

BÍRÓ GYULA

A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre

I. Bevezetés

A társadalommá, majd állammá szervezett emberi közösségek mindenkor igyekeztek védelmet biztosítani a közösséget, illetve annak érték- és/vagy jogrendjét támadó cselekményekkel szemben. Ennek indoka közvetve a társadalmi béke és rend fenntartása, közvetlenül pedig az elkövető megbüntetése és ezzel a speciális és az általános prevenció megvalósulásának biztosítása volt.

A társadalomra veszélyes magatartások azonban nem azonos mértékben fenyegetik a közösséget, annak tagjait, jogrendjét; ezért e cselekmények megelőzésében, illetve a már megvalósított cselekményhez kapcsolódó következmények alkalmazásának milyenségében és minőségében is különbségnek kell lennie. Ez a követelmény a polgári államok kialakulásával jelent meg markánsan, majd a 20. században, a modern államban teljesedett ki azzal, hogy a jogalkotó törvényileg is különbséget tett a társadalomra veszélyes és a társadalomra csupán enyhén fokban veszélyes magatartások között.¹

Tanulmányomban a szabálysértési jog fejlődését kívánom felvázolni², kialakulásától egészen napjainkig.³ A szabálysértés kialakulása, jogi szabályozása évszázados tevékenység eredménye. A szabálysértési jog kialakulása a büntetőjoggal van igen szoros összefüggésben. Miután „levált” a büntetőjogról, jogszabályt alkottak a szabálysértésekről, melyben konkrétan leírták a fogalmát, hatályát, a büntetési rendszerét, illetve a végrehajtását. A társadalomra veszélyesség szempontjából egy közösség tagjainak magatartását különbözőképpen lehet megítélni.⁴ Az olyan cselekményeket, melyek társadalomra veszélyessége ki-

¹ TORMA András: *A szabálysértési jog történeti vázlata. In: Szabálysértési jog a gyakorlatban.* Bíbor Kiadó, Miskolc, 2002. 9. p.

² Témaválasztásomnak két alapos oka van: Dr. Ruzsoly József egyetemi tanár, jogtörténész rokonom – akinek nagy tisztelője vagyok –, ezért jogtörténeti témáról kívántam írni; valamint a 2007. évi CLXXV. törvénnyel módosított, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21. §-ával, illetőleg a 410/2007. (XII.29.) Kormányrendelettel bevezetett objektív felelősség – 2008. május 1-jétől – forradalmi változást, óriási fejlődést jelentett a közlekedési szabálysértések és bűncselekmények megelőzésében.

³ A szabálysértési jogfejlődéssel párhuzamosan vizsgálom a büntetőjog és a szabálysértési jog kapcsolatát, elválasztását.

⁴ MUZSNAI Lajos – NYITRAI Péter – SZARKA Sándor: *Szabálysértési jog.* Miskolci Egyetemi Kiadó, 1995. 24. p.

emelkedően nagy, az adott társadalom bűncselekményeknek minősíti.⁵ A kisebb súlyú cselekmények, azaz a kihágások, illetve szabálysértések – melyekkel szemben a védelmet államigazgatási eszközökkel is biztosítani lehet⁶ – az életviszonyok széles körét szabályozzák. E cselekmények jellegükénél és a szabályozás szerzteágazó mivoltánál fogva szinte mindenkit érintenek, érinthetnek, hiszen mindannyian nap mint nap találkozhatunk antiszociális magatartású – pl. az utcán szemetelő – emberekkel vagy valamely közlekedési szabály súlyos vagy kisebb fokú megsértésével. Mégis, egy gyors hajtó személyt jellemzően nem tekintünk bűnöző embernek, és nem várjuk azt sem, hogy az államapparátus teljes szigorral sújtson le az elkövetőre.⁷

A szabálysértési jog⁸ elmélete és gyakorlata a jogintézmény kialakulása óta küszködik azzal a problémával, hogy tisztázza a büntetőjoghoz és a közigazgatási joghoz való viszonyát. A közigazgatási jogi szankciórendszer számos ismervét hordozza, ugyanakkor szoros a kötődése a büntetőjog fogalomrendszeréhez is.⁹ Angyal Pál felfogása szerint a kihágás formailag a büntetőjogba, tartalmilag a közigazgatási jogba ütköző cselekmény.¹⁰

Miután a szabálysértések a társadalomra csekélyebb fokban veszélyesek, ennek tükröződnie kell a megvalósított magatartásokhoz kapcsolódó jogkövetkezményekben is. Az ilyen magatartásokat megvalósító személyekkel szembeni fellépés szabályait úgy kell meghatározni, hogy illeszkedjen az adott állam jogrendszerébe, és összhangban álljon a nemzetközileg elfogadott normarendszerekkel is.¹¹

A szabálysértési jog változatlanul a büntető típusú logikába illeszkedik, „szankciós” jog, mely kizárólag a felelősségre vonásban gondolkodik, a „iusticia distributiva”, a „mindenkinek, ami jár neki” ősi igazságossági elvén nyugodva.¹² Tanulmányom végén fontosnak éreztem kiemelten foglalkozni az objektív felelősséggel, valamint a közlekedési baleseti helyzet ennek köszönhetően bekövetkezett jelentős javulásával.

⁵ NAGY Gábor: *A szabálysértések szabályozásának története Magyarországon*. In: Minúciák – Tanulmányok Tremmel Flórián professzor 60. születésnapjának tiszteletére. (Szerk.: Fenyvesi Csaba és Herke Csongor.) Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara, 2001. (176–190. p.) 176. p.

⁶ NAGY G.: i. m. 176. p.

⁷ ÁRVA Zsuzsanna: *Fejezetek a közigazgatási büntetőbíráskodás elméletörténete köréből*. Debreceni Egyetem – Állam- és Jogtudományi Kar, 2008. 5. p.

⁸ A szabálysértés nem a kihágás más elnevezése, hanem egy új jogintézmény. A szabálysértés nem bűncselekmény, tényállását nem csak törvény állapíthatja meg; kormányrendelet és önkormányzati rendelet is rendelkezhet róla. (Az önkormányzati rendelet a törvény vagy kormányrendelet által nem szabályozott helyi viszonyokat szabályozza.)

⁹ SZALAI Éva – NAGY Marianna: *Az államigazgatási eljárás és a szabálysértési jog alapjai*. Rejtjel kiadó, Bp., 1998. 87. p.

¹⁰ KÁNTÁS Péter – KINCSES Ildikó – KOVALIK Pál – MÉSZÁROS József – PAPP László: *Szabálysértési szabályok, rövid magyarázatokkal*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 1998. 9. p.

¹¹ MUZSNAI L. – NYITRAI P. – SZARKA S.: i. m. 177. p.

¹² Ez a felelősségi rendszer – a büntetőjoghoz hasonlóan – nem abban különbözik a közigazgatástól, hogy egy minőségileg másféle értékrendet, illetve érdekeket (jogtárgyat) szolgál, hanem abban, hogy ezt másképp teszi: az arányosság elvéből kiindulva megkísérlti annyi előnytől megfosztani az elkövetőt, amennyi hátrányt a jogsértő magatartás okozott vagy okozhatott volna. (KINCSES I. – KÁNTÁS P.: *A szabálysértési jog*. 1. kötet. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1999. 21. p.)

II. A kisebb súlyú jogsértésekre vonatkozó jogi szabályozás hazai történetének hat nagy korszaka

1. az 1878. évi V. törvénycikk megalkotását megelőző időszak;
2. az 1878–1950 közötti időszak;
3. az 1950–1968 közötti időszak;
4. az 1968–2000 közötti időszak;
5. a 2000. március 1. – 2008. április 30. közötti időszak;
6. a 2008. május 1. napjától tartó időszak.

II/1. Az 1878. évi V. törvénycikk előtti időszak

A büntetőjog és a közigazgatási jog – az igazságszolgáltatás és a közigazgatás – szétválasztásának igénye a 19. század előtt még nem merült fel, hiszen az államigazgatást a rendészet uralta. A rendészet a közigazgatásban büntetőjogi eszközök és módszerek alkalmazását jelentette; a polgárookra kötelezettségeket és tilalmakat írt elő, és ezek megszegőit büntetéssel sújtotta. A rendészet feladatai és eszközei szinte korlátlanok voltak. A rendőrségi eljárásnak jogi normák nem szabtak keretet. Az uralkodó a saját kezében összpontosíthatta az egész közhatalmat, beleértve a törvényhozást is. A bírói hatóságok a közigazgatástól – a mai értelemben – nem voltak elválasztva; nem voltak függetlenek.¹³

Toldalékok: A magyar büntetőjogi kodifikáció történetében meghatározó jelentőségűek az 1843. évi javaslatok. Az 1840. évi 5. tc. által kiküldött Országos Választmány 1843. március 11-re készítette el a közfenyíték alá tartozó rendőrségi kihágásokról, s azoknak büntetéséről szóló javaslatot. A büntetőjogi javaslat a bűncselekmények kettős felosztását tartalmazta: büntetteket és kihágásokat különböztetett meg. A büntetőjog általános és különös részre történő bontását a Toldalék is átvette. Az általános részének nyolc fejezetét kisebb módosításokkal a kihágásokra is kiterjesztette.¹⁴ Mind a büntettek, mind a kihágásokra egyértelműen fogalmazódott meg a *nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege* elve. A kihágások elkövetőit fogsággal, pénzbüntetéssel és bírói dorgálással¹⁵ büntette.

A Toldalék a rendőri kihágásoknak csak egy részét állapította meg, a kihágásokat abból a szempontból vizsgálta, hogy azok rendőrségi hatáskörbe tartoznak-e vagy sem. A rendőrségi feladatokat áttekinthetetlennek minősítette, ezért csak az olyan kihágásokat pönalizálta, amelyek az általános közfelfogás, ill. jogérzék szerint indokoltan büntetendők. A jogellenes magatartások, kihágások formulázását a törvényhatóságokra bízta, a helytartótanács általános felügyeletét megszabva. A magyar jogfejlődésben a kihágások kodifikációjának első kísérleténél találkozunk a mai jogi megoldás előzményeivel. Kihágást törvény, „kormány-szintű rendelet” és szabályrendelet határozhatott meg. A törvénytervezet megszabta az alkalmazható büntetések generális maximumát is: 600 Ft pénzbüntetést és 3 hónap elzárást

¹³ KÁNTÁS P. – KINCSES I. – KOVALIK P. – MÉSZÁROS J. – PAPP L.: *Szabálysértési jogszabályok, rövid magyarázatokkal*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Bp., 1998. 7. p.

¹⁴ MÁTHÉ Gábor: *A kihágás intézménye*. In: Állam és igazgatás 1980/8. 674. p.

¹⁵ „Mint – az országszerte divott hivatalos kifejezés szerint – „önkéntvállás” mibenlétét is megvilágítót idézük az 1838. évi 162. sz. ítéletet: Tolnai József pedig azért, hogy ezen Szilágyi Jánost az általa tett vállalatkor a megkötözésen felül még ostorral meg is ütötte, *megdorgáltatik*, intetvén az ily helyzetbeni ezentuli magamérséklésre.” (íj. DOMBOVÁRY Géza: *Adalékok Biharvármegye XIX. századeleji fenyítőeljárási gyakorlatához*. Különlenyomat a Bűnügyi Szemle VI. évfolyamából. Pécs, 1918. 5. p.)

(fogság). A Toldalék különös része (2-37. §.) az egyes kihágásokat és azok büntetését tartalmazta. Az egyes tényállások szinte kivétel nélkül fellelhetők a jelen szabályozásban is.

Az 1843. évi javaslat a büntett-kihágás egysége mellett a büntetőeljárás – rendőri eljárás párhuzamos szabályozását is tartalmazza. Rendőri eljárás alá vonta a kihágások elbírálását¹⁶ azzal a megszorítással, ha azok nem voltak olyan büntettel kapcsolatban, amelyekről a Btk. rendelkezett. Ilyen esetekben bírói útra terelte az eljárást.

A 19. század első felében Magyarországon a kihágások elbírálásában sem találunk éles megkülönböztetést a bírói és az igazgatási szervek között.¹⁷ Eszerint a megyékben a szolgabíró vagy esküdt, nemesi községekben, rendezett tanácsú helységeken az előjáróság megbízott tagjai járhattak el. A kihágások konkurzusa esetén az a szerv járhatott el, amelyik az eljárási cselekményeket korábban megkezdte, a pozitív illetékességi ütközés elbírálása a helytartótanácsra tartozott.

Veszélyeztető cselekmények – az 1840. évi 9. tc.

A mezei rendőrségi törvény a mező- és erdőgazdaságot, az állategészségügyet, az útügyet, a bányászatot, a tűzrendészetet, a munkabér-szerződéseket érintő kárt okozó, veszélyeztető cselekményeket foglalta egységbe. Meghatározta az ezen ügyekre hatáskörrel, illetékességgel rendelkező szerveket, személyeket. Elbírálásukra kiterjesztette a sommás eljárás (1836. évi 20. tc.) szabályait, megszabta a büntetési nemeket, a jogorvoslati formákat.

A veszélyeztető cselekménynek általános jellemzője, hogy a tevékenység vagy a mulasztás kárt eredményez. A károkozás két felelősségi formát alapoz meg. A kártérítési és a „rendészeti” felelősséget. A felelősség mértéke az alanyi felróhatóságból fakad. A gondatlanságból eredő károkozásért az elkövető költség- és kártérítéssel tartozott.¹⁸

A 19. század közepétől a kodifikáció befejeződéséig tartó időszak:

a) Az 1852. évi osztrák Btk. (Magyarországon 1852. szeptember 1-től az I.T.Sz. megalakulásáig volt hatályban) a bűncselekmények hármas felosztását követte: büntett, vétség, kihágás kategóriákat különböztetett meg.

b) Az Országbírói Értekezlet által alkotott *Ideiglenes Törvénykezési Szabályok (1861)* az osztrák büntetőjogot mellőzve visszaállították a magyar büntetőtörvényeket és a törvényes gyakorlatot. A mezei rendőri kihágások esetében a közfegyelemre tekintettel a testi büntetés óvatos használatát ismét engedélyezték a szabályok. A botbüntetések ellen beadott fellebbezést a megyei törvényszék, a városi tanács bírálta felül, a végrehajthatóság esetén azt orvosi vizsgálat előzte meg, az ítéletet két tanú előtt hajtották végre.¹⁹ A büntetőjogi kodifikációt megelőzően a közigazgatás-ellenes magatartásokat „kihágásért” büntették²⁰, a francia mintára megalkotott 1878. évi V. tc. már egyértelműen a büntetőjog keretein belül helyezte el a kihágásokat.²¹

¹⁶ „...amelyek igazgatási, (rendőri) viszonyból fakadnak. A Toldalék záró, 39. §-a ad felsorolást az egyes kihágás-termesztető szabálytalanságokról: tűz-vízrendészet; utcákon, hidakon veszélyt okozó sebes nyargalás; építészeti stb. szabályok megszegése.” (MÁTHÉ G.: i. m. 675. p.)

¹⁷ MÁTHÉ G.: i. m. 675. p.

¹⁸ MÁTHÉ G.: i. m. 679–680. p.

¹⁹ MÁTHÉ G.: i. m. 681. p.

²⁰ SZALAI É. – NAGY M.: i. m. 87. p.

²¹ Lorenz Stein szerint a kihágás, mint a bűncselekmények önálló csoportját jelölő fogalom a büntetőjog rendszerébe a francia 1791. évi büntetőtörvénykönyvvel, majd végleg az 1810. évi Code Penállal vonult be. A Code

c) 1843-as javaslatok s az osztrák büntető jogszabályok egységesítésén alapuló Pauler-féle Büntetőjogtan voltak meghatározóak.

II/2. Az 1878 és 1950 közötti időszak

A magyar jogfejlődésben nagy előrelépést jelent az 1878. évi V. tc. a büntettekről és vétségekről (Csemegi-kódex), valamint az ehhez kapcsolódó 1879. évi XL. tc. a kihágásokról (továbbiakban: Kbtk.). A két törvény trichotomikus rendszert követve együttesen alkotta az első magyar kodifikált büntetőjogot.²²

A Csemegi-kódex a büntetendő cselekmények hármas felosztásának elve szerint büntettekről és vétségekről rendelkezik, a kihágásokat²³ pedig több jeles európai tankönyv nyomán külön törvénynek tartotta fenn. A büntettek és vétségek csoportjába tartozó cselekmények kívül van még egy külön csoportja a cselekményeknek és a mulasztásoknak, amelyeknek büntetés terhe mellett tiltását, illetve szankcióval sújtását követeli meg a társadalmi rend, a polgárok nyugalma, illetve a személyekhez és vagyonokhoz fűződő biztonság: e csoportot képezik a kihágások, melyeket a szintén Csemegi Károly által készített Kihágási Büntetőtörvénykönyv (Kbtk.) foglal össze. A Kbtk., melyet az 1879:XL. tc.-ként fogadott el az országgyűlés, 1880. szeptember 1-jén lépett hatályba „A Kbtk. a Btk.-hoz hasonlóan két részből áll. Az általános rész (*Általános határozatok*) meghatározza a kihágást képező cselekmények fogalmát, a kihágási jogszabályok területi és személyi hatályát, az alkalmazható büntetések rendszerét, fajtáit, stb. A különös rész (*A kihágások nemeiről és azok büntetéséről*) a kihágások tízféle nemét, és az ezekre kiszabható büntetéseket állapítja meg. A Kbtk. összesen 145 §-ból áll. Kihágást – szemben a büntettel és a vétséggel – nemcsak törvényben, hanem miniszteri rendeletben is meg lehetett állapítani. A büntettől és vétségétől még élesebben megkülönbözteti a kihágást, hogy az utóbbi miatt történt elmarasztalás nem került bele a bűnügyi nyilvántartásba, a kihágásért elítélt tehát nem büntetett előéletű.”²⁴ A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseket a Kbtk. különös részének IX. fejezete „*A közegészség és a testi épség elleni kihágások*” cím alatt tartalmazza: „111. § Egy hónapig terjedhető elzárással és kétszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő: aki a gőz- vagy más gépekre, mozdonyokra, vaspályákra vonatkozó, az életbiztonság, az egészség oltalma végett kiadott rendeletet vagy szabályrendeletet megszegi.”²⁵ A korabeli joggyakorlat a Kbtk. 111. §-a alá esőnek tartotta a vasúti pályatesten járást, áthajtást, a hátrajelző betoncövekek megrongálását, vonatra való kódobálást, illetve azt az esetet, amikor a sínen két ló tartózkodott gazdátlanul, feltartóztatva ezzel az arra közlekedő vonatot. „A Nagykőrösi Királyi Járásbíróság a Kbtk. 111. §-ában foglalt kihágásban vétkesnek mondta ki a vádlottat, aki a Ceglédre Nagykőrösre menő személyszállító gőzvonatról, mielőtt az

Penal trichotomikus rendszerű. A 19. századi büntetőjogi kodifikáció zömmel ezt a felosztást érvényesítette (1813. évi bajor, 1840. évi holland, 1852. évi osztrák Btk.).

²² BLASKÓ Béla: *Magyar büntetőjog – Általános rész*. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2007. 57. p.

²³ A kisebb súlyú cselekmények – kihágások – megítélésének egyik jelentős kérdése a bűncselekményekhez való viszonyuk tisztázása. Ebből következik, hogy ezek a büntetőjogi felelősségnél enyhébb felelősségi formát alapoznak meg. További probléma, hogy ezekben az ügyekben milyen szervek (bírói, rendőri) s milyen proceduszust alkalmazva járhatnak el, a büntetések milyen célt szolgálnak (preventív, represszív).

²⁴ KOVÁCS Kálmán: *A magyar büntetőjog és büntetőeljárási jog története 1848-tól 1944-ig*. Budapest, 1971. 27–28. p.

²⁵ 1887. október 21. 51, 201. sz. BM rend., mely szerint a kiskorúak által elkövetett s a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekményekért az illető szülők, rokonok, gyámok vagy felügyelők vonandók felelősségre.

rendeltetési helyén megállott volna, sőt még mikor a vonat rendes robogását a megállásra lassította volna, a nagyköroői állomás közelében leugrott, minek következtében hanyatt esett, s közvetlen a vaspálya közelébe legurult.”²⁶ „112. § Aki vaspályán, vagy ahhoz tartozó épületekben, a biztonság szempontjából kiadott rendeleteket vagy intézkedést – miután a felügyelő személyzet tagja által figyelmeztetve lett – megszegi: ötven forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.”²⁷ A Kódex az úgynevezett közveszélyű bűncselekmények körében foglalkozik a közlekedéssel, a közlekedés biztonságával kapcsolatos bizonyos magatartásokat, hasonlóképpen az 1879. évi kihágási rendelkezések között is voltak veszélyeztető tényállások.²⁸ 440., 441., 443. §-ok értelmében a hatáskör a járásbíróságoké, egyébként a Királyi Törvényszék Tanácsa jár el. A főtárgyalást az esküdtbíróság előtt kell megtartani, az 1897. évi XXXIV. törvénycikk 15. § 16. pontja értelmében.²⁹

„119. § Pénzbüntetéssel büntetendő, aki városban vagy más községben: 1. a szabad közlekedést akadályozza, vagy nehezíti azáltal, hogy a fennálló szabályoknak ellenkezőleg, az utcán vagy téren árkat, hordókat, ládákat, tüzi- vagy épületfát, kévákat vagy más nagyobb halmazt képező anyagokat lerak vagy lerakat; vagy 2. olyan tárgyaknak megengedett lerakása esetében, a figyelmeztető jeleket föl nem állítja; 3. a figyelmeztető jeleket ledönti vagy elviszi, s amennyiben ez lámpa volna, azt eloltja; 4. a megengedett lerakás esetében, azon tárgyakat a hatóság által meghatározott időre el nem szállítja.”³⁰ Ezen szakaszban meghatározott kihágások az 1880. évi XXXVII. törvénycikk 41. §-a³¹ és az 1897. évi XXXIV. törvénycikk 19. §-a³² szerint a közigazgatási hatóságok hatáskörébe tartoznak. A magyar kirá-

²⁶ GYÖRE István: *A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában*. Magyar Jog. A Magyar Jogász Egylet Folyóirata. 40. évfolyam, 1997. szeptember. 524. p.

²⁷ E kihágást a közigazgatási hatóság hatáskörébe utalja: 1880:XXXVII. tcz. 41. §. 1. p.

²⁸ FEHÉR Lenke – HORVÁTH Tibor – LÉVAI Miklós: *Magyar büntetőjog – Különös rész*. Bíbor kiadó, Miskolc, 2001. 207–210. p.

²⁹ 15. § Esküdtbíróságok előtt tartandó meg a főtárgyalás:

I. az 1878. évi V. törvénycikkben meghatározott büntettek miatt, ha a vád tárgya: (...)

16. közveszélyű megrongálás a 435. § eseteiben és közveszélyű cselekmény a 436. § szerint öt éven felüli vagy életfogytig tartó fegyházzal büntetendő, továbbá a 444. §-ban meghatározott esetekben.

³⁰ E kihágást a közigazgatási hatóság hatáskörébe utalja: 1880:XXXVII. tcz. 41. §. 1. p.

³¹ 41. § A 4. § szerint érintetlenül hagyott törvényekbe és ministeri rendeletekbe ütköző büntetendő cselekményeken fölül a közigazgatási hatóságok hatásköréhez utaltatnak:

1. a kihágásokról szóló büntető-törvénykönyv 43., 44., 45., 47., 49., 50., 61., 62., 63., 64., 66., 67., 68., 70., 72., 73., 74., 75., 76., 77., 78., 80., 81., 82., 83., 84., 85., 86., 99., 100., 101., 102., 103., 104., 105., 106., 107., 109., 110., 112., 113., 115., 116., 117., 118., 119., 120., 121., 122., 123., 124., 125., 136., 137., 138., 139., 140., 141. és 142. §-ai szerint büntetendő kihágások;

2. a kihágásokról szóló büntető-törvénykönyv 46. §-ában meghatározott kihágások, ha azok közigazgatási hatóság, hivatalnok vagy közeg ellen követettek el;

3. a vadászatról szóló 1872:VI. tc. ugy a vadász- és fegyveradóról szóló 1875:XXI. tc. 16. §-a b) és c) pontja szerint büntetendő kihágások.

4. a ministeri rendelet által megállapított kihágások, a mennyiben kifejezetten a járásbíróságok hatásköréhez nem utaltatnak;

5. a törvényhatósági és városi szabályrendelet által megállapított kihágások.

³² 19. § A közigazgatási hatóságok hatásköréhez tartoznak:

1. az 1879:XL. törvénycikk 43., 44., 45., 47., 49., 50., 61., 62., 63., 64., 66., 67., 68., 70., 72., 73., 74., 75., 76., 77., 78., 80., 81., 82., 83., 84., 85., 86., 99., 100., 101., 102., 103., 104., 105., 106., 107., 109., 110., 112., 113., 115., 116., 117., 118., 119., 120., 121., 122., 123., 124., 125., 136., 137., 138., 141. és 142. §-ai szerint büntetendő kihágások;

2. az 1879:XL. törvénycikk 46. §-ában meghatározott kihágások, ha azok közigazgatási hatóság, hivatalnok vagy közeg ellen voltak elkövetve;

3. azok a kihágások, melyeket más törvények a közigazgatási hatóságok hatásköréhez utasítanak;

lyi földművelésügyi miniszter 1899. évi 14311. határozata megállapította: „Ha valaki község belterületén fekvő útból elfoglalt, ezen cselekménye úrendőri kihágást az esetben képez, ha a kérdéses út közdülő út. Amennyiben az elfoglalás sem mezei sem közdülő útból nem történt, úgy az úgy az 1879. évi XL. törvénycikk 119. §-a alapján bírálendő el.”³³ „120. § Aki városokban vagy más községekben sebes vagy vigyázatlan hajtás vagy lovaglás által mások személyét vagy vagyonát veszélyezteti, vagy a kocsizásra, szánkázásra, lovaglásra, valamint a lovak kiszabadulásának megakadályozására vonatkozó szabályokat megszegi: három napig terjedő elzárással büntetendő. Ugyanazon büntetés éri a jelenlévő tulajdonost vagy gazdát, aki kocsijának vagy szolgálatában lévő más személynek ezen kihágását észreveszi és annak azt meg nem tiltja. Visszaesés esetében, ha az utolsó büntetés kiállításától két év nem múlt el, a büntetés egy hónapig terjedhető elzárásra emelhető.”³⁴ A 120. §-hoz kapcsolódóan a korabeli joggyakorlat kimondta: „annak cselekménye, aki mást vigyázatlanságból kerékpárjával elgázol, s ezáltal neki nyolc napon belül gyógyuló testi sértést okoz, a Kbt. 120. §-ába ütköző életbiztonság elleni kihágást valósít meg. E kihágás jogveszélyeztető cselekmény; megvalósul azáltal, ha a sebes vagy vigyázatlan hajtás következtében bárkinek személye vagy vagyona közvetlen veszélybe jutott. Ugyanez a cselekmény valósul meg akkor is, ha a sebes vagy vigyázatlan hajtás következtében valaki nyolc napon belül gyógyuló testi sértést szenvedett... Kerékpárral elgázolás, ha a város vagy község területén kívül az országúton történt, nem esik a 120. § alá. (Mt.Hh.I.762.)”³⁵ A kihágások hatásköri elbírálását először a Btk. XXXVII. (1880:37. tc.) szabályozta. A közigazgatási büntetőhatóságok és a járásbírók közötti hatáskört nem arányosan osztotta meg. A túlsúlyt a közigazgatási hatóságoknak biztosította (80:44 arányában).

A 20. század elejének büntetőjoga a ma szabálysértésként értékelt cselekményeket kihágásnak tekintette, aminek alapja a bűncselekmények súlya szerinti hármas felosztása volt:

- büntettek voltak azok a súlyos deliktumok, melyeket e törvény büntettnek nevezett és a bíróság halálbüntetéssel, fegyházzal, börtönbüntetéssel vagy 5 évet meghaladó államfogházzal rendelt büntetni,
- vétségek voltak azok a középsúlyos cselekmények, melyeket a törvény vétségnek nevezett és melyekre fogházat, pénzbüntetést vagy 5 év alatti államfogházat állapított meg,
- kihágásnak minősültek a „csekélyebb törvényszegések”, melyeket a törvény, miniszteri rendelet vagy szabályrendelet kihágásnak minősített és elzárással vagy 300 Ft-ot meg nem haladó pénzbüntetéssel fenyegetett.³⁶
- A közigazgatás-ellenes magatartások túlnyomó részét a Kbt.-ban vagy azon kívül kihágássá nyilvánították és pénzbüntetéssel, vagy fogházzal büntették. A jogszabály

4. a miniszteri rendeletben megállapított kihágások, a mennyiben kifejezetten a királyi járásbírók hatásköréhez utasítva nincsenek;

5. a törvényhatósági vagy városi szabályrendeletben megállapított kihágások. (1879:XL. törvénycikk 1. § 3. és 4. pontjai.)

³³ Közigazgatási Elvi Határozatok Egyetemes Gyűjteménye, Uj Folyam Második Kötet, Budapest, Pallas Részvénytársaság Nyomdája, 1906. 577. p.

³⁴ V.ö. 1890: I. t. cz. 107., 124. §§

³⁵ ANGYAL Pál – ISAÁK Gyula: *Magyar Törvények – Büntető törvénykönyv II. – A Kihágási büntető törvénykönyv*. III. kiadás, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1937. 52. p. (Megjegyzés: van IV. kiadás. Budapest, 1941. is.)

³⁶ KINCSES Ildikó – KÁNTÁS Péter: *A szabálysértési jog*. Complex Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Kiadó, Budapest, 2006. 20. p.

mindig megjelölte a jogellenességi formát, és tagolt kihágási bíráskodási fórumrendszer alakult ki.

- Ezzel párhuzamosan, de jóval kisebb súllyal megjelentek az igazgatási szankciók is, amelyek jórészt a kihágási jog kiegészítőinek tekinthetők.³⁷ Kialakult egy önálló igazgatási jogellenességi forma is, melyet áthágásnak definiáltak – büntetési formája pénzbírság volt; ez azonban nem állandósult a hazai jogrendszerben.

II/3. Az 1950 és 1968 közötti időszak

1945 után rövid ideig még megmaradt a bűncselekményi trichotómia, és ennek a közigazgatási jogérvényesítésben játszott szerepe. 1950-ben a büntetőjog általános részének módosítása nyomán a trichotomikus felosztást a dichotómia, a büntett – kihágás kategorizálás váltotta fel. A kihágások a legkisebb súlyú bűncselekményeket ölelték fel, és nagy részben bíróságok helyett a tanácsok végrehajtó bizottságai és a rendőrség járt el.

Az 1950. évi I. tv. által bevezetett szocialista, tanácsrendszerre épülő államigazgatással háttérbe szorultak a polgári demokratikus jogállam vívmányai, s ezzel párhuzamosan a társadalmi viszonyok minden területén fokozódott az állami beavatkozás.³⁸ Ennek következtében a kisebb súlyú, társadalomra veszélyes magatartások megközelítésében is megerősödött az „igazgatási” szemlélet.³⁹

Az 1953-as politikai változások a kihágási jogban is éreztették hatásukat. Ekkor a rendőrség kihágási jogkörét megszüntették, ami inkább politikai lépés volt. Látszólag eltérő, valójában a korábbi kihágási hatáskörökkel szinte teljesen megegyező új jogintézményt vezetett be. Ez az 1953. évi 16. sz. törvényerejű rendelet, a szabálysértés jogintézménye. Ezzel akartak eleget tenni az önálló közigazgatási szankció iránti egyre nagyobb igénynek.

1955-ig párhuzamosan élt együtt a kihágás és a szabálysértés, majd az 1955. évi 17. tvr. megszüntette a kihágási bíráskodást, s a kihágások nagy része szabálysértéssé minősült át. A kisebb súlyú jogsértések sajátos megkülönböztető jegyének az igazgatási rendelkezéssel szembeni engedetlenséget tartották. A szabálysértést ugyanakkor már nem a büntetőjog részének tekintették, hanem az államigazgatási jogba sorolták, és az eljárásokat az államigazgatási szervek (tanács vb., rendőrség) folytatták le.

II/4. Az 1968 és 2000 közötti időszak

A szabálysértések újraszabályozásának igénye majdnem egyidős a többször módosított 1968. évi I. törvény hatálybalépésével. Az elméleti és gyakorlati problémákra válaszolva két szabályozási irány körvonalazódott.

1. A jogterület szétválasztása elsősorban az elméleti problémákra adhatna választ. E szerint a bagatell, de a büntetőjogba tartozó cselekményeket le kell választani a közigazgatás-ellenes cselekményekről, és vissza kell helyezni a büntetőjogba. A megoldás pártolói szerint garanciális jelentőségű lenne, hogy a közigazgatás csak az igazgatásellenes cselekményeket szankcionálja. Egyúttal ez megkívná a büntetőjogi trichotómia visszaállítását, a

³⁷ FAZEKAS Marianna – FICZERE Lajos: *Magyar közigazgatási jog – Általános rész.* Osiris Könyvkiadó, Budapest, 2006. 548. p.

³⁸ SZALAI É. – NAGY M.: i. m. 88. p.

³⁹ NAGY G.: i. m. 181. p.

büntetési tételek felülvizsgálatát és a bírósági szervezetrendszer további differenciálását is. A büntetőjogi felelősség konzekvensebben érvényesülne.

Akadályja ennek a szabályozásnak, hogy nem választhatók szét egyértelműen a bagatell büntetőjogi és az igazgatásellenes tényállások, a kettő között viszonylag széles a mező, amely mindkettő jellemzőivel bír.

2. A másik megoldási lehetőség a szabálysértési jogterület egységének megőrzése, a közigazgatási büntetőjog legitimálása. Ez a garanciák kiépítését szorgalmazta, és praktikus megfontolásokból elismerte a közigazgatásnak azt a jogát, hogy büntetőhatalmat gyakoroljon.

Ennek előnye az, hogy nem kívánta a büntetőjog revízióját a szabálysértési jog revíziójával párhuzamosan. Szükséges a közigazgatási jogi és büntetőjogi képzettséggel egyaránt rendelkező szakemberek (bírák) bevonása és a bírói felügyelet megerősítése.

E szabályozás nem akadályozza meg az újabb dekriminalizációs törekvéseket.⁴⁰

A Szabálysértési kódex 1971. évi majd 1974. évi módosításai a dekriminalizáció jegyében történtek. A büntethetőségi akadályok körébe beépült a jogos védelem és a végszükség; emelkedett a kiszabható pénzbírság generális minimuma és maximuma; ha az elkövetőt több, elzárással sújtható szabálysértés miatt vonták felelősségre, a halmazati büntetéként kiszabott elzárás 60 napra emelkedett.

Újabb állomás az 1978. évi IV. tv. (új Btk.): a garázdaság erőszak nélküli változata immár szabálysértés; a magánlaksértés és a becsületsértés alapesete szintén szabálysértésnek minősül; a szándékos vagyon elleni cselekmények értékhatára 500 Ft-ról 1.000 Ft-ra emelkedett; szabálysértési alakzata is lett a jármű önkényes elvételének; továbbá számos gazdasági bűncselekménynek és a vesztegetésnek. A közúti baleset gondatlan okozása már akkor is csak szabálysértés, ha a cselekmény könnyű testi sértést okoz.

A dekriminalizációs folyamat nem állt meg: 1983. szeptember 1. napjával a bűncselekményt a szabálysértéstől elválasztó értékhatár tovább emelkedett. Módosultak a joghatárnyok is. Új szabálysértés a „hatóság félrevezetése” és a „sajtórendészeti szabálysértés”.⁴¹

A szabálysértési kodifikációs folyamat egyik meghatározó állomása a 63/1997. (XII.12.) számú AB határozat⁴², amely az 1968. évi I. törvény néhány alapvető rendelkezésének hatályon kívül helyezésével felgyorsította a kodifikációt, illetve az Alkotmány értelmezésével meghatározta az új szabálysértési törvény kereteit.

A határozat nyomán felgyorsult a kodifikációs munka, mégis csak 1999. június 15-én fogadta el a parlament az 1999. évi LXIX. törvényt a szabálysértésekről, mely 2000. március 1-jén lépett hatályba, és az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Kormányrendelet, mely a szabálysértések különös részi tényállásainak túlnyomó többségét tartalmazza.⁴³

⁴⁰ FAZEKAS M. – FICZERE L.: i. m. 550. p.

⁴¹ PAPP László: *A dekriminalizáció és a magyar szabálysértési jog*. In: Állam és igazgatás 1983/10. sz. 906. p.

⁴² A nemzetközi kötelezettségvállalás mellett a kodifikáció sürgető szükségességét mondta ki az Alkotmánybírószág, amely 63/1997. (XII.12.) sz. AB határozatával három törvényhely tekintetében állapította meg az Sztv. alkotmányellenességét, s kötelezte az Országgyűlést arra, hogy 1998 decemberéig tegyen eleget a szükséges törvényalkotási feladatának. E határozat legfontosabb pontja a szabálysértési határozatok bíróság előtti megtámadhatóságát érintette: az AB álláspontja szerint az Sztv. a bírói utat csak egy alkotmányellenesen szűk körben nyitotta meg, ez az állapot pedig ellentétes az Alkotmány 50. § (2), továbbá 57. § (1) bekezdéseiben foglaltakkal. Ebben a határozatban mondta ki az AB, hogy a szabálysértési felelősség – legyenek bár az elkövetett jogsértések igazgatásellenesek vagy kriminális jellegűek – alapvetően „bűnfelelősség”, azaz természetes ízméremly múltban elkövetett jogsértésére válaszol, s a felróhatóság alapján meghatározott – represszív jellegű – joghátrányt helyez kilátásba. (KINCSES I. – KÁNTÁS P.: i. m. 23. p.)

⁴³ FAZEKAS M. – FICZERE L.: i. m. 551. p.

II/5. A 2000. március 1. és 2008. április 30. közötti időszak

II/5.1. Az új szabálysértési törvény, helye a jogágak rendszerében.⁴⁴

A szabálysértési kodifikáció feladata a jogterületre jellemző kettősség, a közigazgatási jogi és büntetőjogi logika összebékítése volt. A lehetőségek közül a jogalkotó a jogterület egységének megóvásával a közigazgatási büntetőjog elismerését választotta. Elismeri a szabálysértési jogról, hogy kötődik a büntetőjoghoz, de nem zárja ki a szabálysértési ügyintézésből a közigazgatási szerveket és a különös részi tényállások többsége továbbra is az ún. közigazgatás-ellenes magatartásokat szankcionálja. A szabálysértési jog büntetőjogi kapcsolódását számos jogintézmény jelzi. Az új Sztv. továbbra is használ olyan büntetőjogi fogalmakat, amelynek ismeretét adottnak veszi, nem definiálja, mint például a szándékoság, gondatlanság, felelősséget kizáró okok, tévedés stb.

A közigazgatási jogi kötődés kimutatható az új Sztv.-ben. Továbbra is a közigazgatási anyagi jog érvényesítését célozza, azaz a különös részi tényállások többségét valamely közigazgatási ágazat jogszabályai adják.

Valamennyi szabálysértési ügyben eljárnak közigazgatási szervek, még akkor is, ha a fair eljárás elve alapján a bíróság hoz végső határozatot. Ennek előnye, hogy a szabálysértés elkövetője elfogadja a közigazgatási szerv határozatát, ez olcsóbb és gyorsabb ügyintézés tesz lehetővé, mint a bírósági hatáskörben végzett „kihágási” bíráskodás.

Az új Sztv. legitímálta a közigazgatási büntetőjogot, mint a közigazgatási jog és a büntetőjog határán álló jogterületet, mely kettős kötődése révén egyiknek sem része.⁴⁵

II/5.2. Az 1999. évi LXIX. törvény – az új szabálysértési törvény – célja, általános jellemzése

E törvény célja, hogy gyors és eredményes fellépést biztosítson azokkal a jogsértő magatartásokkal szemben, melyek a bűncselekményekhez képest enyhébb fokban sértik vagy veszélyeztetik a társadalom általánosan elfogadott együttélési normáit, akadályozzák vagy

⁴⁴ Elméleti szinten a kérdést – amelyet Goldschmidt fellépése óta újra és újra feltesznek, miközben a tételes jog és a gyakorlat meglehetősen közömbös e dilemma iránt – úgy lehet megfogalmazni, hogy vajon egységes-e a szabálysértési jog, tehát elkülöníthetők-e jogi természetük alapján az ún. kriminális és a közigazgatás-ellenes szabálysértések? Ebben a dilemmában a szakirodalom a mai napig megosztott, a mi álláspontunk röviden a következőkben foglalható össze: hivatkozva a Goldschmidt-i teória kritikájában előadottakra is, semmilyen tartalmi, „természetbeli” különbséget nem látunk a két cselekménycsoport között: az állítólag igazgatás-ellenes szabálytalan előzés vagy az élelmiszer minőségének megrontása c. szabálysértés éppen úgy az általánosan elfogadott, életet, testi épséget veszélyeztető együttélési szabályt sért, mint a hagyományosan kriminálisnak tekintett egykori kihágás, mondjuk a veszélyes fenyegetés vagy a verekedés. Ebből a szempontból tehát a jogterület egységes, a kérdés sokkal inkább az, hogy az adott, természetes személy által elkövethető, társadalomra veszélyesnek minősített cselekmény – a társadalmi értékítélet szerinti súly és szankcionálásának várható hatékonysága szempontjából – hová helyezendő el a szankciós jogágak rendszerében. A lelkiismeretes jogalkotónak sokféle nyomással szemben kell ellenállást tanúsítania: a politikai döntésközpontok szívesen hajlanak a gyors kriminalizálás irányába, miközben a szaktárcaik szeretik az általuk gondozott életviszony-terület túlszankcionálását fenntartani, esetenként bővíteni, a joggyakorlat pedig szívesen szabadulna a nagy ügytömeget eredményező, illetve bizonyítási szempontból „macerás” tényállásokról. A kodifikáció hétéves periódusában, ill. az ezt követő időben itt sikerült a legkevesebb eredményt felmutatni, a különös részben tömegesen lehető fel soha nem alkalmazott, „halott” tényállások, elemi jogalkotási hibákat az eltelt hat (!) év alatt a mai napig nem javítottak ki, számos értelmetlen párhuzamosság áll fenn a közigazgatási bírságokkal és az egyéb jogkorlátozó szankciókkal. (KINCSES Ildikó – KÁNTÁS Péter: *A szabálysértési jog*. Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Budapest, 2006. 30–31. p.)

⁴⁵ FAZEKAS M. – FICZERE L.: i. m. 552. p.

zavarják a közigazgatás működését, illetve meghatározott tevékenység vagy foglalkozás gyakorlására vonatkozó jogszabályokba ütköznek.

E célok megvalósítása érdekében a törvény meghatározza a szabálysértések elkövetése miatt alkalmazható joghátrányokat, e cselekmények elbírálásának rendjét, s ennek keretében azt a jogot, hogy az érintettek az e törvényben meghatározott feltételek mellett bírósághoz fordulhatnak.

Az új Szabálysértési kódex felváltja a sokszor módosított és kiegészített régit, az 1968. évi I. törvényt és a 17/1968. (IV.14.) Kormányrendeletet. Nagyon sok változás érte ezt a több mint harmincéves jogszabályt, hiszen az 50-tól 500 forintig terjedő rendbírság kivételével annak minden lényeges eleme időközben megváltozott. A régi és az új Sztv. közötti „hidat” az 1999. évi LXXV. törvény⁴⁶ jelenti, amely a pénzbírság és a helyszíni bírság összegének általános megemlése mellett, a meg nem fizetett és a be nem hajtható pénzbírság elzárásra történő átváltoztatását a bíróság hatáskörébe utalja.

Az 1999. évi LXIX. törvény szerkezetét tekintve 4 részből áll – ebben megegyezik a régi törvénnyel. Definiálja a szabálysértés fogalmát, amiben a büntetőjoghoz való viszonyításról nincs szó. A hatály, a szabálysértésért való felelősség, a büntethetőségi akadályok körében a korábbiakhoz képest alapvető változás nincs.⁴⁷ Itt tesz különbséget a beszámíthatóságot kizáró és korlátozó kóros elmeállapotban elkövetett szabálysértések elbírálása között valamint az önhibából eredő ittas állapot mellé bekerült a bódult állapot tudatzavart jogilag kizáró körülménye. Megjelenik az „eljárás alá vont” kifejezés – korábban „elkövető” volt -, a szankciórendszerben pedig önálló büntetesként – hat tényállás vonatkozásában – az elzárás lehetősége, amiben csak bíróság dönthet.

Az általános szankció a pénzbírság, melynek összege 3.000 Ft-tól 150.000 Ft-ig terjedhet. Az önkormányzati rendelet 30.000 Ft-ban állapíthatja meg a pénzbírság legnagyobb összegét, a helyszíni bírság pedig 3.000 Ft-tól 20.000 Ft-ig terjedhet.

Hatályban lévő szabálysértési törvényünkről és kormányrendeletünkről általánosságban elmondható – bár a gyakorlat újabb és újabb kérdéseket vet fel -, hogy megfelel az emberi jogi egyezmény által támasztott kritériumoknak, hatékonynak mondható, és emellett talán a legkevésbé költséges eljárást biztosítja a társadalomra csekély fokban veszélyes magatartásokra nézve.⁴⁸

II/5.3. A végrehajtás problémái

A szabálysértések végrehajtási eljárásában sok probléma, sőt ellentmondás alakult ki az évek során. A vitás kérdések eldöntéséhez a bíróságok adnak állásfoglalásokat. Ezekből mutatok be néhányat.

Hajdú-Bihar Megyei Bíróság kollégiumvezetője által kiadott 2001. EI. II. C. 6/4. számú állásfoglalás:

– Lehet-e mérsékelni a szabálysértési szankciót (pénzbírság, eltiltás stb.) akkor, ha a kifogáshoz alkalmazott jogkövetkezmény enyhítésére irányul, a bíróság azonban azt állapítja meg, hogy a szabálysértési hatóság helyesen alkalmazta a jogszabályokat?

⁴⁶ A szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról.

⁴⁷ KÁROLYINÉ – KOVALIK – MÉSZÁROS – PAPP: *Új szabálysértési jogszabályok, magyarázatokkal*. I–II. kötet. HVG-ORAC 2002. 15–22. p.

⁴⁸ NAGY G.: i. m. 190. p.

Az állásfoglalás szerint amennyiben a kifogás alapján eljáró bíróság azt állapítja meg, hogy az alkalmazott joghátrány nem felel meg az Sztv. 23. §-nak (A büntetést és az intézkedést a jogszabályban meghatározott keretek között úgy kell megállapítani, hogy igazodjék a cselekmény súlyához. Az eljárás alá vont személy személyi körülményeit annyiban kell figyelembe venni, amennyiben azok a szabálysértési hatóság vagy a bíróság rendelkezésére álló adatokból kitűnnek.), akkor enyhítheti azt; ez esetben az Sztv. 94. § (2) bekezdés b/ alapján megváltoztató határozatot kell hoznia (b/ megváltoztatja, ha a szabálysértési hatóság jogszabályt helytelenül alkalmazott). Ehhez nem szükséges az, hogy a kifogásban olyan új adatok szerepeljenek, amelyekről a szabálysértési hatóságnak a határozata meghozatalakor nem volt tudomása.

A szabálysértési törvény, az Sztv. 23. § határozza meg a szabálysértés miatt alkalmazható jogkövetkezmények – büntetések, intézkedések – elveit, így amennyiben a bíróság megítélése szerint a szabálysértési hatóság által alkalmazott joghátrány nem felel meg az Sztv. 23. §-nak, akkor eleve nem lehet azt megállapítani, hogy a szabálysértési hatóság helyesen alkalmazta a jogszabályokat.

– A pénzbírság részletfizetése vagy halasztása iránti kérelmet ki bírálja el, ha azt a kifogással együtt vagy kifogás elbírálását követően terjesztették elő?

A bíróság csak azokban az ügyekben engedélyezhet pénzbírság megfizetésére részletfizetést vagy halasztást, amikor elzárással is sújtható szabálysértés miatt jár el és pénzbírságot szab ki. Minden más esetben a szabálysértési hatóság jogosult és köteles a kérelem elbírálására, függetlenül attól, hogy a kérelmet a kifogással együtt vagy a kifogás elbírálását követően terjesztik elő.

Az elzárást vagy a pénzbírságot helyettesítő elzárás elhalasztását vagy félébeszakítását a bíróság engedélyezi.

A törvényben meghatározott kivételektől eltekintve szabálysértés miatt az Sztv. 32–34. §-ában meghatározott szabálysértési hatóságok járnak el, más szervek pedig az Sztv. 35. §-a szerinti szabályozás alapján.

– Milyen döntést kell hoznia a bíróságnak, ha az iratok tartalma alapján nem állapítható meg a szabálysértési határozat szerinti tényállás?

Amennyiben a szabálysértési hatóság által meghozott határozat tényállása nem megalapozott, az eljárás megszüntetésének van helye, ez semmiféle jogorvoslattal nem támadható meg. Ha a rendelkezésre álló adatok az érdemi döntés meghozatalához nem elegendőek, a tényállás tisztázása érdekében bizonyítási eljárást kell lefolytatni. Amennyiben a bíróság ennek nem tud eleget tenni, az ügy áttételére, felfüggesztésére, megszüntetésére, hatályon kívül helyezésére van lehetősége, illetve a szabálysértési hatóság határozatát hatályban tartja vagy megváltoztatja.

Ha a szabálysértési hatóság által meghozott tényállás nem megalapozott, akkor az az eljárás megszüntetésnek oka.

– Pénzbírság átváltoztatása

Amennyiben az eljárás során pénzbírságot elzárásra változtatnak át, a bíróságnak olyan átváltoztatási kulcs alkalmazására kell törekednie, amellyel a pénzbírság maradéktalanul osztható lesz. Ha azonban nem osztható, ez még nem törvénytörés, ugyanis az Sztv.-ben nincs olyan szabály, amely ezt előírja. Fennállhat olyan helyzet, hogy az eljárás alá vont személy részletfizetési kedvezményt kért és kapott, abból fizetett be, de nem a pontos ösz-

szegyet, s így fennmaradt némi tartozása, amely nem ezerre végződött. Ekkor pl. párszáz forintos hátralékot nem lehet behajtani.

A közérdekű munkára átváltoztatás esetében hasonló a helyzet. Egy napi munka 5.000 Ft-nak felel meg. Ha a behajtandó összeg 5.000 Ft alatt van, a fenn maradó néhány ezer forintot nem tudja ledolgozni.

II/5.4. A közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel.⁴⁹

A közúti közlekedés biztonságára valóban veszélyt jelentő, meghatározott súlyú szabályszegéseket kell a pontrendszerbe bevonni. A pontrendszer alkalmazása a közlekedési morál javulásához, a járművezetésre alkalmatlan személyek kiszűréséhez, ezáltal a közlekedésbiztonság további javulásához vezethet.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében az ORFK javaslatot tett a 2000. évi CXXVIII. törvény módosítására.

A pontrendszer 2004. április 1-jei hatállyal történő módosítása nem hozta meg a kívánt eredményt.⁵⁰ Európa továbbra is csaknem legenyhébb pontrendszere maradt ekkor Magyarországon, ami nem sok visszatartó erővel bírt.

A módosítások során differenciáltan kell tovább emelni az egyes szabályszegésekhez társuló pontok számát, s további szabályszegéseket kell a pontrendszer hatálya alá vonni.

Törekedni kell az európai szabályozási szint elérésére, mely alapján 2-3 kiemelt közlekedési szabálysértés elkövetése már a vezetői engedély ideiglenes bevonását eredményezi.

A passzív biztonsági eszközök használata kiemelten fontos területe a tragédiák és a sérülések megelőzésének.

Tekintettel arra, hogy hazánkban a biztonsági öv használati aránya ma még nem éri el a kívánatos szintet, s mértéke alacsonyabb az EU tagállamok átlagánál, jogszabályi szigorításokra is szükség van. Ezért az ORFK javaslata értelmében a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztásával kapcsolatos szankciókat szigorítani, s az előéleti pontok számát maximálisra emelni szükséges. Az objektív felelősség behozatalával egy időben nemcsak a bírságok lettek borsosabbak, hanem a pontrendszer is szigorodott.

A módosításra 2008. I. 1-jétől került sor, a 385/2007. (XII. 23.) Kormányrendelettel, ami jelentős szigorításokat tartalmaz. Bevezetése óta az egyes cselekményekért kapható pontok nagy része a duplájára nőtt. A vezetői engedély elvételéhez viszont maradt a 18 pont, az elévülési idő a jogerőre emelkedést követően 3 év lett.⁵¹

⁴⁹ A 2000. évi CXXVIII. törvény rendelkezik a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel, a 236/2000. (XII. 23.) Kormányrendelet pedig a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló törvény végrehajtásáról, ami 2001.01.01-től volt hatályos.

A 218/1999. Kormányrendelet tartalmazza azokat a tényállásokat, amiért pontot lehet kapni.

⁵⁰ 236/2000. (XII. 23.) Kormányrendelet – a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról

⁵¹ 236/2000. (XII. 23.) Kormányrendelet – a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról

II/6. A 2008. május 1-jén bevezetésre került objektív alapú felelősség⁵² miatt lefolytatandó közigazgatási hatósági eljárásokról napjainkig

II/6.1. Az objektív felelősség lényege

Tekintettel a közlekedésbiztonság helyzetének elmúlt éveket jellemző alakulására, elengedhetetlenné vált a közlekedést szabályozó jogszabályok változtatása. Ezért a kormányzat 2007 végén átfogó intézkedéscsomagot⁵³ bocsátott ki a közlekedésbiztonság javítására.

2008 májusától lépett hatályba az intézkedési csomag egyik legjelentősebb és legnagyobb hatást kiváltó eleme, az úgynevezett „objektív felelősség” elvének a magyar jogrendbe, a közlekedési jogba történő bevezetése. Az objektív felelősség elve a gépjármű üzemben tartójának, illetve a gépjárművet használatra átvevő személynek a felelősségét alapítja meg meghatározott közlekedési szabályszegések elkövetése esetén.

Az új jogintézmény gyakorlatilag azt biztosítja, hogy a kiemelt súlyosságú, illetve gyakran előforduló szabályszegések elkövetését minden esetben szankció kövesse⁵⁴, még akkor is, ha a járművezető személyét valamely oknál fogva nem sikerült tisztázni. Az objektív felelősség elvét számos európai ország sikerrel alkalmazza. E nélkül elképzelhetetlen volna például a legkorszerűbb automata sebességellenőrző készülékek hatékony alkalmazása is, ami pedig Európa-szerte a közlekedési morál javításának talán leghatékonyabb eszközének bizonyult.

II/6.2. Mely jogszabályt kell alkalmazni a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysértések esetén, ha szabálysértési eljárásnak is helye lenne?

A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysértések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasz-

⁵² A tulajdonosi felelősség elvét Európában számos országban alkalmazzák (pl. Spanyolországban, Hollandiában, Franciaországban, Belgiumban, Ausztriában, Szlovéniában, Nagy-Britanniában), ugyanakkor elmondható, hogy nincs két teljes azonos rendszer, azaz – az esetleges hasonlóságok mellett – minden ország egyedi megoldást alakított ki.

⁵³ 2008. január 1-től az objektív felelősség mellett több új és módosított közlekedési jogszabály lépett hatályba, melyek végre valós fenyegetést jelentenek a szabálysértők számára. Ilyenek: az új előéleti pontrendszer, mely jóval szigorúbb, mint a korábbi; emelkedett jelentősen a helyszíni bírság összege; alkohol: 0-tolerancia: az ittas járművezetés elleni fellépés jegyében 2008. 01. 20-án lépett hatályba a zéró tolerancia elve, mely alapján az ittas járművezetőtől már a helyszínen elveszik a vezetői engedélyét, függetlenül az ittaság mértékétől. Jan. 20-a és dec. 30-a között összesen 7963 jogosítvány helyszíni elvételére került sor, az elvett engedélyek 96 százalékát (7654) magyar, négy százalékát (309) külföldi hatóság állította ki. (Úton. A közlekedési szolgáltatók szakmai lapja. 2009. jan.–febr. 17. p.)

⁵⁴ A balesetmegelőzési munkához szorosan kapcsolódva, kiemelt érdemel a 2008. május 01. napjától alkalmazni rendelt, a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Kormányrendelet végrehajtása érdekében kifejtett – jelentős leterhelést jelentő – munka. Az „objektív felelősség a közúti közlekedésben” névvel aposztrofált újítás eredményei megmutatkoznak Hajdú-Bihar megye baleseti adataiban is. A hatálybalépéstől számított 2008. december 31-ig terjedő időszakban 9,8%-os csökkenést regisztráltak az illetékességi területükön bekövetkezett közúti közlekedési balesetek számában. Az objektív felelősség jogszabályi bevezetését követően az értékelt időszakig 14182 esetben 574.680.000,- Ft. összegű közigazgatási bírság kiszabására intézkedtek, melyből 300.090.000,- Ft befizetésre került. (www.crimestat.b-m.hu)

nálásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII.29.) Korm. rendelet 9. §-a határozza meg az első fokon eljáró hatóságot és a másodfokon eljáró személyt. A szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. tv. (Sztv.) 87. § (2) bek. alapján – „Nem sújtható pénzbírsággal az eljárás alá vont személy, ha vele szemben az eljárás alapjául szolgáló cselekmény miatt külön jogszabály alapján közigazgatási bírság kiszabásának van helye.” – a közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárás a szabálysértési eljárás ugyanazon jogsértés miatt történő lefolytatását nem érinti, akivel szemben a szabálysértési eljárás alapjául szolgáló előírás megsértése miatt közigazgatási bírság kiszabásának van helye.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) 21/B §. (2) bekezdése értelmében nemcsak a közigazgatási bírság *tényleges* kiszabása, hanem már pusztán a kiszabásának *lehetősége* kizárja a szabálysértési eljárásban a pénzbírság alkalmazását (pénzbírság nem szabható ki azzal szemben, akivel szemben közigazgatási bírság *kiszabásának van helye*).⁵⁵

Az objektív felelősség körébe tartozik⁵⁶, ha a járművezető:

- a) átlépi a megengedett sebességet,
- b) tilos jelzés ellenére áthalad a vasúti átjárón,
- c) a kereszteződésben, a járművel tilosban áll vagy várakozik,
- d) az autópálya leállósávját folyamatos haladásra veszi igénybe,
- e) megszegi a behajtási tilalmat,
- f) a kötelező haladási irányra, illetve
- g) a természet védelmére vonatkozó előírásokat.

II/6.3. Röviden a 60/2009. (V. 28.) AB határozatról és az objektív felelősséggel kapcsolatos további fontos kérdésekről

Az Alkotmánybíróságtól 15 indítványozó (többek között három városi bíróság bírója, valamint az állampolgári jogok országgyűlési biztosa) írásban kérte az objektív felelősség alkotmányellenességének megállapítását és megsemmisítését. „Az Alkotmánybírósághoz több indítvány érkezett a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 21. §-a, 21/A. §-a és 21/B. §-a, valamint a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) egésze alkotmányellenességének megállapítása és megsemmisítése tárgyában. A folyamatban levő ügyeket – azok tárgyi összefüggése okán – az Alkotmánybíróság ideiglenes ügyrendjéről és annak közzétételéről szóló, többször módosított és egységes szerkezetbe foglalt 2/2009. (I.12.) Tü. határozat (a továbbiakban: Ügyrend, ABK 2009. január 3.) 28. § (1) bekezdése alapján az Alkotmánybíróság egyesítette, és egy eljárásban bírálta el.” Az

⁵⁵ 60/2009. (V. 28.) AB határozat 32. p.

⁵⁶ A közigazgatási bírság: a fent említett szabályszegések bármelyikének elkövetése esetén az eljáró hatóság 2008. május 1-jét követően közigazgatási bírságot szab ki, amelynek összege 30 ezer forinttól 300 ezer forintig terjed. A bírság jogszabály által meghatározott összege igazodik az elkövetett szabályszegés súlyosságához. Például, ha valaki lakott területen kívüli főútvonalon 20–30 százalékkal túllépi a megengedett 90 km/órás sebességet, 30 ezer forintot, míg a 150 százalékot meghaladó gyorsajtás esetén már a maximális 300 ezer forintos bírságot kell megfizetnie.

Alkotmánybíróság két rendelkezést alkotmányellenesnek minősített, ezeket megsemmisítette; egy esetben felhívta az Országgyűlést, hogy szabályozza megfelelően a felelősség alóli mentesülés eseteit; de összességében az objektív felelősséggel kapcsolatos szabályokat fontosnak, alkalmazhatónak tartotta. „A közúti közlekedési szabályszegések Kkt. általi szankcionálásával a jogalkotó egy új jogintézményt, eljárási módot és szankciófajtát választott.” [60/2009. (V. 28.) AB határozat.]⁵⁷

A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Magyar Köztársaság Kormánya a Rendőrséget jelölte ki.⁵⁸

Az objektív felelősség működésének tapasztalatait az Akcióterv⁵⁹ ideje alatt meg kell vizsgálni, s annak eredményét követően meg kell tenni a szükséges lépéseket.

A közlekedéspolitikai célkitűzések teljesítése, a szabálysértő járművezetői magatartások visszaszorítása, és az elkövetett szabályszegések szankcionáltsága érdekében megfontolandó az objektív felelősség hatálya alá tartozó jogsértő cselekmények körének kibővítése. Az objektív felelősség nagy érdeme, hogy ezáltal jelentősen csökkentek a közúti közlekedési szabálysértések,⁶⁰ ezen belül is a gyorsajtások száma, aminek egyenes következménye volt, hogy 2008-ban 262 emberrel kevesebb veszítette életét, mint az előző évben. Ezért szeretném bemutatni 2008. év közlekedésbiztonsági helyzetét.

⁵⁷ „[III.] Az indítványok részben megalapozottak. 1. Az Alkotmánybíróság mindenekelőtt a jogszabály által alkalmazott megoldás bevezetésének indokát, valamint magát a jogi konstrukciót tekintette át. 1.1. Az utóbbi években előre soha nem látott mértékben növekedett meg a közúti közlekedésben részt vevők száma, mellyel a gépjárművek napi rendszerességgel történő használata állandósult. Ezzel arányosan növekedett meg és vált sajnálatos módon tömeges jelenséggé a közúti közlekedési szabályszegések száma is, melyek szükség szerint súlyos személyi és vagyoni károk bekövetkezéséhez vezethetnek. Ezen új társadalmi tömegjelenség káros hatásainak kiküszöbölésére, illetve megelőzésére az eddig bevett és megfelelően alkalmazott jogi megoldások elégtelennek és kevésbé hatékonyak bizonyultak. A jogalkotó feladata és kötelezettsége a társadalmi viszonyok adekvát leképezése, az új negatív jelenségekkel szembeni jogállami fellépés. Ezen kötelezettségének nemcsak a hagyományos jogintézmények módosításával, hanem új jogintézmények bevezetésével is eleget tehet. A közúti közlekedési szabályszegések Kkt. általi szankcionálásával a jogalkotó egy új jogintézményt, eljárási módot és szankció-fajtát választott. 1.2. A Kkt.-t a Kkt.mód. 2008. január 1. napjával akképp módosította, hogy egyes — gyakran előforduló és fokozottan veszélyes, továbbá a legmagasabb látencijú — szabálysértések esetében — a szabálysértési eljárás és az ezen eljárásban kiszabható jogkövetkezmények érintetlenül hagyása mellett — közigazgatási bírság kiszabását tette lehetővé az első fokon eljáró kijelölt megyei rendőr-főkapitányságok számára. A szankció alkalmazására a Kkt. alapján, azaz közigazgatási eljárás keretében kerül sor. Ez azonban nem akadályozza a szabálysértési eljárás lefolytatását és abban (pénzbírság és helyszíni bírság kivételével) a további szabálysértési szankciók kiszabását. A Kkt. e rendelkezéseinek alkalmazására és ezekkel összefüggésben a közigazgatási bírság kiszabására 2008. május 1. napját követően kerülhetett sor.” (Alkotmánybírósági ügyszám: 47/B/2008. AB határozat.)

⁵⁸ Forrás: www.baleset-megelőzes.hu

⁵⁹ Magyarország Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramja 2008–2010

⁶⁰ 2008. évig, az objektív felelősség hatályba lépéséig hihetetlen módon elszaporodtak a közúti szabálysértések. Így például a gyorsajtások is. Jogszabályhiány miatt a rendőrség nem tudta lefolytatni a szabálysértési eljárást, illetőleg felelősségre vonni a szabálysértőket, mert mindenki arra hivatkozott, hogy a gépkocsit nem ő vezette, hanem a hozzátartozója, őt viszont nem köteles megnevezni, ezért a szabálysértési eljárás az elkövetővel szemben meg kellett szüntetni.

II/6.4. Az objektív felelősség bevezetésének köszönhetően⁶¹, Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete a 2008. évi statisztikai adatok alapján

Az Országos Rendőr-főkapitányság vezetői és az Országos Balesetmegelőzési Bizottság tisztségviselői „A régen várt sikerek éve”-ként jellemezték a 2008. évet a közúti közlekedésbiztonság alakulása szempontjából.⁶²

Gyakorlatilag valamennyi olyan adat, amely a közúti balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érinti, kedvező tendenciát mutat, a halálos balesetektől kezdve egészen az ittas vezetések alakulásáig.

Az elmúlt évben számos olyan „rekord” is született, melyre hosszú évek, vagy évtizedek óta nem volt példa. Így pl.:

- 2001 óta nem volt ilyen alacsony a személy sérüléssel közúti balesetek száma.
- 1968 óta nem volt ilyen alacsony a balesetben meghalt személyek száma.
- Az elmúlt évtizedben soha nem csökkent ilyen jelentős mértékben egy év alatt a balesetben meghaltak száma.

1. sz. táblázat

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009. ⁶³
Személy-sérüléssel közúti balesetek száma	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	20.635	19.217	17.808
Balesetben meghalt személyek száma	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278	1.303	1.232	970	817

Az elmúlt év közlekedésbiztonsági sikereinek a legnagyobb eredménye, hogy országosan 262 emberi életet sikerült megmenteni.

Pozitív kép rajzolódik ki az ittas járművezetés alakulásában is. A 2007. évi 2.855 fővel szemben 2008-ban 21,58%-kal kevesebb, azaz összesen 2.239 személy okozott ittas állapotban személy sérüléssel közúti balesetet. A 2008. évi sikerek biztatóak, s annak a reményét

⁶¹ Hazánkban szakmai körökben nyilvánvaló, hogy az objektív felelősség következtében javult jelentős mértékben 2008 közlekedésbiztonsági helyzete. Természetesen dicsérendő a Rendőrség emberfeletti munkája, jó hozzáállása, hogy érvényt szerzett e fontos jogszabálynak, és gyakorlati munkájával következetesen érvényesítette.

⁶² Hazánkban a rendszerváltás óta a baleset-megelőzés terén 2000 és 2008 évek voltak a jelentős állomások. 1990-ben 2432-en veszítették életüket hazánk közútjain és megsérült 36 ezer ember. 1991-től 2000-ig évről évre jelentős csökkenés mutatkozott a halálos balesetek tekintetében. A legjobb évünk 2000, amikor „csak” 1200 ember veszítette életét. Ez is sok, mert egy falu lakossága, de ahhoz képest, hogy tíz évvel korábban még több mint duplája meghalt hazánk közútjain, ez egy óriási eredmény volt. 2008 a második ilyen fontos állomás, mert 2001 és 2007 között nem tudtunk az EU elvárásának megfelelni, 2008 az, amikor ismét jelentős csökkenés mutatkozik a közúton meghaltak számában, hiszen 262 emberrel kevesebben haltak meg hazánk közútjain, mint 2007 évben.

⁶³ A 2009. évi előzetes adatok csak 2010. február 16-án jutottak tudomásomra, ezért a 2009. év elemzését már nem állt módomban elvégezni. 2009-ben 7,12 százalékkal csökkent Magyarországon a személyi sérüléssel balesetek száma 2008-hoz képest (19174-ről 17808-ra).

hordozzák magukban, hogy nemzeti közlekedéspolitikai célkitűzésünk, a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30%-os csökkentése elérhető közelségbe került.⁶⁴ *Ez alapvetően a 2008. évben bevezetett objektív felelősségnek köszönhető.*

A *balesetek okai* között változatlanul első helyen emelhető ki a gyorsajtás, másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása, s harmadikként a kanyarodás szabályainak meg nem tartása.

A 2008. évben bekövetkezett jelentős javulás ellenére hazánk az egymillió lakosra jutó áldozatok vonatkozásában az EU 27 tagállama közül a 17. helyen áll. A 2008. évi közlekedésbiztonsági teljesítmény sokat javított az ország megítélésén – előző évben még sereghajtók voltunk –, de további jelentős javulást kell elérnünk.

A rendelkezésre álló adatok és folyamatok ismeretében kijelenthető, hogy a stratégiai célok teljesítésére csak abban az esetben marad remény, amennyiben további késedelem nélkül határozott, átfogó jellegű és célirányos kormányzati intézkedések bevezetésére⁶⁵, valamint a tevékenységet biztosító feltételrendszer jelentős átalakítására kerül sor.

III. Befejezés

Tanulmányomban alapvetően a szabálysértések kialakulását, jogfejlődését vizsgáltam, a jelenleg hatályban lévő törvényig, az ezzel kapcsolatos problémákkal együtt. A folytonosan felmerülő vitás helyzetek – az egységes alkalmazás érdekében – újabb kihívásokat jelentenek a bíróságok, ügyészségek, jogtudósok, a jövő jogalkalmazói számára.

A szabálysértés története megmutatja, hogy gyökerei a büntetőjogba nyúlnak vissza, s bár többször próbálták rendezni a szabálysértési jog jogági elhelyezkedését, kapcsolatuk a mai napig egybefonódik.

1. A szabálysértések kialakulásakor a tényállás átminősítésével nem változott meg a cselekmény társadalomra veszélyességének a foka. A kihágások egyébként sem voltak egyenműek, így a szabálysértések sem azok. A tényállások egyik nagy csoportját úgynevezett bagatell büntetőjognak nevezik, idetartoznak azok a szabálysértések, amelyeknek megvan a párja a büntetőjogban is, viszont a társadalomra kisebb mértékben veszélyes az elkövetett cselekmény értékétől, okozott kártól függően. Ezek például a lopás, csalás, rongálás.

A szabálysértések másik csoportját a közigazgatás ellenes tényállások képezik. Ezek funkciójukat tekintve egyértelműen közigazgatási szankciónak minősülnek. Ide sorolható a lakcímbjelentés elmulasztása, anyakönyvvezetéssel kapcsolatos szabályok megszegése.

Vannak azonban olyan tényállások is, melynek hovatartozása nem állapítható meg egyértelműen, mivel mind büntetőjogi, mind közigazgatási relevanciával is bírnak. Ezért célszerű a szabálysértési tényállások kriminális és közigazgatás-ellenes jellemzőit úgy figye-

⁶⁴ Kilenc százalékkal csökkent a halálos balesetek száma a 2009. év első három hónapjában a tavalyi év azonos időszakához képest. Idén eddig 172-en haltak meg hazánk útjain – közölte az ORFK közlekedésrendészeti főosztályvezetője. Az elmúlt negyedévben 22 olyan nap volt, amikor nem történt halálos baleset hazánk útjain. A súlyos sérüléssel végződött közúti balesetek száma 19%-kal, a könnyű sérüléssel végződőké pedig 16%-kal volt kevesebb, mint egy évvel korábban. (www.police.hu)

⁶⁵ Egyik legfontosabb feladat hazánkban a képzés teljes megreformálása, a közlekedésre nevelés – óvodától az egyetemig, valamint a felnőttképzés, egyszóval a közlekedési ismeretek egy életen át történő tanulása –, különös tekintettel a járművezetőképzésre.

lembe venni, hogy az elkövetett cselekmény nagyobb súlyban kriminális értelemben avagy közigazgatás ellenes tényállásban van jelen.

A bagatell büntetőjog és a közigazgatás-ellenes tényállások együttélése több elméleti problémát vetett fel. A legfontosabb a közigazgatás büntetőhatalom gyakorlása. A szabálysértési jog alkalmazói nem vettek tudomást hosszú ideig erről a kettősségről, és kizárólag államigazgatási jogi szankcióként kezelték a szabálysértés jogot. Mivel a közigazgatás nem alkalmazhat büntetőjogot, ezért a szabálysértési anyagi és eljárási jogban nincs is szükség különleges garanciákra.

2. A szabálysértési jog büntetőjogi kötődését jelzi az is, hogy számos olyan büntetőjogi fogalmat használ, melynek definícióját nem adja meg – ismeretét adottnak veszi a Büntető Törvénykönyvből. Ilyenek például a szándékosság, gondatlanság, vagy a felelősséget kizáró okok közül a kényszer és a fenyegetés.

3. A büntetőjog felülvizsgálatát időről időre követő dekriminalizáció egyre inkább felduzzasztja a szabálysértési jogterületet. Ilyenkor a jogalkotó aktuális döntésétől függően egy bizonyos cselekmény a jogszabályváltozás során válik bűncselekményből szabálysértéssé.⁶⁶

Az utóbbi évtizedekben tömegesen elszaporodott közlekedési szabálysértések és ezzel összefüggésben bekövetkezett közúti közlekedési balesetek megelőzése és a felelősségre vonás érdekében hozott objektív felelősséggel kívántam kiemelten foglalkozni. Az objektív felelősség csak az első lépés. További hathatós, rendkívül szigorú intézkedéseket kell meghozniuk a mindenkori kormányoknak, még akkor is, ha ezek nem népszerűek. Legelsőként is a járművezetők képzése, amelynek teljes megreformálása szükséges. 2010-2020 között el kell érni, hogy hazánkban a közlekedési szabálysértések és bűncselekmények jelentősen csökkenjenek, aminek következményeként hazánk közútjain évente 400-nál többen nem veszthetik életüket.

⁶⁶ FAZEKAS M. – FICZERE L.: i. m. 549–550. p.

GYULA BÍRÓ

ENTWICKLUNGSGESCHICHTE DES
ORDNUNGSWIDRIGKEITENRECHTS IN UNGARN MIT
BESONDEREM HINBLICK AUF DIE VERKEHRSVERSTÖSSE UND
DIE OBJEKTIVE VERANTWORTLICHKEIT

(Zusammenfassung)

In dem Aufsatz habe ich vor allem die Entstehung der Ordnungswidrigkeiten-Delikte, die Rechtsentwicklung bezüglich dieser Rechtsmaterie unter die Lupe genommen, bis hin zu den Bestimmungen des geltenden Gesetzes zusammen mit den damit verbundenen Problemen. Die sich ständig ergebenden strittigen Rechtslagen, die im Hinblick auf eine einheitliche Rechtsanwendung für Gerichte, Staatsanwaltschaften, Rechtswissenschaftler, die Rechtsanwender in Zukunft neue Herausforderungen bedeuten.

Die Geschichte des ungarischen Ordnungswidrigkeitenrechts zeigt, dass seine Wurzeln in das Strafrecht zurückgehen, und obwohl man immer wieder bemüht war, seine rechtsgebietspezifische Sonderstelle zu begründen, blieben die beiden Rechtsgebiete miteinander eng verflochten.

1. Nach der Entstehung des Rechtsgebietes Ordnungswidrigkeiten/Verwaltungsvergehen hat sich der Grad der Gefährdung der Gesellschaft durch die Umqualifizierung der Tatbestände nicht geändert. Die Übertretungen waren ohnehin nicht homogen, wie auch die Tatbestandsmerkmale für Verstöße. Eine große Gruppe der Tatbestände bezeichnet man als so genanntes kleines Strafrecht, hierzu zählt man die Delikte, die auch ihr Pendant im Strafrecht haben, die jedoch weniger gefährlich für die Gesellschaft sind je nach Schwere des begangenen Deliktes, dem Schaden, der verursacht wurde. Hierzu gehören Diebstahl, Betrug, Sachbeschädigung.

Die zweite Gruppe der Ordnungswidrigkeiten bilden die OWi-Tatbestände gegen die öffentliche Verwaltung. Diese gelten nach ihrer Funktion eindeutig als verwaltungsrechtliche Sanktionen. Hierzu gehören etwa die unterlassene Anmeldung des Hauptwohnsitzes, die Verstöße gegen die Vorschriften des Personenstandsrechtes.

Es gibt jedoch auch Tatbestände, deren Zugehörigkeit nicht eindeutig zugeordnet werden kann, da diese sowohl straf- wie auch verwaltungsrechtliche Relevanz aufweisen. Daher ist es zweckdienlich, die kriminellen und verwaltungsgefährdenden Merkmale der OWi-rechtlichen Tatbestände so in Betracht zu ziehen, indem man abwägt, mit welchem Gewicht diese in strafrechtlichem Sinn in Erscheinung treten oder sie eher innerhalb eines gegen die öffentliche Verwaltung gerichteten Tatbestandes involviert ist.

Durch das parallele Auftreten von Bagatelldelict und gegen die Verwaltung gerichteter Tatbestände entstehen manche theoretische Probleme. Das wichtigste ist die Ausübung der Strafgewalt seitens der öffentlichen Verwaltung. Die Anwender des OWi-Rechtes haben bislang diese Doppelseitigkeit ignoriert und haben das OWi-Recht nur als eine staatsverwaltungsrechtliche Sanktion behandelt. Da durch die Verwaltung kein Strafrecht angewendet werden darf, bedarf es im materiellen und formellen Ordnungswidrigkeitenrecht auch keiner besonderen Garantien.

2. Die Koppelung des Ordnungswidrigkeitenrechts an das Strafrecht manifestiert sich auch darin, dass darin viele strafrechtliche Begriffe Verwendung finden, deren Definition nicht einschlägig gegeben wird, deren Kenntnis nämlich als aus dem Strafgesetzbuch heraus bereits bekannt angesehen ist. So etwa die Kategorien Vorsatz, Fahrlässigkeit oder von den haftungsausschließenden Gründen Nötigung und die Bedrohung.

3. Die Dekriminalisierung, die im Anschluss an Bereinigung und Revision des Strafrechts von Zeit zu Zeit erfolgt, lassen zunehmend das Rechtsmaterial des Ordnungswidrigkeitenrechts anschwellen. Dabei wird eine bestimmte Straftat in Abhängigkeit von der jeweiligen aktuellen Entscheidung des Gesetzgebers in einen OWi-rechtlichen Tatbestand „umgestuft“.

Mit Nachdruck wollte ich mich befassen mit der in den letzten Jahrzehnten massiv zunehmenden Verkehrsverstößen und den in diesem Zusammenhang sich häufenden Verkehrsunfällen, den Fragen der zur Prävention und zur Ahndung ausgestalteten objektiven Haftbarmachung. Die verschuldensunabhängige/objektive Haftung ist hier nur der erste Schritt. Weitere wirkungsvolle, strenge Maßnahmen sollten von den jeweiligen Regierungen getroffen werden, auch wenn diese nicht besonders populär sind. Zuerst ist eine umfangreiche Reform der Fahrschulausbildung notwendig. Zwischen 2010 und 2020 soll erreicht werden, dass in unserem Land die Zahl der Verkehrsverstöße und Verkehrsstraftaten deutlich zurückgeht, demzufolge auf den Straßen unseres Landes nicht mehr als jährlich 400 Menschen ums Leben kommen.