

MAJOR RÓBERT

A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében

A helyváltoztatási igény egyidős az étellel. Nem csupán a fejlett társadalmakban, de már az élet megjelenésétől megfigyelhető annak igénye, hogy az adott élőlény valamilyen céllal egyik helyről a másikra kerülhessen. A modern társadalomban ez a mozgás differenciálódott és nem csupán az igénylő, hanem az igényelt dolog mozgatását is jelenti. Ez a mozgás a helyváltoztatás. A közlekedés e helyváltoztatást jelenti, mely fogalmat definíciószerűen a következőképpen foglалhatjuk össze. A közlekedés „*személyeknek illetve tárgyaknak járművekkel való rendszeres szállítása, forgalma*”¹. E formai meghatározás mellett azonban érdemes felállítani egy tartalmi meghatározást is. A közlekedés személyeknek és dolgoknak olyan tömeges helyváltoztatása, amely sajátos technikai eszközök igénybevételével, részint a közlekedésben dolgozók termelőmunkája révén szabályszerűen és tervszerűen ismétlődve rendszeresen, részint nem termelő egyéni tevékenységként, de mindenképpen célhoz kötötten valósul meg.² A modern korban a közlekedés tárgyként megjelenő személyek, illetve áruk kiegészülnek a szellemi termékekkel, gondolatokkal, információkkal is. A modern társadalmak jogrendszerének része a közlekedés jogi szabályozása, ám e területen számos jogszabályi rendelkezéssel találkozhatunk, amelyek a klasszikus felosztás szerint a legkülönbözőbb jogágakhoz tartoznak. A közlekedési jogot így egy olyan funkcionális jogágnak tekinthetjük, amelyhez a hagyományos jogágakba egyébként beletartozó jogszabályok nem a megszokott csoportosítás, hanem funkciójuk, azaz a közlekedés szabályozása alapján sorolhatók. Ennek megfelelően közlekedési jognak nevezhetjük azon jogforrásoknak az összességét, amelyek a közúti, a vasúti, a vízi, valamint a légi közlekedést szabályozzák.

A valamennyi közlekedési ágazatra jellemző ember–jármű–környezet hármas felosztás mindegyik eleméhez kapcsolódó alapvető jelentőségű rendelkezéseket törvényi szintű szabályozás keretében rögzítették. A részletszabályokat pedig alacsonyabb szintű ágazati normák tartalmazzák. Olyan köz-

¹ Magyar Értelmező Kéziszótár. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978

² Major Róbert: Közlekedésrendészet. Egyetemi tankönyv. Nemzeti Közszołgálati Egyetem, Budapest, 2016, 19. o.

lekedési jogi környezetet kell teremteni, amelyben a közlekedésben részt vevők könnyen, gyorsan és egyértelműen elboldogulnak, míg a jogalkalmazók könnyen, gyorsan és egyértelműen képesek ítélni.³ A közúti közlekedés tekintetében a leggyakrabban alkalmazott jogszabály a közlekedésben részt vevő személyek magatartását szabályozó 1/1975. KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, amelyet hagyományosan csak KRESZ-ként említünk.

A KRESZ értelmezése során is alapvető jelentősége a nyelvtani értelmezésnek van, azonban egyes esetekben érdemes a jogszabály értelmezésének más módszerét is átgondolni. Mielőtt azonban az értelmezési módszerekre térnénk, meg kell jegyezni a KRESZ értelmezésével kapcsolatban azt a jellegzetességet, hogy arra elsősorban a közlekedésben részt vevők mindennapi tevékenysége során kerül sor. A jogszabály jogalkalmazói értelmezése tehát a hétköznapi ember, a közlekedésben részt vevő ember mint a KRESZ tényleges alkalmazója oldalán jelenik meg. Ha az értelmezés téves, hibás, vagy pontatlan, akkor szabályszegésnek minősülhet az esemény, ami pedig szabálysértési eljárást, közigazgatási bírságot, esetleg büntetőjogi szankciót von maga után. Ezekben az eljárásokban már a hatóság oldalán megjelenő jogértelmezés kerül előtérbe. Alapvetés, hogy a közlekedésben részt vevők jogkövetésének erősítését az szolgálja, ha a hatóság értelmezése és a „laikus” közlekedő értelmezése között lényegi különbség nem mutatkozik. Praktikusan egy adott közlekedési szabály betartása, vagy megszegése egyértelmű legyen. A KRESZ azonban nem csak kógens jellegű szabályokat tartalmaz, amelyek megítélése általában egyszerű, például 55 km/h sebességgel való haladás az több, mint a megengedett 50 km/h sebességgel való haladás. A számos diszpozitív jellegű szabály gyakran vet fel értelmezési kérdéseket. Az ilyen jellegű szabályok tipikus példája lehet a „kellő időben” alkalmazott irányjelzés, vagy a „mérsékelt sebesség” alkalmazása. E szabályok értelmezése mindennapi nehézséget okozhat, hiszen például a járművezető mérsékli a sebességét a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt, de a baleset mégis bekövetkezik, akkor a hatóság valószínűleg azt az álláspontot fogja képviselni, hogy a sebességmérés nem volt megfelelő mértékű, annak ellenére, hogy a járművezető a szabályt formálisan betartotta, hiszen lassabban haladt, mint korábban, tehát mérsékelte a sebességét.

³ Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. PhD-értekezés, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Pécs, 2010, 10. o.

A jogértelmezésnek általában négy szintjét különböztetjük meg, úgymint a nyelvtani, a logikai, a rendszertani és a történeti értelmezés.⁴ Nyilvánvaló, hogy a felsorolt értelmezési módszerek az értelmezési tevékenység egymásra épülő szakaszait jelentik. Ha az adott módszer megnyugtató eredményre nem vezet, eggyel magasabb szintre kell lépni. Az 1990. évhez kötődő politikai-gazdasági rendszerváltozás után azonban újra fellelhető egy ötödik értelmezési szint, amely a szocialistának nevezett jogi korszakban ideológiai okokból háttérbe került. Ez az értelmezési szint a teleologikus jogértelmezés.⁵ A teleológia görög eredetű kifejezés, amely olyan idealista tanítást jelent, „amely szerint a természetben minden egy bizonyos előre megszabott cél megvalósítására jött létre és minden jelenség ennek kiteljesedését szolgálja”⁶. Ez a módszer tulajdonképpen a jogalkotó jogalkotási tevékenységével *elérendő cél* feltárását jelenti.

A KRESZ rendelkezéseinek értelmezésekor különösen veszélyes lehet, ha a jogalkalmazó mereven ragaszkodik a leírt jogszabályi rendelkezések nyelvtani tartalmához, mert a megfelelő absztrakció hiányában téves következtetésekre juthat. A közúti közlekedés szabályai között szükségszerűen jelentős számban fordulnak elő diszpozitív jellegű normák, amelyek értelmezése eleve jogalkalmazói értékelést igényel. A formális jogértelmezés veszélye azonban a kógens jellegű normák esetében is fennáll. Nehéz feladat elé állítja a jogalkalmazót a nyelvtani értelmezés eredményeként adódó szabály, ha a jogszabálysöveget csupán ezen a szinten kell tartania. Egyszerű példával megvilágítva: a KRESZ 40. § (1) bekezdése értelmében megállni az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan szabad. A párhuzamos szó jelentésével mindenki tisztában van, azaz tudja, hogy ha a személygépkocsijának jobb első kereke a járdaszegélytől 10, míg a hátsó kereke 11 cm-re található, akkor az nem párhuzamos. Ha nem párhuzamos, akkor szabályszegő módon történt a megállás? A példán keresztül könnyen belátható, hogy a megfelelő értelmezési szintre emelve a párhuzamos szót, arra a következtetésre juthatunk, hogy a jogalkotó szándéka nem a geometriai értelemben vett párhuzamosságra vonatkozik, hanem arra, hogy a jármű hossz tengelye ne zárjon be túl

4 Például Lamm Vanda – Peschka Vilmos (szerk.): Jogi lexikon. KJK, Budapest, 1999; Bíró György – Lenkovics Barnabás: Magyar polgári jog. Általános tanok. Novotni alapítvány, Miskolc, 1999; Visegrády Antal: Jogi alaptan. Pécs, 1996; Szilágyi Péter: Jogi alaptan. Osiris Kiadó, Budapest, 2001; Szigeti Péter: Jogtani és államtani alapvonalak, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2002

5 Például Takács Albert: A jogértelmezés alapjai és korlátai. Jogtudományi Közöny, 1993/3.; Lábady Tamás: A magyar magánjog (polgári jog) általános része. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 1997; Szabó Miklós: Jogi alapfogalmak. Bíbor Kiadó, Miskolc, 2002

6 Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1976

nagy szöveget az úttest szélének vonalával, ne lógjon ki a megállás vagy várakozás céljára – akár útburkolati jellel, akár csak képzeletben – kialakított térrészből. Ha a logikai értelmezési szintet tekintjük, akkor az is belátható, hogy a jogszabály rendelkezései között megtalálható párhuzamos, merőleges és ferde várakozási rendre utaló szabályok közül kerül sor az egyik kiemelésére, tehát levezethető, hogy a párhuzamosan kitétel arra vonatkozik, hogy a járműveknek nem szabad merőlegesen, illetve ferdén elfoglalniuk a várakozóhelyet. Ebben a példában tehát a járművezető *csak formálisan szegte meg a szabályt, azaz magatartása nem tekinthető szabályszegőnek.*

Gyakorlati jelentőséggel nagyobb mértékben bíró problémát jelent az az eset, amikor lakott terület kezdetén a közút kezelője úgy ítéli meg, hogy a bevezető szakaszon az 50 km/h sebességnél nagyobb, általában 70, vagy 80 km/h sebesség is megengedhető. Az erre utaló jelzőtáblát azonban nem a lakott terület kezdete táblával együtt – mert akkor az a teljes lakott területre volna hatályos⁷ –, hanem azt követően, az észlelést lehetővé tevő távolságban helyezik el. A jogszabályi rendelkezés nyelvtani értelmezése szerint a lakott terület kezdete jelzőtábla és az az utána kihelyezett 50 km/h sebességnél nagyobb sebességet engedélyező jelzőtábla közötti útszakaszon 50 km/h lenne a megengedett sebesség. Ez a következtetés ellentétes a közútkezelő szándékával, így – bár formális jogértelmezés szerint helyes – a jogértelmezés megfelelő szintjét alkalmazva, téves. A jelzett szakaszon az emelt sebesség irányadó. Hasonló értelmezési nehézség alakul ki ezeken a helyszíneken az ellentétes irány tekintetében, azaz a lakott terület elhagyásakor. Az emelt sebességet lehetővé tevő jelzőtábla hatályát ugyanis csak és kizárólag a *mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége* vagy a *sebességkorlátozás vége* jelzőtáblák, illetve a következő útkereszteződés kezdete szünteti meg⁸, azaz a lakott terület vége jelzőtábla e szerint a nyelvtani értelmezés szerint nem érinti a sebességkorlátozás hatályát. Formálisan – tehát helytelenül – értelmezve a szabályt arra a következtetésre juthatnánk, hogy egy más (kisebb vagy nagyobb) sebességértéket jelölő sebességkorlátozó jelzőtábla sem szünteti meg a tábla hatályát, s ez nyilvánvalóan hibás irány. A helyes értelmezés szerint minden olyan jelzőtábla, amely más maximális sebességértékre utal, megszünteti a sebességkorlátozás hatályát, pontosabban megváltoztatja azt. Így a

⁷ KRESZ 14. § (8) bekezdés. Meg kell azonban jegyezni, hogy ez a szabály ételmét veszítette a *Korlátozott sebességű övezet* intézményének 1995. évi bevezetésével, hiszen e jelzőtáblákkal bármilyen terület kijelölhető korlátozott sebességű övezetnek, így a teljes lakott terület is.

⁸ KRESZ 14. § (6) bekezdés

lakott terület kezdetét, végét, a lakó-pihenő övezetet és a korlátozott sebességű övezetet jelző táblák a sebességkorlátozás hatályát megszüntetik.

Hasonlóan formális jogértelmezés kényszerített már ki jogszabályi változást is, például a biztonsági öv használata tekintetében. A korábbi megfogalmazás szerint becsatolt biztonsági övvel lehetett csak közlekedni, mely rendelkezés formális értelmezésével jogkövetőnek tekintették azt a járművezetőt, aki a háta mögött, vagy az ülés háttámlája mögött elvezetett, ám becsatolt biztonsági övvel közlekedett. A szabályozás hatályos megfogalmazása szerint a személynek biztonsági öv becsatolásával kell magát rögzítenie⁹. Bármilyen precíz legyen is a jogalkotás, a formális jogértelmezés veszélye fennállhat, hiszen ezen átfogalmazott rendelkezés tekintetében is előfordulhat az a hibás következtetés, hogy a becsatolt, ám a vezető nyakán körbetekert biztonsági öv használatát jogkövetőnek minősítik. A hasonló jogszabályhelyek értelmezésekor mindig érdemes a „rendeltetésszerű”, „üzemszerű” vagy „szabályos” használatról említést tenni, akár tartalmazza ezt az utalást a jogszabály szövege, akár nem.

A formális jogértelmezés néha elképesztő következményekre vezethet, például amikor a személygépkocsit az úttesten toló személy magatartását – tekintettel arra, hogy gyalogosként nem a számára meghatározott helyen és módon, hanem az úttesten közlekedik – jogellenesnek minősítjük, vagy hasonlóan járunk el a közút fenntartásában, tisztításában, a hulladékszállításban részt vevő személyekkel szemben. A formális szabályszegés nem szabályszegés. Nincs ez másként a formális szabálykövetés esetén sem. Például amikor a becsatolt motorkerékpár-bukósisakra vonatkozó szabályt tekintjük¹⁰, és a becsatolt szíjat a sisak viselője a sisak belsejébe hajtva illeszti a sisakot a fejére, magatartása formálisan elégíti ki csak a normát, így a rendeltetésszerűség hiánya miatt magatartása jogszabálysértő. A járművezetés személyi feltételei között található szabály, mely szerint a vezetői engedélyt a járművezetőnek vezetés közben „magánál kell tartania”, szintén okozott gyakorlati problémát, amikor jogellenesnek minősítették annak a járművezetőnek a magatartását, aki a vezetői engedélyt a jármű csomagterében elhelyezett táskában és nem „magánál” tartotta. Meggyőződésünk, hogy ezen, különleges – gyakran nem is a szűk értelemben vett közlekedés körébe tartozó – esetek konkrét jogszabályi rendelkezésbe való emelése téves irány, hi-

9 KRESZ 48. § (4) bekezdés, amely többször, de lényegében 1997-ben változott. A korábbi megfogalmazás szerint „*csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a biztonsági övvel felszerelt ülésen utazó személy biztonsági öve be van csatolva*”.

10 KRESZ 48. § (9) bekezdés: „... *személynek becsatolt motorkerékpár-bukósisakot kell viselni*”.

szen mindig lesznek olyan rendkívüli helyzetek, amelyekre a jogalkotó szükségszerűen nem készülhet fel előre. Így a helyes eljárás a KRESZ rendelkezéseinek alapelvekkel összhangban történő értelmezése, és a formális jogértelmezés módszerének meghaladása.

Érdemes további néhány példát kiemelni, rávilágítva ezzel a formális jogértelmezés veszélyeire. Kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt személygépkocsival öt, tehergépkocsival tizenöt méter távolságon belül tilos megállni. Előfordulhat az a helyzet, hogy egy tehergépkocsi jellegzetességeit megtestesítő, ám személygépkocsiként nyilvántartott jármű öt méteren kívül, de tizenöt méteren belül állva zavarja a gyalogos észlelhetőségét, helyzete mégis jogszerű. Ugyanakkor a mögötte, az átkelőtől kb. tíz méterre álló személygépkocsi jellegű, ám tehergépkocsiként nyilvántartott jármű formálisan szabályszegő módon áll. Szintén tilos megállni olyan helyen, ahol a jármű fényjelző készülék vagy jelzőtábla jelzésének észlelését akadályozza. A KRESZ rendszerében viszont a „sávozott terelőtábla” nem a jelzőtáblák között szerepel, hanem az a 20. § rendelkezései szerint egyéb közúti jelzésnek minősül. Elvárható, hogy az ilyen jelzést takaró járművezető megállása ne minősüljön jogszerűnek, hiszen a hivatkozott tábla csak a formális jogértelmezés szerint nem minősül jelzőtáblának.

A formális jogértelmezés határát jelentheti az *Állj! Elsőbbségadás kötelező* jelzőtáblánál elvárt járművezetői magatartás megítélése. A jogszabályi rendelkezés nyilvánvaló és egyértelmű: a meghatározott helyen meg kell állni, és a kereszteződésbe való behaladás előtti meggyőződési kötelezettség csak a megállás után következik. Ugyanakkor, ha figyelemmel vagyunk arra a tényre is, hogy ezt a jelzőtáblát az út kezelője csak akkor helyezheti ki, ha az útkereszteződés beláthatósági viszonyai az elsőbbséggel bíró észlelését csak megállással teszik lehetővé, megállapíthatjuk, hogy belátható keresztezésekben a megállás formális elmaradása (például csupán 1 km/h sebességre való lassítás), de a meggyőződési kötelezettség maradéktalan teljesítése nem tekinthető szabályszegő magatartásnak. Nyilvánvaló azonban, hogy a megállás olyan jellegű elmulasztása, amely a meggyőződést nehezíti vagy veszélyezteteti, jogellenes, és szankciót kell maga után vonnia. Téves és helytelen azonban az ilyen helyszíneken a megállási kötelezettséget formálisan nem teljesítőkkal szembeni rendészeti fellépés.

A leállósáv szabálytalan – a gyorsabb előrehaladást célzó – használatának terjedése a jogalkotót e területen is beavatkozásra késztette. A 2009. évi KRESZ-módosítás a szabályos leállósáv-használat érdekében tételesen rögzítette azokat a kivételes eseteket, amelyekben adott jármű a leállósávon ha-

ladhat, megállhat vagy várakozhat. A szabályozás, amelynek célja kétségtelenül helyes, felemás precízisége miatt téves következtetések levonására adhat alapot. Abból ugyanis, hogy az útfenntartást vagy úttisztítást végző jármű leállósávon való tartózkodása jogszabályi várakozási tilalom alóli kivételként van nevesítve, arra lehet következtetni, hogy a jogalkotó az ilyen járművek jelenlétét csak abban az esetben tekinti jogszerűnek, ha az a jogszabályban ténylegesen nevesítve van. A KRESZ rendszerében más helyeken, például nyílt villamospályán, autóbusz-forgalmi sávban vagy kerékpársávban ilyen járművek e logika szerint nem haladhatnak, tehát e területeken a téli időszakban síkosságmentesítés, vagy más időszakokban felülettisztítás nem lenne végezhető. Ez a szabályozás is jó példája a jogalkotás valós problémára történő reagálásának túlzott mértékére, hiszen mind szabálysértési, mind büntetőeljárásban, de még a közigazgatási eljárásban is megvannak azok az általános jogintézmények, amelyek a formális szabályszegő magatartások esetén biztosítják az „elkövető” büntetlenül maradását. Így a valóságban előforduló különleges helyzetekre elsősorban *nem jogalkotási, hanem jogalkalmazási eszközökkel, helyes jogértelmezéssel* kell reagálni.