

Jogosultság- és kötelezettségfogalmak a KRESZ-ben

Syi¹, Markovich Réka²³⁴, Hamp Gábor¹

¹BME Szociológia és Kommunikáció Tanszék
i@syi.hu, hampg@eik.bme.hu

²LSE Centre for Philosophy of Natural and Social Science

³ELTE Logika Tanszék

⁴BME Üzleti Jogi Tanszék
markovich@phil.elte.hu

Kivonat Kutatásunk célja a közlekedés rendjét szabályzó jogszabály formális leírása, az ehhez szükséges fogalmakat leírni képes szakontológia felállítása. Ebben a tanulmányban azt mutatjuk meg, hogy a szabályok klasszikus szemantikai elemzéséhez használt deontikus modalitások mellett milyen szerepe lehet egy másik megközelítésnek: a jogosultságok és kötelezettségek korrelatív párokba rendezett rendszere jogi ontológiába való beemelésének. A fogalmakat és relációikat Wesley Newcomb Hohfeld erre vonatkozó rendszere szerint kezeljük, de bemutatjuk a klasszikus deontikus modalitáshoz való viszonyukat; a KRESZ-ből vett példákkal megmutatjuk, hogy hogyan különíthetők el egymástól az egyes jogosultság- és kötelezettségfogalmak és milyen jogelméleti megfontolások milyen jogi terminológiai megoldásokkal érhetők tetten, és hogy mikor melyik rendszertanra érdemes támaszkodnunk.¹

Kulcsszavak: KRESZ, ontológia, deontikus modalitások, jogosultságok

1. Bevezetés

A KRESZ-szabályokat akkor rögzítették,² amikor még szó sem volt az önvezető autók megjelenéséről, a közlekedési járművek vezetőit, a közlekedés szereplőit embereknek gondolták. Az önvezető autók prototípusainak megjelenésével a jelenben változik ez a helyzet. Az autonóm járműveket gépek (szoftverek) vezérlik, és izgalmas kérdés, milyen hasonlóságok és különbségek vannak az önvezető autók vezérlési rendszerei és emberek közlekedését szabályozó jogszabályok között. Erre a szempontra figyelve az ontológiai építkezés során igyekszünk olyan fogalmakat használni, amelyekkel képesek lehetünk mind az ember által irányított,

¹ Jelen tanulmány az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-17-3 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának, valamint az OTKA K-116191 számú pályázatának támogatásával készült.

² 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ)

mind az emberi vezető nélküli járművek szabályozását értelmezni. Jelen tanulmányban még csak a jogrendszer, és így a jogszabályok központi kategóriájának számító jogosultság- és kötelezettség-fogalmakat elemezzük, a – gépi vagy emberi – cselekvések vezérlését végző szabályrendszerre itt még jogrendszerként hivatkozunk. A jogosultság- és kötelezettség-fogalmak tárgyalásához szükség van a cselekvés, a deontikus modalitás, a norma, valamint a normatív pozíciók fogalmára. Ezek rövid bemutatása után bontjuk ki a jogszabályokban használható jogosultság- és kötelezettség-fogalmakat, amelyeket a KRESZ-ből vett példákkal szemléltetünk. A tanulmány második részében a közlekedés jogi szabályozásának pár további fontos kérdését elemezzük.

2. Cselekvés

A KRESZ, mint minden más normatív igényű szabályozás, az emberek cselekvéseire vonatkozik. Azzal a céllal hozunk létre normákat, hogy valamilyen cselekvési tartományban előre jósolható viselkedésekre számíthassunk. Kétféle cselekvést kell elkülöníteni egymástól: a tevést és a tartózkodást. Az előzőre példa lehet a haladni, kanyarodni, gyorsítani, lassítani, az utóbbira az állni vagyis nem haladni, elengedni valakit előttünk, nem zavarni másokat a közlekedésben. A tartózkodás nem pusztán valaminek a nem megtételét jelenti, tehát nem egyszerűen a tevés tagadása, szükséges még a nem-tevés szándékoltsága is. Számos dolgot nem teszünk meg, de ezek közül csak az számít tartózkodásnak, amelyet szándékoltan nem teszünk meg (a *szándékoltság* mozzanata természetesen a tevéshez is ugyanúgy hozzátartozik). A szándékoltság tényét sok esetben nagyon nehéz feltárni, „bizonyítani”, de ezt a problémát itt most nem elemezzük (erről bővebben [1]).

3. Deontikus modalitás

Mivel a KRESZ is normarendszer, ezért a leírásához szükség van a normatív rendszerek központi kategóriájának, a deontikus modalitásnak az értelmezésére. Hat deontikus modalitást különíthetünk el:

- megengedett (permitted),
- tilos (prohibited),
- kötelező (obligatory),
- mellőzhető (omissible),
- opcionális (optional),
- preskriptív (prescriptive).

Ezen modalitások közül elég egyet (a megengedést) kiemelni definiálatlan alapfogalomként, és a többi már definiálható belőle (vö. [2]).

- tilos \equiv nem megengedett megtenni
- kötelező \equiv nem megengedett tartózkodni \equiv nem megengedett nem megtenni
- mellőzhető \equiv megengedett tartózkodni \equiv megengedett nem megtenni

- opcionális \equiv megengedett megtenni és megengedett nem megtenni
- preskriptív \equiv nem megengedett megtenni vagy nem megengedett nem megtenni

A hat modalitás közül az opcionális és a preskriptív „gyűjtőkategóriák”: a jogszabályokban ilyennel nem találkozunk, de a logikai viszonyok feltérképezésében jelentősége van a modalitások közé történő beemelésüknek. Mind az opcionálisból, mind a kötelezőségről következik egy cselekmény megengedettsége; ugyanígy következik az opcionálisból is és a tilosságból a mellőzhetőség; míg a kötelezőségről és a tilosságból is következik a preskriptív normatív státusz. A deontikus hatszög 3 kontradiktórikus „párt” tartalmaz: a kötelező és a megengedett, a preskriptív és az opcionális, illetve a kötelező és a mellőzhető kizárják egymást. De van ezen kívül még két fajta viszony: a kötelező, a tilos és az opcionális egymással kontrárius viszonyban vannak, azaz nem lehetnek egyszerre igazak, de lehetnek egyszerre hamisak; míg a megengedettség, a mellőzhetőség és preskriptív státuszokat szubkontrárius viszony „köti össze”: lehet belőlük egyszerre kettő igaz, de hamis nem.

4. Norma

A norma fogalmának elemzéséhez, a norma komponenseinek kibontásához Georg von Wright elméletét használhatjuk ([3]). Von Wright szerint a norma fogalma hat komponensre bontható:

- címzett (subject),
- kibocsátó (authority),
- karakter (character),
- tartalom (content),
- feltétel (condition),
- körülmény (occasion).

A norma *címzettje* az a cselekvő, akinek igazodnia kell a norma előírásaihoz, a *kibocsátó* az, aki a normát deklarálja, a norma *karaktere* a cselekvéshez kapcsolat deontikus modalitást jelenti, norma *tartalma* maga a szabályozni kívánt cselekvés, a *feltétel* a norma alkalmazásának feltételül tételezett másik cselekvésre mutat (hat) rá, a *körülmény* pedig a norma alkalmazási feltételeit írja le. A von Wright-i modellt érdemes egy további komponenssel kiegészíteni, és felvenni a norma modelljébe a *szankció* jelenségét is:

- szankció.

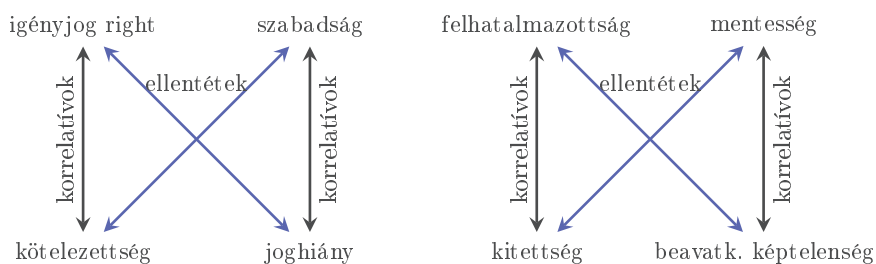
A norma egy jövőre mutató elvárás, amelynek teljesülését a szankcionálás társadalmi eszközével biztosíthatjuk. Érdemes még azt megjegyezni, hogy a pontos modell értelmezéséhez szükségünk lehet a kibocsátás mint cselekvés, illetve a szankcionáló mint ágens terminusok felvételére. Ezek ontológiai elkötelezettség szempontjából nem tekinthetők új fogalomnak, hiszen a szankció fogalma

egyrészt a szankcionálás cselekedetére, másrészt a szankcionálást végző ágens-re is utal, míg a kibocsátó ágens fogalma feltételezi a kibocsátás cselekedetét. A standard deontikus logika személytelen: nem kezel ágenseket. Az analitikus jogelméletnek azonban meghatározó, de az ágens-bázisú modellekkel és multi-ágens rendszerekkel való kézenfekvő összekapcsolhatósága miatt a mesterséges intelligencia és jog kutatásokban is megalapozónak tekintett Hohfeld rendszere a különböző jogosultság- és kötelezettségtípusokról. A tárgybeli hivatkozott relevanciáját és a deontikus logikai jelentőségét az adja, hogy ágenseket, egészen pontosan ágenspárokat kezel: adott jogosultságok és kötelezettségek korrelatív (vagy komplementer³) párjainak ágenseit. Tekintettel arra, hogy a közlekedés is kifejezetten multi-ágens rendszerként fogható fel, fontos tanulságokkal szolgálhat, ha ezen – az egyes jogosultságviszonyok két oldalán levő – normatív pozíciókat is beemeljük a fogalmi elemzésbe.

5. Jogviszonyok, normatív pozíciók

Wesley Newcomb Hohfeld elméletéhez mind a jog hagyományos elemzését végző jogelmélet, mind a jog formális reprezentálásával foglalkozó logika sokszor visszanyúl az elmúlt száz évben (többek között H.L.A. Hart [4], Stig Kanger [5],[6],[7], L. Lindahl [8], D. Makinson [9], Herrestad és Krogh [10]), és foglalkoznak ma is (pl. Sergot [11], van Eijck [12], Markovich [13], [14]). Hohfeld 1913-ban és 1917-ben publikált (két részes) tanulmányának – *Alapvető jogi fogalmak a bírói érvelésben* [15] – kiindulópontja, hogy a ‘jog’ (‘right’, azaz ‘jogosultság’, nem a jog mint rendszer) szó túl sokat és pongyolán használt – több különböző jogosultságviszonyra, amelyek így összerosódnak, holott igen különböző tartalmú normatív pozíciókról van szó. Ezért felvázolt egy rendszert, amelyben a jogosultság-fogalma alá rendelte az *igény(jog)*, a *privilegium* (szabadság), a *felhatalmazottság* és az *immunitás* fogalmait; míg a kötelezettség alá a *kötelesség*, az *igényhiány*, a *beavatkozásnak kitettség* és a *beavatkozásképtelenség* fogalmait. Hohfeld kategóriái páronként korrelatív vagy komplementer, illetve ellentétes viszonyban állnak egymással, mely viszonyokat mutatja az alábbi ábra.

³ Az eredeti hohfeldi szóhasználatban és a fordításában is ‘korrelatív’ szerepel, de [2] pl. ‘komplementer’ viszonyként hivatkozik rá.



1. ábra: Hohfeld jogosultság- és kötelezettségfogalmai.

A korrelatív viszony lényege, hogy egy ágens igényjoga mindig együttjár egy másik ágens kötelezettségével, ahogyan valaki privilégiuma valaki más igényhiányával és így tovább. Logikailag ez ekvivalenciát jelent. Az ellentét pedig negációt: pontosan akkor igaz, hogy egy ágensnek privilégiuma van egy cselekvésre, ha nem áll fenn a másik ágensnek az adott cselekvéstől való tartózkodásra vonatkozó igényjoga. Az ábrán látható, hogy a kategóriák eme viszonyaik mentén két csoportba rendeződnek. Nagyon hasonlónak tűnik a két csoport, de valójában komoly különbségek vannak köztük. Ha a modalitás tetszőleges, egyszerű, valós (fizikai) cselekvésekre vonatkozik, akkor elsőrendű fogalomról beszélhetünk – ezek vannak a bal oldali négyszögben, míg ha a modalitás a jogi pozíciók (szabályok) létrehozására, megváltoztatására, megszüntetésére irányul, akkor másodrendű fogalomról van szó – ezek vannak a jobb oldalon. A hohfeldi fogalmak jelentésének szemléltetésére a KRESZ területéről a következő példák hozhatók.

6. A hohfeldi pozíciók megjelenése a KRESZ-ben

6.1. Igényjog és kötelezettség

A hohfeldi fogalmakat a páronkénti ekvivalencia következtében – értelemszerűen – párban érdemes kezelni: bármely pozícióra vonatkozó nyelvi utalást találunk, azzal annak korrelatív párját is „megtaláltuk”. Az igényjog-kötelezettség páros legszemléletesebb megjelenése a KRESZ-ben az elsőbbségadás szabályaiban van, hiszen itt kézenfekvő, hogy két ágens egymással szembeni normatív pozícióról van szó:

t) „Egyenrangú utak kereszteződése” (88. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton olyan útkereszteződés van, amelyben a jobbról érkező járműnek van elsőbbsége; [16. § (1)]⁴

Amikor ilyen helyzetbe kerülnek a közlekedők, akkor a jobbkéz-szabály jogosultjának igényjoga az, hogy a másik fél adjon neki elsőbbséget, vagyis a másik

⁴ Ez az idézett rész és a továbbiak a hivatkozott jogszabályból (1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ)) származnak.

kötelessége a jogosult „előre engedése”. Az igényjog másik - talán kevésbé kézenfekvő - példájaként hivatkozhatunk a fizetős utak igénybevételenek szabályára.

(4) Az (1) bekezdés a) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/a. ábra) azt jelzi, hogy az út úthasználati díj megfizetésével vehető igénybe. [11. §]

Az igényjog közvetett módon érhető itt tetten. Amíg az ingyenes úton szabadon lehet közlekedni, nincs senkinek igénye a közlekedéstől való tartózkodásra - és ez szép példája a privilegium-igényhiány párra, addig a fizetős úton a közlekedési útvonalat fenntartó szereplő azzal az igénnyel lép fel a közlekedőkkel szemben, hogy fizessék meg a megfelelő díjat az út használatáért, vagyis az ott közlekedőknek van egy ilyen fizetési kötelezettségük az út fenntartójával szemben. Fontos látnunk, hogy amikor Hohfeld kötelezettségről beszél, nem specifikálja a cselekvést tevésre és tartózkodásra, így a deontikus logika kötelező és tilos modalitásainak megjelenései mind besorolhatók a hohfeldi kötelezettség fogalom alá. Az általános, az adott közlekedési szituációt nem két ágens viszonyában leíró szabályoknál kevésbé szembetűnő, hogy kezelhetők a hohfeldi fogalmakkal, pedig arról van csak szó, hogy a közlekedésben részt vevő valamennyi ágensnek igényjoga van a közlekedésben résztvevő valamennyi másik ágens irányába a kötelező cselekmények végrehajtására és a tilos cselekményektől való tartózkodásra.

Tilos A tilalom és a kötelezőség modalitások nyelvi megjelenésének formáiról a magyar (jogi) nyelvben már készültek kutatások (lásd pl. [16], [17], [18]), a KRESZ-ben a következő példákat találjuk: A *tiltott* modális operátort nyelvi szinten a 'tilos' különböző alakjai jelölhetik.

(5) A hatósági jelzés(ek)e)t [rendszám(á)ta]t... megváltoztatni, letakarni vagy jogosulatlanul eltávolítani tilos. [5. §]

Mivel logikailag a tilos modalitás a megengedett tagadását jelenti, ezt nyelvi szinten is kifejezhetjük hasonló módon.

(2) A gépkocsi vezetője menet közben kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat. ... [3. §]

A tiltást jelölheti még a 'nem lehet' vagy a 'nem megengedett' kifejezés is.

(9) A magyar hatósági jelzéssel ellátott gépjárművön - ide nem értve a DT és a CK betűjelű rendszám(á)tlalval közlekedő gépjárművet - nem lehet olyan jelzést - így különösen CD jelzésű matricát - feltüntetni, amely arra utal, hogy a gépjármű a Magyarországon működő diplomáciai és konzuli képviseltek, nemzetközi szervezetek vagy ezek nemzetközi szerződés alapján mentességet élvező tagjának, illetve a mentességet élvező családtagjának használatában van. [5. §]

Megint más nyelvi kifejezést (a 'továbbhaladás tilalmát jelzi') láthatunk a tiltásra a következő idézetben.

- a) a rendőr mindkét karjának oldalirányú kinyújtása...
 - a kinyújtott karra merőleges irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet; a járművel az útkereszteződésnél
 - a kijelölt gyalogosátkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában az útkereszteződés előtt - meg kell állni; [6. § (1)]

A fenti passzusban van még egy új elem: a továbbhaladás tilalmát egy másik deontikus operátor (a kötelezés) segítségével fejezi ki a mondat: ‘meg kell állni’. Ezt azért tehetjük meg, mert a deontikus modalitások kifejezhetők egymással. Itt úgy, hogy az aktív cselekvést, tevést jelentő ‘áthaladás’ predikátuma helyett egy tartózkodás kifejező predikátumot alkalmazunk (a ‘megállás’-t). Az ekvivalencia pedig így állítható fel: tilos továbbhaladni = kötelező megállni. A tiltás ki lehet fejezni megengedő modalitással is akkor, ha más szavakkal írunk elő korlátozást.

23. § (1) Az utas csak álló járműre szállhat fel és csak álló járműről szállhat le.

A normamondat azt akarja kifejezni, hogy csak az álló járműre vagy álló járműről való fel- vagy leszállás megengedett. A mondatban szereplő ‘csak’ szó beillesztésével a felszínen a megengedés jelző modalitás átfordul az ellentétébe, és tiltás lesz belőle.

Kötelező A kötelezés modalitás leggyakrabban a ‘kötelező’ jelző vagy a ‘kell’ segédige illesztésével oldja meg a jogalkotó.

(3) Az (1) bekezdésben említett engedélyt a vezetőnek vezetés közben magánál kell tartania. [4. §]

(4) A jármű hatósági engedélyét - ha jogszabály eltérően nem rendelkezik - a vezetőnek vezetés közben magánál kell tartania.

(5) A hatósági jelzés(ek)e)t [rendszám(á)ta)t] a járművön a felszerelésére kijelölt helyen, jól olvasható állapotban kell tartani, azt megváltoztatni, letakarni vagy jogosulatlanul eltávolítani tilos. [5. §]

Természetesen más nyelvi alakban is kötelezhetünk valamire (a következő esetben az ‘ad utasítást’ kifejezés segítségével).

f) ha a rendőr kinyújtott karjával maga felé int, ezzel a sebesség növelésére, ha pedig kinyújtott karját le- és felfelé mozgatja, a sebesség csökkentésére ad utasítást. [6. §]

Lehetséges azonban modális operátor direkt használata nélkül is kötelezést kifejezni.

(2) Ha a rendőr a forgalmat nem útkereszteződésben irányítja,

a) a járművek megállítására

aa) karjának vagy fehér szegélyű piros tárcsának függőleges feltartásával, piros vagy fehér fény körbeforgatásával, illetőleg sípval ad jelzést, [6. §]

A fenti mondatban mindenféle modális operátor alkalmazása nélkül, kijelentő módban van kifejezve az utasítás. A kötelezés és az utasítás közti szemantikai kapcsolatot „kihasználva” megint csak más nyelvi formában jelenik meg a kötelezés az alábbi példában (utasításnak megfelelően ’kell eljárnia’). Mivel itt nem egy konkrét cselekvést kell szabályozni, hanem egy általánosított, sok mindenre kiterjedő cselekvéshalmazra kell kötelezni, ezért „kell” az általánosított formát használni.

b) a megkülönböztető fényjelzést használó gépkocsiból vagy motorkerékpárról, illetőleg rendőrségi helikopterről hangszórón keresztül adott, a követendő közlekedési magatartásra vonatkozó utasításának megfelelő módon kell az úton közlekedő jármű vezetőjének eljárnia. [6. § (2)]

A következő mondat minősége a predikátum alapján nyelvi megengedőnek tűnhet, pedig kötelezőséget akartak kifejezni vele. A nyelvi szinten megengedést jelölő ’haladhatnak’ kifejezést a ’mindig’ terminus alakítja át kötelező minősítésé. A ’mindig’ helyett a ’csak’ vagy a ’kizárólag’ terminus is ugyanezt a hatást éri el.

(3) Ha a gyalogosok az úttesten közlekednek, az úttest szélén, egysorban
a) lakott területen lehetőleg a menetirány szerint a bal oldalon, lakott területen kívül mindig a bal oldalon, a járműforgalommal szemben,
b) a segédmotoros kerékpárt vagy kerékpárt toló, továbbá a kerekesszékekkel közlekedő mozgáskorlátozott gyalogosok mindig a menetirány szerint a jobb oldalon haladhatnak. [21. §]

A ’mindig/csak/kizárólag jobb oldalon haladhatnak’ értelme az, hogy kötelezően a jobb oldalon kell haladni. A kötelezést a megengedés modalitás és egy feltétel (úthasználati díj fizetése) segítségével is ki lehet fejezni.

(4) Az (1) bekezdés a) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/a. ábra) azt jelzi, hogy az út úthasználati díj megfizetésével vehető igénybe. Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/b. ábra) az úthasználati díjfizetési kötelezettség végét jelzi. [11. §]

Az alábbi idézet két előírása mutatja, hogy ugyanaz a szabályozási igény többféle nyelvi formában is kifejezhető (két egymást követő bekezdésben).

(6) A külföldre távozó magyar rendszámú gépjárművet - a „H” betűt feltüntetve - államjelzéssel kell ellátni.
(7) Magyarország területén csak olyan külföldi rendszámú gépjármű közlekedhet, amelyet a rendszámot kiadó állam jelzésével elláttak. [5. §]

A kötelezést is ki lehet fejezni bizonyos szavak alkalmazásával akkor, amikor a felszíni szerkezet megengedő modalitást fejezne ki.

- (3) Ha a gyalogosok az úttesten közlekednek, az úttest szélén, egysorban
- a) lakott területen lehetőleg a menetirány szerint a bal oldalon, lakott területen kívül mindig a bal oldalon, a járműforgalommal szemben,
 - b) a segédmotoros kerékpárt vagy kerékpárt toló, továbbá a kerekes székekkel közlekedő mozgáskorlátozott gyalogosok mindig a menetirány szerint a jobb oldalon haladhatnak. [21. §]

A 'haladhatnak' kifejezés önmagában még megengedésre utalna, de a „mindig a baloldalon” kifejezés beszurása a szabályozást átváltja kötelezéssé.

6.2. Privilégium (szabadság) és igényhiány

A szabadság komplementere az igényhiány, ami annyit tesz, hogy két cselekvő közötti viszonyban az egyik cselekvése attól szabad, hogy a másiknak nincs arra vonatkozó igényjoga, hogy az első ágens ettől a cselekvéstől tartózkodjon. A szabadságnak ez az elemi fogalma (tehát nem a védett szabadságok, ún. szabadságjogok) mindösszesen a vonatkozó kötelezettség hiányát jelenti, ami megfelel a deontikus modalitások megengedettségének. S mint ilyen, a magyar (jogi) nyelvben leggyakrabban az igei predikátum hatóképzővel módosított alakjában érhető tetten:

4. § (1) Járművet az vezethet, aki a) a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes engedéllyel rendelkezik, és a jármű vezetésétől eltiltva nincs; b) a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, továbbá c) a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

Természetesen más módon is jelezhetjük, hogy valakinek szabadsága van a cselekvésre.

- a) a rendőr mindkét karjának oldalirányú kinyújtása
- a kinyújtott karral párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat jelez: a gyalogos az úttesten áthaladhat; a járművel - ha jelzőtábla nem tiltja - az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva tovább szabad haladni; [6.§ (1)]

Az idézetben a szabad cselekvés négyféle formában is megjelenik: 'szabad utat jelez', 'áthaladhat', 'nem tiltja', 'szabad haladni'. További példa az engedélyzettség konkrét nyelvi megjelenése:

- b) a villogó zöld fény az áthaladásra engedélyezett időtartam végét jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet, az úttesten levő gyalogos pedig köteles az áthaladást mielőbb befejezni; [8. § (2)]

A fenti paragrafus ugyan tiltást fejez ki, közvetett módon szerepel egy szabadságra vonatkozó mozzanat is, amit az 'áthaladásra engedélyezett' kifejezés jelez. Ezekben a példákban a norma címzettje szabadon dönthet arról, végrehajtja-e a cselekvést vagy sem, és a cselekvés végrehajtását egy másik cselekvő se nem akadályozhatja meg, se nem írhatja elő.

6.3. Felhatalmazottság és beavatkozásnak-kitettség

A felhatalmazottság azt jelenti, hogy az adott szereplő megváltoztathatja mások normatív pozícióit. A legparadigmatikusabb, felhatalmazottsággal rendelkező szereplő ebben a térben (is) a jogalkotó. Mivel a KRESZ-t itt adottnak vesszük, nem foglalkozunk a változtatásaival, ezért itt a jogalkotó szerepére nincs mód (és nincs szükség) reflektálni. A jogalkotó a közlekedési helyzetekben nem vesz részt, a KRESZ egészéhez képest külsődleges a viszonya. Vannak azonban a KRESZ világán belül komoly felhatalmazottsággal rendelkező szereplők. A legfontosabb ilyen ágens a rendőr. A rendőr közlekedési szerepe sok esetben az, hogy a felhatalmazottságára támaszkodva megváltoztatja a közlekedők jogi pozícióit – azaz a közlekedők kitétek a rendőr beavatkozásával szemben: az kötelezettséget róhat rájuk, igényjoggal ruházhatja fel őket. A rendőr felhatalmazottságát nyilvánvalóan direkt módon nem könnyű kimutatni a jogszabályban, de implicit módon természetesen tetten érhető.

- a) a rendőr mindkét karjának oldalirányú kinyújtása
 - a kinyújtott karral párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat jelez: a gyalogos az úttesten áthaladhat; a járművel - ha jelzőtábla nem tiltja - az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva tovább szabad haladni; [6. § (1)]

A rendőr az, aki a karjelzéseivel megváltoztatja a közlekedők jogait, illetve kötelezettségeit az adott közlekedési színtéren belül. A következő idézetből is a rendőri felhatalmazottságra vonatkozó szabályt olvashatunk ki.

- (2) Ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott, a balesetről a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíteni kell és a lehetőséghez képest gondoskodni kell a nyomok megőrzéséről; a helyszínt csak az intézkedő rendőr engedélyével szabad elhagyni. [58. §]

Az idézetben kétféle normatív állítást találhatunk. Az első, explicit módon nem megfogalmazott elvárás szerint mindaddig, amíg az intézkedő rendőr nem ad engedélyt, a balesetben érintett vezetőknek a helyszínen kell maradni (a helyszínt nem szabad elhagyni). Az alapértelmezett jogi pozíció tehát a helyszínen maradás kötelessége. A második normatív aktus szerint, ha ezt a normatív pozíciót, vagyis a vezető számára előírt maradási kötelezettséget az intézkedő rendőr – felhatalmazottsága révén – megváltoztatja, és engedélyt ad a távozásra, akkor a vezetők szabadsága érvényesül újra, és elhajthatnak a helyszínről. A felhatalmazottság birtokosa lehet persze más is, ahogy az alábbi példa mutatja.

- (8) Rendkívüli időjárás, természeti körülmények (havazás, jegesedés, árvíz stb.) esetén a közúti járműveknek Magyarország területére történő beléptetése - külön jogszabály alapján - feltételhez köthető vagy korlátozható. [5. §]

A felhatalmazott szereplő itt a szabályzó hatóság, amely rendkívüli helyzetekben dönthet a közlekedési szabályok – ideiglenes – megváltoztatásáról. A KRESZ meglepően sok esetben ad – bizonyos cselekvési területeken – felhatalmazottságot a közlekedési helyzetek adott résztvevőinek. Vegyük a következő példát:

z/3. A behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat. A kiegészítő jelzőtáblán „Kivéve engedéllyel” felirat is elhelyezhető. [14. § (1)]

Ebben a passzusban azt deklarálják, hogy az alapértelmezett jogi pozíciót, a behajtás tilalmát megváltoztathatja az út kezelője, és engedélyezheti az út használatát másoknak. Előfordulhat olyan helyzet is, amikor a jogszabály az érintettek felhatalmazottságra vonatkozóan ír elő – immár harmadrendű – kötelezettségeket, ahogy ez a következő idézetből kiderül:

- (3) Ha a jármű az (1) bekezdésben foglalt rendelkezéseknek nem felel meg;
- a) az üzemben tartó nem engedheti meg, hogy a vezető a járművel elinduljon és az elindulást köteles megakadályozni;
 - b) a vezető a járművel nem indulhat el és az elindulásra vonatkozó utasítás végrehajtását köteles megtagadni. [5. §]

A fenti idézet nyilván a fuvarozó cégek munkahelyi viszonyaira vonatkozik. Az alapértelmezett helyzet az, hogy a jármű üzembentartója engedélyezheti (előírhatja) a járművezető számára a jármű használatát. Az idézett normamondat a) pontja az üzembentartó számára ír elő tiltást, amely egyben megvonja az üzembentartó – általában létező – felhatalmazottságát az adott esetre vonatkozóan, míg a b) pont a vezető számára írja elő az üzembentartó felhatalmazottságának elismerésére vonatkozó kötelezettség végrehajtását.

6.4. Immunitás és beavatkozás-képtelenség

Az immunitás, azaz a kitettség hiánya a KRESZ-ben olyan helyen keresendő, ahol az a személy, akinek felhatalmazottsága lenne, nem bír ezzel: vagyis olyan példát érdemes keresni, amikor a rendőr ebbéli lehetőségei korlátozva vannak. Van is ilyen:

- (9) A magyar hatósági jelzéssel ellátott gépjárművön - ide nem értve a DT és a CK betűjelű rendszám táblával közlekedő gépjárművet - nem lehet olyan jelzést - így különösen CD jelzésű matricát - feltüntetni, amely arra utal, hogy a gépjármű a Magyarországon működő diplomáciai és konzuli képviselők, nemzetközi szervezetek vagy ezek nemzetközi szerződés alapján mentességet élvező tagjának, illetve a mentességet élvező családtagjának használatában van. [5. §]

A diplomáciai mentesség miatt a diplomatakocsik vezetőit a szabályok megsértése esetén sem vonhatja felelősségre a közúti rendőr, ami a diplomaták immunitását jelzi. A másik – megint csak nem explicit – példa arra, hogy a rendőr immunitást élvez saját jogosultságait illetően az, hogy a közlekedés szereplői közül nem utasíthatja senki sem őt arra, hogy valamilyen jogi pozíciót megváltoztasson (pl. feloldjon egy tilalmat vagy elengedjen egy kötelezettséget).

7. További feladatok

Az ontológia elemeinek kiválasztása és a választás legitimizálása természetesen csak az első lépés egy olyan jogi ontológia felépítésében, amely segít az adott

normatív rendszerek modellezésében. A modalitások számítógépes beazonosításában elért eredmények mellé további kutatást igényel, hogy a hohfeldi viszonyok gép általi felismerhetőségét, az ágensekhez rendelést automatizálható algoritmusokkal segítsük.

Hivatkozások

1. Belnap, N., Perloff, M., Xu, M., eds.: *Facing the Future. Agents and Choices in our Indeterminist World.* Oxford University Press (2001)
2. Syi: syi.hu/cse. L'Harmattan–Könyvpont (2014)
3. von Wright, G.H.: *Norm and Action.* Routledge and Kegan Paul, London (1963)
4. Hart, H.: Bentham on legal rights. In Simpson, A., ed.: *Oxford Essays in Jurisprudence. Second Series.* Clarendon Press, Oxford (1973) 171–201
5. Kanger, S., Kanger, H.: Rights and parliamentarism. *Theoria* **32** (1966) 85–115
6. Kanger, S.: New foundations for ethical theory. In Hilpinen, R., ed.: *Deontic Logic: Introductory and Systematic Readings.* Reidel (1971) 36–58
7. Kanger, S.: Law and logic. *Theoria* **38** (1972) 105–132
8. Lindahl, L.: *Position and Change.* Springer (1977)
9. Makinson, D.: On the formal representation of rights relations. *Journal of Philosophical Logic* **15** (1986) 403–425
10. Herrestad, H., Krogh, C.: Obligations directed from bearers to counterparties. In: *Proceedings of the International Conference on Artificial Intelligence and Law, ACM* (1995) 210–218
11. Sergot, M.: Normative positions. In Gabbay, D., Horty, J., Parent, X., van der Meyden, R., van der Torre, L., eds.: *Handbook of Deontic Logic and Normative Systems.* College Publications (2013) 353–406
12. van Eijck, J., Ju, F.: Modelling legal relations with dynamic logic. Under submission (2016)
13. Markovich, R.: Agents, Roles and Rights. A Formal Approach to the Hohfeldian Conceptions. In: *Proceedings of Advances in Modal Logic. Short Papers.* (2016)
14. Markovich, R.: Nem házasságközvetítés, bikondicionálisok. formulák, az állam és az emberi jogok. In Zódi, Z., Hegyi, S., Vinnai, E., eds.: *Orbis Iuris.* Bíbor Kiadó (2016)
15. Hohfeld, W.N.: Alapvető jogi fogalmak a bírói érvelésben. In Szabó, M., Varga, C., eds.: *Jog és nyelv.* Kiadó nélkül (2000) 59–96
16. Vinnai, E.: A jogi nyelv nyelvészeti megközelítései. *Sectio Juridica et Politica* **28** (2010) 145–171
17. Kaczmarek, K.: Az utasítás kifejezőeszközei a jogi szakszövegben a deontikus modalitás tükrében. *Filológia* **1**(4) (2010) 224–238
18. Markovich, R.: Tilalom és kötelesség—a számítógép szemével. In Szabó, M., ed.: *A jog nyelvi dimenziója.* Bíbor Kiadó (2015)