

## FÓRUM

Az ezt az oldalt követő összes tartalmat Irk Ferenc töltötte fel 2021. október 28-án. A felhasználó a letöltött fájlt továbbfejlesztését kérte.

### A járművezető magatartásának és a büntetőeljárás hatékonyságának kapcsolatáról

A közúti közlekedés fejlődésével együtt fejlődő tudományágak egyik legfőbb feladata a motorizáció árnyoldalaként mutatkozó közlekedési balesetek számának minden lehetséges eszközzel történő visszaszorítása; a balesetek növekedési ütemének lassítása, majd megállítása és számszerűségében is a csökkenő irányzat elérése.

A kriminológiának egyik legfőbb feladata a bűncselekmények okainak feltárása. Ehhez a törekvéshez döntő láncszem a bűncselekményben részt vevő személyek bűncselekményi-szituációban való viselkedésének megismerése, ezen viselkedés indítókainak feltárása, a főbb törvényszerűségek megállapítása. A közlekedéskriminológiának — ezen belül is a balesetkriminológiának — a gondatlan bűncselekmények számos specialitásából adódóan (váratlanság, az időtényező rövidege stb.) ez a megismerő munka fokozottan kell, hogy alaptörekvése legyen.

A következőkben a járművezetőnek a baleseti helyzetben való viselkedése egyes kérdéseiről, valamint ezzel kapcsolatban a büntetőeljárás hatékonyságát befolyásoló néhány tényezőről kívánok említést tenni.

#### A járművezető viselkedésének körülményei

A tevékenység céltudatossága általánosan jellemző az emberi magatartásra. „A cél kitűzése a termelő-tevékenység eszmei mozzanata — a cél megvalósítása az anyagi mozzanatt, amely azonban nem különül el az előbbtől: részecskék kitézése és megvalósításuk menovul a specifikusan emberi alaptévkénységén.”<sup>1</sup> Jéhog a járművezetői tevékenység — mind a hivatásos járművezetők napli munkavégzése, mind a magánjárművezetők minden egyes útja — céltudatos tevé-

kenység. A célok jellegükben lényegi eltéréseket mutatnak. Az eltérés mellett jellemző tulajdonsága a céloknak a többsikűség. Az elmondottakat néhány példával kívánom alátámasztani. Így pl. a hivatásos járművezetőnek célja lehet a munkatevékenység elvégzése során megélhetésének biztosítása (mint közvetett cél), adott munkafeladat időben való elvégzése (mint közvetlen cél); a magánjárművezető célja lehet a szabad idő tartalmasabb felhasználásának biztosítása, ügyességének mások előtt való bebizonyítása (közvetlen célok). Ezek a célok mind egyéni célok, amelyek a társadalmi célokkal egybeeshetnek, de azokkal ellentébe is kerülhetnek.

A kitűzött cél megvalósításának menete és kimenetele „egyszerre függ a tevékenységben részt vevő személyek képességeitől és azoktól a lehetőségektől, amelyeket a tevékenység körébe bevont tárgyak képviselnek.”<sup>2</sup> Ezek a tárgyak „jellegzetesen nem akadályként, hanem eszközként funkcionálnak.”<sup>3</sup>

A közlekedés körében a tárgynak az előbb említett ismertetőjele elsősorban az egyén által irányított járműre érvényes. A közlekedő egyén ugyanakkor a cél elérése érdekében (a következőkben már csak a közvetlen célról lesz szó a célfogalom alkalmazásakor) általában akadályokat kell legyőzőn. Az egyén és a cél között helyet foglaló akadályok nagyságukban, összetettségükben, irányultságukban eltérőek. Az egyén feladata ezen akadályok idejében és helyesen való felismerése, az akadályok legyőzése helyes módjának megvalósítása.

A közlekedő egyén útja során sorozatosan vesz részt olyan helyzetekben (szituációkban), ahol döntente szükséges. A szituációt létrehozhatja az egyén, de származhat az más személytől, vagy objektíve is fennállhat. A döntési helyzet lehet egyszerű, és bonyolult,

<sup>1</sup> Garai László: (l. m. 8. 5. old.)

<sup>2</sup> Garai László: (l. 86. old.)

<sup>3</sup> Garai László: Személyiségdinamika és társadalmi lét. (Akadémiai Kiadó, Budapest, 1969. 88. oldal.)

veszélytelen és veszélyes, valamint az említettek kombinációi. Ezek a döntési szituációk, mint akadályok szerepelnek az egyén és az általa elérni kívánt cél között. Az, hogy adott egyén döntési szituációjában milyen magatartást tanúsít (milyen a viselkedése), az számos tényezőtől függ.

Általánosságban a döntési szituáció létrehozásánál a tudati elemeknek még elsődleges szerep jut, míg magában a döntésben a reflex-jellegű tevékenység kerül előtérbe. A tudati elem a szituáció létrejötténél főként akkor elsődleges, ha az aktívan, tehát az egyén által akarattal is irányítottan jön létre. (Pl. az előzési szituáció az előzést végrehajtani szándékozó szempontjából). A reflex-tevékenység sikere akkor válik kritikusává, ha a szituáció az egyén akaratától függetlenül, tudatilag nem irányítottan jön létre. (Pl. gyalogos fa mögül hirtelen a gépkocsis elé lép). Az előző helyzetben az egyén a helyzetet megteremti, míg a másodikba belekerül. Az első helyzetben mind a helyzet létrehozásában, mind a megoldásban, a második esetben csak a helyzet megoldásában játszik döntő szerepet az egyén törekvési irányultsága.

Adott (döntési) szituációban az egyén magatartását alapvetően két tendencia határozza meg: a teljesítményre és a biztonságra törekvés. A két tendencia realizálódása akkor következik be, amikor valamely időpillanatban szükségessé válik valamely szituáción való úrrá lépés, tehát egy akadály legyőzése. Időben előbb a teljesítményre való törekvés jelenik meg. Előfordulhat azonban, hogy a cél ily módon — a létező akadály miatt — nem érhető el minden további nélkül. Ekkor — tehát időben később — lép be a rendszerbe a biztonságra való törekvés. Ha a teljesítményre törekvés dominál az egyén kockázatos magatartást tanúsít. Ellenkező esetben — tehát akkor, ha a biztonságra törekvés jut főnyerbe — az egyén biztonsági magatartást tanúsít. Szükséges esetben — ha a biztonságra törekvés a teljesítményre törekvés teljesen elnyomja — baleset következik be. (A káros eredmény elmaradása érdekében az egyén tehetetlen, legfeljebb a másik partner tehet valamit.) Ellenlétes esetben viszont az egyén lemond arról, hogy a célt a korábbi módon érje el. Optimális eset az, ha a két törekvés

lényegében egyforma intenzitással hat az egész cselekmény folyamán.<sup>4</sup>

Az elmélet — egy példán szemléltetve — a gyakorlatban a következőt jelenti. A gépkocsivezető járműlogátkelőhelyen elsőbbségi helyzetben levő gyalogos tónságra törekvésnél, a gépkocsivezető erősebb a bizkürtjelzést ad, s irányváltoztatással is igyekszik kiérőszakolni azt, hogy a gyalogos előtt elhaladjon. Szükséges esetben tevékenysége irreálissá válik; a kezében a helyzetet hibásan itéli meg, s lehetetlen megoldást választ, azaz baleset következik be. Abban az esetben, ha a biztonságra törekvés teljes háttérbe szorulása követ megoldást választ, azaz baleset következik be. Abban az esetben, ha a biztonságra törekvés teljes háttérbe szorulása követ megoldást választ, azaz baleset következik be. Abban az esetben, ha a biztonságra törekvés teljes háttérbe szorulása követ megoldást választ, azaz baleset következik be. Abban az esetben, ha a biztonságra törekvés teljes háttérbe szorulása követ megoldást választ, azaz baleset következik be.

Minél kritikusabb egy szituáció, minél rövidebb idő alatt kell bizonyos cselekvés felől dönteni, annál inkább juthatnak egyes személyiségtulajdonságok különösen élesen a felszínre. Ezek között egyik jelentős elem az egyén moralitása.

Hosszú ideig vitatott volt, hogy az általános morál és a közlekedési morál egyazon személyiségismérv két része, amelyek egymással kölcsönösen függésben vannak, vagy egymástól független, egymásra hatást nem gyakorol ismérvek. Ma már uralkodó nézet, hogy a két fogalom összefügg. Részben érthető, hogy nem ennyire egységes az a nézet, miszerint a közlekedés körén belül a járművezetői és a gyalogosmorál hasonlóan egymásra hat, egymást formáló ismérvek. Általánosságban lényegesen több szó esik a járművezetői morál romlásáról — vagy a legutóbbi időben éppenséggel a javulásáról —, mint a gyalogosok erkölcsiségéről.

A járművezetői és a gyalogos közösség morális helyzetének egyik legjobb ismertetőjele a balesetek alakulása. A statisztika az előzőekben mondottakat kitűnően igazolja.

### 1. sz. táblázat

A balesetek alakulása az előző évhez képest. (Az előző év százalékában)

Év	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.	1971.
Járművezetői hiba	103,1	117,4	120,8	110,6	104,8	101,0
Gyalogos hiba:	107,5	108,0	116,9	116,6	95,0	94,6

A járművezetői és a gyalogosfigyelme egymástól függésének kifejezésére alkalmas mérőszám lehet a járművezetői és a gyalogoshibából adódó balesetek egymáshoz viszonyított arányát mutató szám. Ez a szám minél inkább közeledik az 1-hez, annál rosszabb a

gyalogosok közlekedési fegyelme a járművezetőkéhez képest. A viszony fordítva is érvényes: a szám minél jobban távolodik az 1-től, a járművezetők fegyelmi helyzete annál rosszabb a gyalogosokéhoz képest.

### 2. sz. táblázat

A járművezetői és a gyalogoshibából adódó balesetek aránya

	1965.	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.	1971.
Járművezetői hiba	10 363	10 625	12 544	15 148	16 756	17 542	17 717
Gyalogos hiba	2 766	2 973	3 212	3 755	4 378	4 160	4 935
Viszonyszám	3,7	3,5	3,9	4,19	3,8	4,18	3,6
Változás		-0,2	+0,4	+0,29	-0,30	+0,36	-0,56

A táblázat áttanulmányozása során két tanulság feltehetően levonható. Egyrészt az, hogy a közlekedés két résztvevő társának fegyelmi helyzete — legalábbis ami a szabálysértések következményeit illeti — arányában lényegesen nem változott. Másrészt — ami a változás dinamikáját illeti — a járművezetők és a gyalogosok fegyelmi helyzetének alakulásában egy úrvényeszerűnek tűnő évi ingadozás figyelhető meg. Ezek között az, hogy az a járművezetői és a gyalogos morál együttesének egyik kifejezése.

A közlekedési és az általános morál kapcsolatának számszerű bizonyítása lényegesen bonyolultabb és megvalósítja a tanulmány keretét.

A kölcsönös tekintettel levés, vagy nem levés konkrét közlekedési szituációban döntő fontosságú. Adott helyzetben ugyanis az egyik résztvevő teljesítményten-

4 V. D.: Klebersberg D. v.: Risikoverhalten im Fernverkehr. 1969. 72-74. old.)

denciáját a másik egyén biztonságtendenciája számos esetben kompenzálhatja. Abban az esetben azonban, ha mindkét résztvevőnél a pillanatnyi döntés során a teljesítmény tendenciája kerül előtérbe, a baleset elkerülésének sokkal kisebb az esélye.<sup>5</sup>

#### A speciálprevenció kérdéseiről

A balesetben részes személy (mind az okozó, mind — ha életben marad — a közvetlen sértett) a baleset követően igyekszik maga előtt a történetet filmszerűen visszapergetni. Ez a tevékenység azonban nem spontán, hanem irányítottan történik. Természetes módon az egyén igyekszik a balesetet megmagyarázni, méghozzá úgy, hogy annak során lehetőség szerint felmentse magát.

Az egyén ezen tevékenységével ellentétben a büntetőeljárás során az eljáró hatóságoknak egyik feladata és célja, hogy az elkövetőnek a cselekmény okait lehető részletességgel feltárja és ezen keresztül cselekménye jog- és társadalomellenességét bebizonyítva megfelelő büntetés kiszabása útján a cselekményt megbüntesse és a további elkövetéstől visszatartsa. Ezáltal tehát közvetett cél az egyén jövőbeli magatartásának kedvező formálása.

A büntetőeljárás ezen igyekezetének azonban több tényező is gátat szab. Ezek között első, hogy a balesetek tényleges lefolyását és azok okait — elsősorban az időbeli pillanatynság miatt — rendkívül nehéz, sőt gyakran lehetetlen teljességgel feltárni. Ez a nehézség felmerül mind az elkövetőben, mind a bűncselekmény körülményeinek felderítésén fáradozó hatóságban. A már említett szituációbeli reflex-szerű döntés — amely tehát az egyén személyiségének lényegéből fakad, s amely adott helyzetben magatartását befolyásolja — éppen jellege miatt gyakran fedve marad az egyén későbbi önvizsgálódása során is. Az egyénnek ezért tűnik gyakran utólag valóban megmagyarázhatatlannak adott viselkedése. A megmagyarázhatatlanság gyakran kétoldali. Egyik oldalán azt sem tudja, hogyan keveredett az adott helyzetbe, a másik oldalán pedig egyszerűen képtelen felidézni, s ezt követően megmagyarázni, hogy mit tett, s amit tett, azt miért úgy tette, ahogy a valóságban megtörtént. Ez a megmagyarázhatatlanság az egyént tovább irányítja afelé, hogy magát felmentse.

A következő láncszem, amely az egyén önfelmentésének irányát és erősségét befolyásolja: a baleset körülményei. A közlekedők körében általánosan elterjedt elképzelés szerint a balesetek többsége rossz látási és útviszonyok között, zsúfolt forgalomban, szűk utakon, rosszul szervezett közlekedés mellett következik be akkor, amikor az egyén teljesítőképessége egy különösen bonyolult szituáció megoldása közben esődött mond. Ez azonban — amint azt a ténykutatások meggyőzően bizonyítják — nem igaz. Az egyén saját balesete alkalmával is hátsó keres ilyen „mentő” körülményeket. Nem marad más hátra, mint a másik közlekedési partnerben keresni a hibát. Ez az igyekezet — az ismeretett számadatok által igazoltan — objektíve is meg-alapozott. Az önfelmentési fáradozás azonban azt eredményezi, hogy a felelősség tényleges aránya a valóságosnál inkább az elkövetőre kedvező irányban tolódik el.

Az elkövető önfelmentését — s ezáltal a speciálprevenció hatékonyságának csökkentését — más külső tényezők is befolyásolják. A gyors, határozott, egyértelmű és részletes tényállásfelderítés, a bizonyítékokkal kel-sen zajló alátámasztott, határozott vezetés, időben is gyors-zatát — amely büntetőeljárás az egyénnek saját magyará-ingathatja, esetleg megsemmisítheti. Az eljárás folya-arányának a biztosítása és a nyílt körülmények valós-ének megtörése, a büntetés indokoltságának a bizo-nyítását szolgálja.

A baleset követően az egyén számos személlyel lép kapcsolatba. Ezek jelentős része állandó környezetéhez tartozik (család, rokonság, barátok, munkatársak), míg mások a baleset kapcsán kerülnek vele érintkezésbe (az igazságügyi apparátuson kívül a vállalati felelősek, a védőügyvéd). Az egyén környezete az elkövetőre döntő hatást gyakorolhat mind kedvező, mind kedvezőtlen irányban. A legnagyobb problémát a környezetből származó felmentők táborának széleskörűsége okozza. Az emberek többsége általánosságban elítéli ugyan a közlekedési baleset elkövetőjét, egyedi esetben azonban legtöbbször felmenti. A szándékos és a gondatlan bűncselekmények között az emberek többsége rendkívül éles választóvonalat érez. Ebből adódik az, hogy amíg a szándékos bűncselekmények elkövetőit csak a közvetlen — többségükben hasonló személyiség tulajdonságokkal rendelkező egyénekből álló — környezete menti fel, addig a baleset elkövetőjét tágabb környezetéből is csaknem mindenki. Az emberek egy része nem ismeri a „ki mint él, úgy vezet” elvet, illetve annak mélyebb hátterét. Az élen kedvező vagy kedvezőtlen személyiségjellegű tulajdonságai a társadalmi élet interperszonális kapcsolatainak többségében nem vagy csak ritkán mutatkoznak meg teljes mélységükben.

A közúti közlekedés valamely döntési szituációjában számos tényező befolyásolja azt, hogy az egyénnél a teljesítmény-tendencia vagy a biztonság-tendencia lesz-e úrrá a másik felett, illetőleg egyensúlyi helyzet jön-e létre. Az úrrá levés irányítását megnehezíti az a tény, hogy a döntést az átlagos emberi cselekvések alkalmával szokásos időnek általában a tört része alatt kell meghozni. Fokozottan érvényes ez a megállapítás arra a már említett esetre, amikor az egyén valamely helyzetet nem maga hoz létre, hanem abba belekerül. A váratlanság a körülményeket még tovább bonyolítja. Az élen legtöbb területén ezzel szemben az egyénnek a cél felé vezető úton felmerülő akadály leküzdése irányának meghatározása folyamán idő áll rendelkezésre. Ennek megfelelően mérlegelhet, tehát a cselekvést meghatározó tendencia tudatilag többszörösen kontrollálva jut érvényre a döntésben. A személyiség lényegét jelentő mutatók tehát már színezetten, nem a valóságos nyersességükben kerülnek a felszínre.<sup>6</sup> További lényeges eltérés az, hogy a kedvezőtlen egyéni jellemzők — amennyiben azok a maguk természetességükben jutnak a felszínre — a mindennapi életben korántsem olyan veszélyesek, mint a közlekedésben. Ily módon az elkövető környezete tehát az egyén kedvezőtlen alaptulajdonságait nem is ismeri, vagy ha ismeri, nem észleli a kapcsolatot ezen tulajdonságok és a baleset, mint következmény között. Számos ember előtt ismeretlen a „ki mint vezet, úgy szeretne élni” elv is. Ezen elv főként a szándékos viselkedés esetén érvényesül. A járművezető a kormánykerék mögött több szabadságot érez mások előtt arra, hogy antiszociális törekvéseivel felhívja magára a figyelmet.<sup>7</sup>

Az egyén környezetének az objektivitással ellenkező, saját álláspontjának alátámasztására kedvező állásfoglalása azt a meggyőződést segíti megerősíteni az elkövetőben, hogy szerencsétlen ember, aki az általa okozott balesetbe szerinte csak véletlenül keveredett bele, s akit a hatóságok kiszemeltek arra, hogy megbüntessék, mivel ha bűncselekmény van, annak elkövetője is kell legyen.

Az elemzés rá kívánt mutatni arra, hogy a norma-szegő magatartás elítélése minden körben szükséges ahhoz, hogy a közlekedési morál javulást mutasson. Rendkívül veszélyes, ha a közvélemény misztifikálja a balesetek okait, azt képzelve, hogy azok szabályozhatatlan és befolyásolhatatlan körülményekre, meglevő állapotokra vezethetők vissza. Ez esetben csökken vagy esetleg megszűnik a hibázó ember elítélése.<sup>8</sup> Az ered-

<sup>6</sup> Erre hívja fel a figyelmet Mukorey is, aki szerint az „a man drives as he lives” elv csak feltételesen érvényes, mert számos ember a kormánytól karakterének éppen az árnyoldalát mutatja, amelyet egyébként a polgári életben alá kell, vagy alá lehet rendelni. Idézi: Middendorff, W.: Die Verkehrsdellekte in Kriminologie, Strafrecht und Strafverfahren. Kriminologik, 1961. (15) 7. 285. old.  
<sup>7</sup> 7 Conry-t idézi Whitlock, F. A.: Death on the Road. Tavistock Publications, London, 1971. 34. old.  
<sup>8</sup> V. V. Viskí László: Közlekedésszociológia és közlekedési büntetőjog. Állam és Jogtudomány, 1971. 3. sz. 485–486. old.

<sup>5</sup> Az Országos Kriminológiai és Kriminológiai Intézetben az elmúlt időszakra folyó kutatások során megállapított adataikból 75–80%-ban mindenképpen, ezen belül is a többségben magatartássalal a balesetet okozhatták volna.

ményes speciálprevenció érdekében szükséges nyilvánvalóvá tenni, hogy a balesetek döntő többsége a balesetekben részes egyének jogilag vagy erkölcsileg elítélendő hibás magatartásának (hibás szituációs viselkedésének) a következménye, amelyhez az egyéb tényezők csak mint esetleges háttérköörülmények járulnak hozzá. A közlekedési magatartásforma kialakításában lényeges a veszélyérzet térben és időben való bármikori bekövetkezési lehetőségének tudatosítása. Fokozottan rá kell világítani arra, hogy az emberi kudarc a közlekedésben is az egyén hiányos általános készenlétére vezethető vissza a közlekedési előírások és a jogrend

betartása vonatkozásában. Valamely közlekedési előírás betartása az átlagjárművezető számára túlzottan terhes, ha átlépésével nyilvánvalóan vagy saját véleménye szerint a veszély nem jelenik meg.<sup>9</sup> Ez a tény azonban potenciális veszélyt rejt magában. Szükséges ugyanis a közlekedési előírás áthágása az átlagnál kedvezőtlenebb személyiségi és fiziológiai mutatókkal párosulva balesetveszélyes viselkedési formában kell megmutatkozzon.

*Dr. Irk Ferenc*

<sup>9</sup> Händelt idézi Middendorff, W.: i. m. 285. old.