

## A közlekedési szabályszegések súlyosságának megítéléséről

IRTA: DR. IRK FERENC  
az OKK-ról munkatársa

A közúti közlekedésben résztvevő személyek számának növekedésével, a közlekedés struktúrájának és dinamikájának átalakulásával a rendőrség feladata is egyre összetettebbé, sokrétűbbé válik. A közlekedési balesetek csökkentésének érdekében tett intézkedések a rendőrségnek mindig egyik fontos feladatát képezték és képezik ma is.

1971-ben kedvező változás volt tapasztalható az előző évekhez képest, mivel a járműállomány növekedési arányánál kisebb mértékben emelkedett a balesetek száma. Az 1972 februárjában megindított fokozott közúti ellenőrzéssel egyidejűleg pedig — a társadalmi összefogásra és a hatékonyabb rendőri munkára visszavezethetően — döntő fordulat következett be. A járműállomány további erőteljes számszerű növekedésével egyidejűleg a

balesetek száma az előző évhez viszonyítva abszolút mértékben is csökkent.

A 2024/1972. sz. MT határozat részletesen megszabja valamennyi illetékes állami szerv további feladatát a közúti közlekedés biztonságának további fokozása érdekében. E munkában elsősorban a generális és speciális prevenció szempontjából jelentős szerepe van a közlekedési szabályszegések súlyossága reális elbírálásának.

## Az elbírálás elveiről

Ismeretes, hogy a közúti közlekedés szabályait — a felmerült igényeknek megfelelően többször kiegészített és módosított — 2/1962. (IX. 29.) BM—KPM sz. rendelet tartalmazza. Az ellene vétők az 1971. évi 28. tvr-rel módosított Btk. 193., 194/A és 194/B §-ok, továbbá az idézett tvr-rel módosított 17/1968 (IV. 14.) Korm. sz. rendelet 43—51. §-ai alapján vonhatók felelősségre. A szabálysértésekről szóló kormányrendelet pedig külön kiemeli azokat a szabálysértési alakzatokat, amelyeknek társadalomra veszélyessége — jelenlegi körülményeink között — különösen nagy, ezért üldözésük fokozottan indokolt.

A jogszabályok áttanulmányozása során kitűnik: a jogalkotó mind a műszaki (44. §), mind a forgalmi (43., 45—49. §) rendelkezések esetén valószínűsíti azt, hogy ezeknek az előírásoknak a megszegése — üzemképtelen kormányval és fékkel való közlekedés; az engedély nélküli

A személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek alakulása

Táblázat

A baleset helye	Szám összesen			Az összesből					
	1971		Csökkenés %-ban	halálos		súlyos		könnyű	
	1971	1972		1971	1972	1971	1972	1971	1972
Budapest	7 115	5 962	16,2	278	237	1 914	2 033	4 923	3 692
Vidék	15 834	14 282	9,8	1 143	1 153	6 901	6 502	7 790	6 627
<b>Összesen</b>	<b>22 949</b>	<b>20 244</b>	<b>11,8</b>	<b>1 421</b>	<b>1 390</b>	<b>8 815</b>	<b>8 535</b>	<b>12 713</b>	<b>10 319</b>

gépjárművezetés; a jobb oldali közlekedés és az áthaladási elsőbbség szabályainak durva megszegése; a sebességkorlátozás jelentős túllépése; a fényszóró tompítására vonatkozó kötelesség elmulasztása; a szeszesital fogyasztása gépjárművezetés közben; valamint a közlekedés rendjének egyéb módon történő megzavarása — az esetek döntő többségében súlyos veszélyt jelent a közlekedés biztonságára.

Azt a kérdést, hogy akár az önálló, akár az eredményt maga után vonó szabályszegés büntetőeljárású útra kerüljön-e vagy sem, „az dönti el, hogy a társadalom érdekeinek védelme szempontjából a jogalkotással felruházott szervek mit tartanak — jellegében és súlyában — olyan társadalomra veszélyesnek, amely ellen a büntetőjog eszközeivel is érdemes fellépni”<sup>1</sup>. E témakörben egyetértéssel kell fogadnunk azt a megállapítást is, miszerint „értetlenség fogadja az olyan jogi rendezést is, amely pontosan azonos bűnösségi tartalmú forgalmi manővereket szintén attól függően minősít büntetetté vagy egyszerű szabálysértéssé, hogy valakinek a halála következett-e vagy sem”<sup>2</sup>.

A szabályszegés és az elkövető kapcsolatában a legfontosabb megállapítások a következők:

— az önálló szabályszegések legnagyobb részénél a „véletlennek” — ha a szabályszegési aktusnak más résztvevője is van, legtöbbször ezen személy ügyességének — van döntő szerepe abban, hogy az eredmény elmarad;

— amint a közúti közlekedési baleseteket, úgy a szabályszegéseket sem mindig társadalomellenes beállítottságú egyének idézik elő;

— amint a közlekedési balesetek döntő többségét, úgy az észlelt szabálysértések nagy részét is időben megelőzi az érintett személyek helytelen magatartása, ezért

a szakemberek mindinkább a megelőző oktatásra helyeznek súlyt.<sup>3</sup>

### A forgalomellenőrzésről

A rendőri forgalomellenőrzés hatékonysága leginkább a forgalombiztonság fokozásában mérhető. Az ellenőrzésnek — mint az közismert — alapvetően nincsenek jó és rossz módszerei, az adott körülményekhez való igazodás viszont nem mellőzhető.

Az álló, illetve a mozgó ellenőrzés célszerűségéről még mindig sokan vitatkoznak.

Az ellenőrzés mozgó formája természetesen elterjedtebb. Azt a forgalmi és az útviszonyok döntik el, hogy a motoros vagy a gépkocsizó mozgó járőrök dolgozhatnak-e hatékonyabban, néhány alapfeltétel biztosítása azonban elengedhetetlennek tűnik. Ezek között elsőként tartom lényegesnek legalább két fős személyzet biztosítását a járőrökocsiban. A mai forgalomban a legjobb képességekkel rendelkező személy is vagy csak vezetni, vagy csak ellenőrizni tud.

Fontosnak tűnik a motorkerékpároknak visszapillantó tükrökkel való felszerelése is. A megrögzött szabálytalankodó legszivebben és a legnagyobb biztonságban a rendőr „háta mögött” vét a törvényt ellen. Egyrészt tudatában van annak, hogy a rendőr őt nem látja — ezt a figyelmesebb közúti garázda gondosan szemmel is tartja —, másrészt tudja azt is, hogy kicsi a valószínűsége újabb rendőr feltűnésének. Az ilyen — sajnos nem kevés — egyén megfigyelmezésére való volna a páros ellenőrzés külföldön jól bevált rendszere. Ebben az esetben az URH-összeköttetés is szükséges. Hasonló célt szolgál az egyenruhás és a „civil” ellenőrzés összekapcsolása.

Ma még nem teljesen kidolgozott a mozgó szabályszegések üldözési módszertana, annak ellenére, hogy az utóbbi időben — a technikai szint emelkedésével összefüggésben — rohamos fejlődés volt tapasztalható e téren is. Éppen ez az egyik

1. Dr. Vágó Tibor: A közlekedési balesetek fokozottabb oktatásának szükségessége és néhány sajátossága. Magyar Jog 1968. évi, XI. sz., 647. old.

2. A közlekedési bűnözés megítéléséről. Kivonat az amerikai A The Criminal Law Review 1969/3. számából Belügyi Szemle 1969 augusztusi szám, 125. old.

3. V. D. v. Kleckelberg: Analyse des Verkehrsverhaltens. Lf. C. G. Hoyer: Psychologie des Straßenverkehrs. Hans Huber Verlag, Bern/Stuttgart, 1965. 39–62. old.

tényezője az ellenőrzési hatékonyság növekedésének, a közúti közlekedési balesetek csökkenésének. Kétségtelen, hogy a *mozgó szabályszegések észlelése* lényegesen nehezebb, mint az eredménnyel járóké. Az intézkedés és a bizonyítás pedig még a modern ellenőrző eszközök birtokában sem könnyű feladat.

A további technikai fejlődés ismét sok lehetőséget kínál a mozgó szabályszegések — mint potenciális veszélyforrások — még eredményesebb felderítése terén.

### Az intézkedés hatékonyságáról

A szabályszegés észlelését az intézkedés követi. Az *intézkedés* akkor lehet hatékony, ha a speciális és generális prevenció eszméjének szem előtt tartása mellett *gyors, határozott és helyes*. Ezúttal a gyorsaságról és határozottságról nem kívánok bővebben szólni, viszont az intézkedés helyessége részletesebb kifejtést igényel, mert ennek az elvnek a másik kettővel egyidejűleg történő érvényesítése különösen nehéz.

Helyes az intézkedés akkor, ha az mind az intézkedésbe bevont személy (vagy személyek), mind a szabályszegés megjelenési formája vonatkozásában a prevenció eszméjével egybevág.

Mielőtt a számításba jöhető szempontokról szólnék, megemlítem, hogy kívánatos volna egy hazai *szabálysértési adatbank* létrehozása. Ez lehetne — a bűnügyi nyilvántartáshoz hasonlóan — országos, de esetleg decentralizált is. (Bár az utóbbi nem látszik előnyös megoldásnak, mert az elkövető lakhelyváltoztatása esetén a nyilvántartás már bonyolulttá válik.) A fejlett autóparkkal rendelkező országok többségének példája bizonyítja, hogy:

— a központi adatbank segítségével adott a lehetőség arra, hogy a *visszaeső szabályszegőket* nyilván lehesse tartani és szükség esetén a *forgalomból* időlegesen vagy végleg ki lehesse vonni;

— a visszaeső szabályszegőket, szabálysértéseik alapján egymástól minőségileg is el lehet különíteni, az *agresszívokat* és az alkalmatlanokat eltiltani, a *gyakorlallanokat* pedig ismételt vizsgára küldeni;

— mindezek figyelembevételével nyilvánvaló az *egyévre szabottan differenciált büntetés* lehetősége. Ilyen rendszer mellett a kétszínű egyén bünbánást mutató magatartása a rendőrt nem tévesztheti meg, hiszen könnyűszerrel megtudhatja, hogy a szabályszegést elkövető *alkalmi vagy visszaeső-e;*

— csak e rendszer létrehozásával lehet eleget tenni annak a rendelkezésnek, miszerint a szabályszegés súlyosságának megítélésekor *figyelembe kell venni* az elkövető eddigi közlekedési magatartását is (Btk. 194. § (x) bek. d) pont).

A kriminológiai kutatások egyértelműen rámutatnak arra: aki gyakran követ el szabálysértést, annál várható, hogy ennek súlyosabb folytatása is következik. Másrészt a baleseti előjelző tényezők közül legbiztosabb az előzőleg elkövetett szabálysértések száma. Itt nyilvánvalóan nem a szabálysértő személy kijelentéseit, hanem a *hatóságok feljegyzéseit* kell figyelembe venni.<sup>4</sup>

Az egyén társadalomra veszélyessége függ attól, hogy szabályszegő magatartása tartós, pillanatnyi vagy visszatérő. A veszélyesség foka attól is függ, hogy a szabályszegés *szándékos, tudatos, gondatlan* vagy csak alkalmi magatartáshiba-e? A szándékos szabályszegés különösen veszélyes, de a többi sem elhanyagolható, mert könnyen lehet, hogy több régebbi ilyen cselekmény *megszokottságának* a következménye.

Az egyén szerepének elbírálásánál fontos szempont a *szabályszegés durvaságának* helyes mérlegelése. Ez függ az előzőekben mondottaktól, de kapcsolatban van az *objektív mutatókkal* is. Lényeges vizsgálni azt is, hogy az egyén milyen magatartást tanúsít a szabályszegés létrehozásában, esetleg annak elhárításában vagy súlyának csökkentésében. Éles megkülönböztetés teendő a csak *jogellenes,*

4. Vö. H. D. Schmitter: *A Studies Toward Driving Safety and their Modification*. Human Factors, 1970/1. sz. 89-95. old.

valamint a *jog és egyben társadalomellenes szabályszegések* között is. Az elhatárolás nagymértékben az objektív mutatókkal kapcsolatos. Az egyéniségítés fokozható, ha a *szabályszegés célját* — amennyiben ez létezik, illetve tisztázható — is *feltárjuk*. Különösen fontos az *indíték és a cél vizsgálata* a szándékos, illetve a tudatos szabályszegések esetében.

A *cselekmény társadalmi veszélyessége* — dialektikus kapcsolatban az egyén veszélyességével — elsősorban a szabályszegés dinamikájának (azaz, hogy a szabályszegés álló vagy mozgó-e?), idejének és helyének a függvénye, figyelemmel a forgalmi viszonyokra.

Amennyiben a szabályszegésnek van sértettje, az is szerepet játszhat annak létrejöttében. Közreműködése megnyilvánulhat tevésben vagy nem tevésben (mulasztásban), továbbá szabálysértő, erkölcsileg elítélhető, vagy más módon. A *bizalmi elv* elméletének, amely jól ismert és a *defenzív vezetés taktikájának* — amely kevésbé ment még át a közgondolkodásba — *egységes alkalmazása* ma már a közlekedés minden résztvevője számára nem lehetőség, hanem képességei által meghatározott köteletség.<sup>5</sup>

A *forgalmi manőver jellegzetessége* is fontos tényező. E kérdéskörben tisztázásra vár — természetesen csak mozgó szabályszegés esetén —, hogy az elkövető manővere az adott aktuális helyen, időben és forgalmi viszonyok között milyen veszélyt rejtett magában. Ez a témakör a káros eredmény bekövetkezésénél vagy annak lehetőségénél magában foglalja a partnerek aktuális közvetlen (gyalogos) és

közvetett (ember irányította jármű) képességeit és veszélyességét (járműfajta és típus).

A *szabálysértés veszélyességének jellege* (mint mérlegelési tényező) a statisztikai elemzésből lényegében megállapítható. Léteznek *országos veszélyességi sorrend*, amelytől az egyes megyei sorrend, sőt esetleg valamely városé, avagy útvonalszakaszé eltérhet. (Most nem beszélék az ittasságról, mert ez speciális — és nem forgalmi — szabálysértési formát jelent, amelynél a mérlegelés az észlelés színhelyén nem is lehetséges.) Léteznek például olyan helyek, ahol inkább az elsőbbségadási, míg másutt a gyorsajtással és az előzéssel kapcsolatos szabályok megszegése egyrészt gyakori, másrészt súlyos következményekre vezet. Nyilvánvaló, hogy aki ilyen fokozottan fertőzött helyen, *az ott különösen veszélyesnek minősülő szabályszegést követi el*, annak *társadalmi veszélyessége* — ha a személyében rejlt negatív jellemzőktől el is tekintünk — nagyobb az egyéb szabályszegést megvalósítóknál. Ugyanez vonatkozik az egyes járműfajtákra is.<sup>6</sup>

A *bűncselekmények és a szabálysértések* üldözési elméletének és gyakorlatának lényegében közös a platformja. Éppen ezért számos általános bűnüldözési irányelv e területen is érvényes. Így az az alapelv is, miszerint a *bűnözés területbeni helyzetének meghatározott időszakban való tanulmányozását* és a levont következtetéseket négy alapvető kérdés köré kell csoportosítani. Ezek a következők:

- milyen a bűnözés dinamikája;
- mely bűncselekményfajták tekintendők a legelterjedtebbeknek, és ezek milyen jellegűek;

- mely objektumok területén szaporodtak el leginkább a bűncselekmények;
- mit képzelnek magukról a bűncselekményeket elkövető személyek?<sup>7</sup>

Az osztályozás és a problémák felvetése akkor éri el célját, ha hozzájárul a szabályszegési súlyossági összetevők dialektikájának jobb megértéséhez, és ezáltal elvi alapot ad az intézkedések differenciáltságának továbbfejlesztéséhez.

5. A defenzív vezetés taktikai alapelve a közlekedésben: a tilosat sohasem, a parancsoltat mindig, ámde olykor még a megengedettet sem! Vö. dr. G. Blunsch: *A gépkocsivezetőképzés új útjai. A defenzív taktika*. Műszaki Könyvkiadó, 1972. 170. old. A defenzív taktika lényege a senkit sem sértés, azaz előfrászerű, úgy kell közlekedni, hogy a formális előfrásokon felül a veszélyhelyzetek létrejöttét is megelőzhessük, csak ez a közlekedésszerű magatartás.

6. Vö. W. von Stein: *Az elsőbbségadás biztosítása az útpályai járdajáratok járatóidok segítségével*. 3. Városi Forgalom-biztonsági Szimpózium. KÖZDOK, Budapest, 1972. 219–229. old.

7. Greenzon: *A bűncselekmények megelőzésének és vizsgálatainak módszertanának kérdései*. Moszkva, 1962. OKK-El nyersfordítás, 60. old.