

A közlekedési balesetek viktimológiai összefüggései

ÍRTA: DR. IRK FERENC
az OKK-1 munkatársa

A bűnözés elleni küzdelem hatékonyságának fokozása szempontjából elengedhetetlenül szükséges, hogy a társadalomra veszélyes cselekményeket minél sokoldalúbban közzelítsük meg. Ez a feladat a bűnözéssel foglalkozó bármelyik tudományág számára egyaránt fontos. A *Kriminálisztika* szakembereinek felderítő munkájához éppúgy lényeges a cselekményben közreműködő személyek tevékenységének tisztázása, mint a *Kriminológia* művelőinek. Csak így válik lehetővé, hogy bűncselekményben részes személyek szerepét tisztázzák, illetve az oksági mechanizmust teljes mértékben feltárják. Az ítélkező bíróságok pedig csak ily módon képesek bűncselekmény elkövetőjére, a tetthez képest igazságos büntetést kiszabni. A sokoldalú megközelítés nem kevésbé fontos a társadalmi szinten megszervezendő védekezés módozatainak a kidolgozásához is.

A viktimológia szerepe a közlekedésben

A bevezetőben említett feladatok teljesítése elképzelhetetlen anélkül, hogy a bűncse-

lekmény elkövetőjével szemben álló természetes vagy jogi személyek szerepét ne tisztáoznánk. A társadalomtudományoknak az elmúlt negyedszázad folyamán felgyorsult fejlődése és szakosodása következtében a sértettekkel egy új és fokozatosan önálló tudományterület, a viktimológia hivatott foglalkozni.

A viktimológia elméleti alapjait B. Mendelsohn vetette meg az 1947. évi Bukaresti Pszichiátriai Kongresszuson.¹ A kriminológia egészéhez hasonlóan a viktimológia is göröngyös utat tett meg napjainkig. Ennek során egyesek úgy vélték, hogy a viktimológia a bűnügyi tudományokon belül önálló részterület, míg mások még manapság is tagadják ezt.²

A viktimológia elméletével hazánkban behatóan foglalkozott Tóth Tihamér.³ A szerző szerint: „a viktimológia a bűncselekmény sértettjei személyiségének jellemzőit, a bűnelkövetőkhöz való viszonyát és bűnügyi szituációkban tanúsított magatartását kutatja, elemzi.”

A mai uralkodó álláspontok szerint a viktimológia a kriminológia tudományának részét képezi. Véleményem szerint a viktimológia a kriminológia azon ága, amely a bűncselekmény közvetlen és közvetett sérteljeivel foglalkozik, tekintet nélkül arra, hogy a sértettek bármelyike természetes avagy jogi személy-e? A meghatározás nem jelenti egyben azt, hogy a közvetlen és a közvetett, illetőleg a természetes és a jogi személy, mint sértett közé egyenlőségjelet kívánnék tenni. A viktimológia elsődleges feladata, hogy a sértettekkel mint közvetlen, természetes személyekkel foglalkozzon.

A viktimológia elméleti munkáját mind külföldön, mind hazánkban időben megelőzte a gyakorlati szerepelemzés. A büntetőjogi tárgyú munkák már a XX. század elején felhívták a figyelmet arra, hogy a sértett, az áldozat a bűncselekményben jelentős szerepet játszhat.⁴ Hazánkban az 1960-as évektől intenzívvé váló kriminológiai kutatások során szintén kezdettől fogva szem előtt tartották a sértett szerepét.⁵

A sértetteknek a szándékos bűncselekményekben játszott szerepével mind kül-, mind belföldön számos könyv, illetve tanulmány foglalkozik. A gondatlan bűncselekmények körében — a büntetőjog, illetve a kriminológia periferiáján való helyfoglalásukra visszavezethetően — a sértettek magatartásának szerepe sokkal kevésbé tisztázott. Bár az

1. Mendelsohn, B.: Un horizon nouveau dans la science bio-psycho-social: La Victimologie.

2. Igy Weiss, K.: „Victimologie” und „Viktorologie” in der Kriminologie. Monatschrift für Kriminologie und Strafrecht (Szelem). 1972. évi 4. szám, 170—180. old. A szerző a viktimológiát egy hasonlatlan szóalkotásnak bélyegezi, amely csupán kriminológiai részszempontok megjelölésére szolgál.

3. Tóth Tihamér: A viktimológia egyes kérdései. A BM Központi Klub kriminálpszichológiai munkaközössége előtt 1967-ben elhangzott előadás; Tóth Tihamér: Gondolatok a viktimológiáról. Belügyi Szemle 1969. évi 12. szám, illetve Tóth Tihamér: Viktimológiáról. Jogtudományi Közöny 1971. évi 8—9. szám.

4. Igy: Garofalo, R.: Criminology. Boston, 1914., továbbá Tard, G.: Penal Philosophy. Boston, 1912.

5. Igy főbbek közötti Róza János: A topás egyes kriminológiai kérdéseiről. Kriminológiai Tanulmányok VI. Közgazdasági és Jogi Könyvtár. Budapest, 1968., Róza János: A rablás kriminológiai kérdéseiről. Kriminológiai Tanulmányok VIII. Közgazdasági és Jogi Könyvtár. Budapest, 1970.

utóbbi 15 év folyamán a kutatás itt is fel-
 lendült,⁶ azonban egyrészt ma is gyakran ta-
 lálhatók terminológiai tisztázatlanságok (pl.
 a sérült és a sértett, a bűncselekmény és a
 baleset áldozata fogalmának felcserélése),
 másrészt a *kutatási beszámolók csak mellékesen*
foglalkoznak az elkövető mellett a sértettel. Eb-
 ben szerepe lehet annak az általános elter-
 jedt elképzelésnek is, amely szerint a közle-
 kedési baleset, illetve bűncselekmény olyan
 véletlen jelenség, amelybe bárki belekerül-
 het, s ily módon potenciálisan minden közle-
 kedő egyén elkövető is, sértett is.⁷

Az Országos Kriminológiai és Kriminális-
 tikai Intézetben évek óta folyó közlekedés-
 kriminológiai kutatómunka során figyelem-
 mel kísértük a sértetteknek a bűncselekmények
 bekövetkezésében játszott szerepét is. *A sértett magatartását* e vonatkozásban a kö-
 vetkező szempontokból értékelhetjük:

- a balesetveszélyes szituáció kialakítása;
- a cselekmény létrejötte és
- az eredmény bekövetkezése.

A sértett magatartásában különbséget te-
 hetünk aszerint is, hogy az a jogi és a társadalmi
 normákat követő, illetve ezek bármelyikével
 ellentétes.

A megelőzési lehetőség szempontjából u-
 gyancsak különbséget tehetünk az olyan
 közúti közlekedési balesetek között, amelyek
a sértett által:

- megelőzhetetlenek;
- a balesetveszélyes szituáció létrejötte
 előtt előzhető meg;
- a veszélyhelyzet létrejötte előtt és a
 veszélyhelyzetben is megelőzhető;
- csak a veszélyhelyzetben előzhető meg.

Mielőtt a vázolt tipológia részletezésére
 rátérnénk, szükségesnek tartom megemlíteni,
 hogy az intézeti kutatási adatok szerint a
 közúti közlekedési balesetek okozásával
 kapcsolatos bűncselekményeknek *általában*
fele a sértett által megelőzhető lenne. Ez a meg-
 állapítás lényegében megegyező az ilyen tár-
 gyú külföldi kutatási eredményekkel.⁸

6. Vö. az NSZK-ból Mayer, K.: Zur psychischen Struktur der Unfall-Perpetratoren. Zeitschrift für Verkehrswissenschaften 1959. évi 2. szám; Spanyolországból Mendosa, R.: Los aspectos de la prevención en los delitos culpables de automovilismo en relación con la víctima del accidente. Graficas Mariega S. A., Madrid, 1960. Japánról: Szabószajna nedisciplina. Zsigreb, 1963. (OKK Kri. részjelentés 11. old.)

7. Így foglalt állást Andrusen, Cl.: Das Opfer der Straftat. Ein Beitrag zur Victimologie. Kriminalistik Verlag, Hamburg, 1970. 112. old.

8. Achenfeld, T.: Die fahrlässige Tötung im Straßenverkehr. Haupt Verlag, Bern-Stuttgart, 1973. 29. old.) szerint a lényuku-
 tatási eredmények értékelésénél az eseteknek csak 25%-ában
 állapíthatók meg azt, hogy az áldozat vétkes.

A sértettek közlekedésellenes magatartásáról

A következőkben röviden áttekintjük azo-
 kat a *leggyakoribb közlekedésellenes viselkedési*
formákat, amelyek tanúsítása nélkül a sértett
 önmaga — az elkövető járművezető sza-
 bályellenes magatartását is figyelembe véve
 — megelőzhetné volna a balesetet.

Az összes sértett *közös* „hibáit” elemezve
 első helyre kerül az *ittasság*. A három kuta-
 tási szakaszban folyó vizsgálatok során
 megállapítható volt, hogy a balesetek egy
 jelentős része a sértett ittassága miatti egy-
 részt *váratlan viselkedési formájára*, másrészt
védekezési képtelenségére volt visszavezethető.
 Bár a nyomozás során a sértett alkohollen-
 őrzését nem mindig végezték el, megállapí-
 tható volt, hogy általában 15%-uk (vidéken
 30%-uk) szeszital befolyása alatt állt. Bi-
 zonyított tény, hogy az ittasság miatt a sér-
 tett mozgása fokozottan kiszámíthatatlan,
 továbbá az elkövető korábbi magatartási
 hibáit kevésbé tudja ellensúlyozni. A sértett
 védekezési képtelensége tehát jelentősen
 súlyosbítja a helyzetet.

A sértett váratlan helyzeteket teremtve
 — elsősorban rossz látási viszonyok között,
 az úton fekvé, kivilágítatlan kerékpáron vagy
 gyalog, dülöngélve közlekedve stb. — *a*
veszélyes szituációt saját maga hozza létre.
 Számos esetben fordult elő az is, hogy az el-
 követő is ittas volt. Az éjszakai baleseteknél
 ez a jelenség — sajnos — tipikusnak mond-
 ható. Összegezve megállapítható, hogy *az*
ittas sértettek többsége még a baleseti szituáció
létrejötte előtt megelőzhetné volna a cselek-
mény bekövetkezését.

A *sértettek egy része* — amint arról már
 említés történt — a *közlekedési szabályokat*
megszegve válik áldozattá. Nem elhanyagol-
 ható részük a magatartási szabályokat *tuda-*
losan szegi meg. A rendelkezésre álló adatok
 alapján jellemzőnek tekinthetők az olyan
 esetek, amikor a tudatosan szabályt szegő
 elkövető kerül szembe az ugyancsak tudato-
 san szabályt szegő sértettel.

A sértettek általános hibáit elemezve szin-
 tén tipikus jelenség, amikor az *hőnyezetbe*
mozgását — így az elkövető járműét — *nem*
kíséri figyelemmel, az elkövető magatartásá-
 ból nem vonja le azokat a következtetéseket,
 amelyek a külső megnyilvánulások alapján
 saját sérelmét vagy annak lehetőségét már
 jó előre mutatják.

A következő hiányosság — amely a sér-

tettek a közlekedésszerű viselkedésre való alkalmasságát is megkérdőjelezi —, hogy a *veszélyes szituációban a sértett az elkövető előtt nem tér ki, bár erre módja volna.* A sértetteknek mintegy 30—40%-a például a baleset megelőzésére semmiféle intézkedést nem tett, pedig erre lehetősége lett volna. Ez az adat is arra figyelmeztet, hogy az emberek jelentős része nincs tisztában a balesetek oksági mechanizmusával, a megelőzés taktikájának lehetőségeivel és módszereivel.

Az egyes sértetti hategóridkat külön-külön elemezve a sértetti járművezetők esetében a leggyakoribb hiba a *járművilágítatlansága* (főként a kerékpároknál), valamint a féktávolságot be nem látható módon, *hiytelen világitás alkalmazásával történő közlekedés.*

További tipikus hiba, hogy *nem egyértelmű közlekedési helyzetben a sértett a továbbhaladás biztonságos feltételeinek tisztázásáig nem lassítja járműve sebességét.* Jogi elsőbbségéhez ragaszkodva, tudatosan vagy figyelmen kívül az elkövetőhöz hasonló kockázatos magatartást tanúsít. Ehhez a hibához gyakran párosul az a mulasztás is, hogy a *sértett nem hívja fel magára a figyelmet*, holott erre lehetősége lenne. Általános tapasztalat, hogy a sértetti járművezetők többsége a rendelkezésre álló eszközöket sem veszi igénybe saját védelme érdekében. Ez a tény — amelynek eredője kereshető, megszüntetésének módjai javasolhatóak — a mai forgalmi viszonyok között közlekedésseljes, és az oksági sornak gyakran döntő eleme.

Az 1. számú táblázat arról ad tájékoztatást, hogy 200 közúti közlekedési baleset közül a *járművezető sértetteknek* a körülmények kihasználásával miként lett volna lehetőségük a baleset megelőzésére.

A *gyalogosok* azok, akik a balesetek sértettei közül a legvédtelenebbek, egyúttal — viszonylagos mozgékonyaságuk következtében

a leginkább alkalmasak arra, hogy az esemény bekövetkezését helyes magatartással megelőzzék. Többéves kutatási megfigyelések alapján megállapítható, hogy az esetek 60—80%-ában a gyalogos, a maga szempontjából szinte kivétel nélkül végzetes kimenetelű balesetet megelőzhette volna.

A leggyakoribb hibák — a már említett közös problémákon kívül — a *váratlan, meglepésszerű magatartás tanúsítása*, az *úttesten való szabálytalan, hőrültekintés nélküli áthaladás*, illetve *közlekedés.* Általánosságban elhanyagolhatatlan, hogy a KRESZ egy konkrét szabályát a gyalogosok sokkal gyakrabban szegik meg, mint a járművezető sér-

A sértett gépjárművezető helyes magatartása esetén 200 balesetből elkerülhető lett volna

1. sz. táblázat

Megelőzési mód	Esetek száma
Járművét megfelelően kivilágítja	6
A látási viszonyoknak megfelelő sebességgel vezet	2
Elkerüli a kockázatos előzést	2
Vezetés közben nem fogyaszt alkoholt	1
Az útviszonyoknak megfelelő sebességgel halad	1
Kritikus helyzetben lassítja járművét	12
Az elkövető mozgását figyelemmel kíséri	10
Hang- és fényjelzéssel felhívja magára a figyelmet	4
Az elkövető járműve előtt kitér	4
Összesen	43

tettek. A *szabálytalan áthaladásról* külön említést kell tenni. Az esetek egy jelentős részében itt éppúgy, mint az úttesten való szabálytalan közlekedés alkalmával az elkövető kizárólag azért felelős, mert kellő figyelem tanúsítása esetén a sértett magatartását előre láthatta volna, illetve arra következtethetett volna.

Az előzőekben említett csoport adatainak értékelése alkalmával a gyalogosok megelőzési lehetőségeit a 2. számú táblázat mutatja.

A sértett gyalogos helyes magatartása esetén 200 balesetből elkerülhető lett volna

2. sz. táblázat

Megelőzési mód	Esetek száma
Az úttesten szabályosan halad át	26
Az úttesten szabályosan közlekedik	13
Nem tanúsít váratlan magatartást	5
Nincs ittas állapotban	4
Az elkövető járműve előtt kitér	4
Összesen	52

A *sértett utasok* szerepe az előző két kategóriához képest lényegesen kisebb. Tipikus jelenségnek volt mondható az ittas elkövetővel együtt — főként motorkerékpáron — utazó ugyancsak ittas *sértett*. A bukósíak viselésének kötelezettségét ugyancsak több *sértett* szegte meg, és így vált saját szabályszegő magatartásának áldozatává.

Kutatásaink során megállapítottuk azt is, hogy a *lakott területen kívüli balesetekben* a *sértettek* lényegesen nagyobb szerepet játszottak, mint a *lakott területen belülieknél*. Hasonló volt az arány az éjszakai és nem ittas elkövetők által előidézett cselekményeknél is.

Egyes pszichológiai kutatások rámutatnak arra is, hogy az *elhővelő viselkedése* és a *sértett megelőzési lehetőségei között szoros oksági kapcsolat van*.

A megelőzés rendőri összefüggései

Az előzőek alapján is megállapítható, hogy a véletlen szerepe a *sértetté* válásban gyakran kizárható. A *közlekedésszerű magatartás tanúsítása* minden *sértetti* kategóriában éppen olyan ellenszer a balesetbe való kerülés ellen, mint az elkövetőknél. Az elkövető és a *sértett* közötti döntő különbségek abban mutatkoznak meg, hogy míg az elkövető minden esetben *jogszabályellenes* magatartást tanúsít (amely csak másodlagosan közlekedésseljes) addig a *sértettek* esetében magatartásuk részint közlekedés- és jogszabályellenes, részint anyagi normát nem sértő, csak a közlekedésben elvárható viselkedés normáit megszegő. Ennek megfelelően a rendőrség feladatai is eltérők a különböző működési területeken.

A *forgalomellenőrzés* alkalmával fokozott figyelmet célszerű tanúsítani a különösen

9. *Közlekedésszerű és a magatartás*, amely mind az anyagi jog (KRRESZ) előírásainak, mind az adott szituációban az egyénnel szemben támasztott erkölcsi jellegű elvárásoknak (defenzivitás) megfelel.

veszélyes és jogszabályellenes viselkedést tanúsító egyénnel szemben. Kiemelt szerepet kell kapnia a gyalogosok szabályos közlekedésre való szoktatásának. A rendőrség ellenőrzései során számos majdnem-balesetet is lát. Ennek során nem árt, ha nemcsak az elkövetőjelölt ellen jár el, hanem a potenciális *sértett*nek is megmagyarázza — sőt szükséges esetén bírságolást is alkalmazza —, hogy a veszélyes helyzet létrejöttét hogyan előzhetné volna meg.

Köztudomású, hogy a közúti közlekedési balesetek *helyszíni szemléi* esetén a rendőrség elsődleges feladata nem az, hogy a felelős személyt megállapítsa, hanem az, hogy a felelősség bizonyításához minden adatot összegyűjtson. Ennek pedig egyik első alkotó eleme a *közlekedés összes résztvevője magatartásának beható elemzése*. Ez a munka egyformán fontos akkor, ha a helyszínen a felelősség nem tisztázható, és akkor is, ha az elkövető és a *sértett* pozíciója első látásra nyilvánvaló. A szerep tisztázása ugyanis még nem jelenti egyúttal a felelősség súlyának tisztázását is. A *speciális és generális prevenció* szem előtt tartása mellett azonban ez nem elhanyagolható szempont. Kutatásaink során számos esetben találoztunk ügyekkel, ahol az elkövető olyan tényeket említett, amelyek az eljárás során a hiányos helyszíni munka következtében sem bizonyíthatók, sem cáfolhatók nem voltak. *A nem bizonyított sértetti szerep* az elkövető felelősségének súlyát növeli, s így káros hatással van az objektív igazságra.

A rendőrség *ohtató-nevelő munkája* során az áldozati nézőpontot szintén nem hagyhatja figyelmen kívül. A balesetek megelőzésében a fő hangsúlyt a szabályok betartására való ösztönzésen túl a közlekedésszerű defenzív, védekező mód elsajátíttatására kell helyezni. Az állandó készenléti állapot fontosságának és technikájának (módjainak) tudatosítása nélkül nem várható a balesetek számának jelentős mértékű csökkenése sem.