A közlekedési bűncselekmények megelőzési lehetőségeinek és a büntető eljárás hatékonyságának kapcsolatáról

különféle bűncselekmények ellen folytatott
egyik központi kérdése a normaszegő ma-
tások megakadályozása. A különböző tár-
omra veszélyes cselekmények megelőzésé-
ltérő szempontok jutnak érvényre. Vannak
amelyeknél a büntetés a bűnismétlés
lőzésének egyik legfontosabb eszköze, míg
esetekben a vezető helyet a megelőzés más
és módjai foglalják el.

int arra egy korábbi tanulmányunkban
rámutattunk, a gondatlan bűncselekmé-
— s e körön belül is a számszerűen döntő
éget kitevő közlekedési balesetekkel kap-
bűncselekmények — esetében a generá-
speciálprevenció kérdéskörét indokolt-
látszik elkülönítetten kezelni. Már akkor
ink arra, hogy a szóban forgó bűncselek-
körben a büntetést mint általános vissza-
erőt, illetőleg eszközt feltétlenül figyelem-
vennünk. Az egyedi, konkrét esetben
ban a büntetésnek a bűnelkövetőre gyako-
kedvező hatásával szemben indokolt szkep-
álláspontot elfoglalni.

téma újbóli tárgyalásának az adja meg az
erűséget, hogy a közelmúltban tartotta
Közlekedő Ember Viselkedésével Foglal-
Nemzetközi Társaság első világkonferen-
Az összejövetelen a fejlett autós ország
számos kutatóintézete pszichológusokkal,
ológusokkal, kriminológusokkal, pedagógu-
orvosokkal, mérnökökkel, jogászokkal és
szakemberekkel képviseltette magát. A cél
volt: megtalálni azokat a leghatékonyabb
zközöket, amelyekkel a közlekedési balesetek
tovább mérsékelhető.

beszámolók érdekes — de korántsem véletlen
— jellemzője volt többek között az, hogy a
tetés mint balesetcsökkentő eszköz csak el-
kerülő szóba. Sőt ez esetekben is csaknem
őntető volt az az álláspont, amely szerint a
lekedő ember hibás magatartási formáit fel-
megfelelő nevelő, kiképző munkával kell
szabni a hibás személyiségtulajdonságok
megnyilvánulásainak. (Itt természetesen
ebelyüli bővebben nem tárgyalható kedvező
körülmények — mint pl. a forgalomszer-
ezés — megteremtése is fő szerephez jut.) A
legalkalmasabb eszköz az egyén megváltoz-
tatására, elsősorban azért, mert a bűnelkövető
hibáját és annak kijavítási módját képtelen
előállítani. A balesetet egyébként is komplex je-
lenség, s a hibás emberi magatartást legtöbbször
csakis úgy tudja — ha akarja és pszichofiziológiai-
lag képes is rá — „kiegyensúlyozni".

Úgy vélik, hogy a mindezeknek jobb megvilá-
gítása céljából nem haszontalan egy, az elmúlt
évben Japán az Országos Kriminológiai és Kri-
minalisztikai Intézetben végzett közlekedéskri-
minológiai kutatás idevonatkozó részét ismer-
tetni. Ennek során 134 nem-hivatásos gépjár-
művezető által okozott 135 közlekedési baleset-
okozással kapcsolatos bűnügy került feldolgo-
zásra. Az egyéb — más helyütt részletesen ki-
fejtett — szempontok mellett vizsgáltuk a sze-
mélygépkocsit vezetők és a motorkerékpárosok
által előidézett balesetek megelőzhetőségének
lehetőségeit és módjait, illetőleg a büntető eljá-
rásnak a bűnelkövetőre gyakorolt hatását. A kö-
vetkezőkben a két kérdéskör kapcsán nyert ada-
tokat, megállapításokat adjuk közre.

A megelőzés lehetőségei és módjai

A megelőzési kérdéskört tárgyalva — a profilaktikai tevékenység továbbfejlesztése érdekében — nem érdektelen azt vizsgálni, hogy *az elkövető legkésőbb mikor és milyen módon akadályozhatta volna meg azt, hogy balesetbe keveredjen.*

Időben lényegében két fő szakaszt különböztethetünk meg, úgymint *a baleseti szituáció előtti és a baleseti szituáció bekövetkezése utáni időt.* A cselekmények mechanizmusának beható tanulmányozása során a következő főbb megállapításokat tehettük:

— Az ittasok nagyobb részben (41%) voltak már tehetetlenek a baleseti szituációban, mint a nem ittasok (28%). A nem ittasokon belül is a motorosoknak több lehetőségük volt a baleset előtt a megelőzésre (39%), mint a személygépkocsit vezetőknek (20%). Az idézett adatok egyben azt is jelentik, hogy az elkövetők az említett részarányban a baleseti szituáció bekövetkezésétől már tehetetlenek voltak, a baleset és így a bűncselekmény bekövetkezése érdekében már semmit nem tehettek.

— A legtöbb baleset olyan, hogy a baleseti szituációt megelőző és a baleseti helyzet bekövetkezését követően is érvényesülő magatartással megelőzhető. Ide tartozik az ittas elkövetők baleseteinek 59, a nem ittasoknak 60%-a.

— Csak a baleseti szituáció bekövetkezésekor kezdődő valamilyen magatartással az ittas cselekmények közül egyetlen egy sem, a nem ittasoknak pedig 12%-a lett volna megelőzhető.

Általában elterjedt elképzelés — aminek népszerűségi fokában a sajtónak éppolyan nagy szerepe van, mint a különböző helyeken folyó oktatásoknak és kiképzéseknek —, hogy a baleseteket legeredményesebben úgy lehet megelőzni, illetve a káros eredmény súlyát úgy lehet leginkább csökkenteni, ha az egyén a veszélyhelyzet bekövetkezésének észlelésekor fékez. (Legfeljebb azt tanítják, hogy milyen útviszonyok mellett hogyan kell fékezni.) A defenzív vezetési iskola képviselői viszont példák során keresztül bizonyítják, hogy ez az álláspont ko-

legalább olyan

fontos szerep jut a manőverezésnek (kormányzásnak), illetőleg a gyorsításnak, avagy a manőverezés és a fékezés vagy gyorsítás egy idejű alkalmazásának. Az álláspontok helyességének tisztázása céljából a két nézőpontot mi is figyelembe vettük. *A baleseti szituációt megelőző és a szituációban egyaránt alkalmazásra javasolható magatartások közül a fékezés* csak az esetek 13—15%-ában, a *gyorsítás* a nem ittas ügyek 5%-ában, viszont a szakszerű módon való *kormányzás* az ittas ügyek 31, a nem ittasok 34%-ában lett volna eredményes. (Ezen belül is figyelmet érdemel a személygépkocsit vezető elkövetők 39%-os részaránya.) Ezek a járművezetők, ha idejekorán begyakorolták volna (illetőleg megtaníttatták volna velük) a veszélyhelyzetben lehetséges, a jármű adottságait is figyelembe vevő helyváltoztatási módokat, a balesetet — a jelenlegi körülményeink között minden valószínűség szerint a bűncselekmény elkövetését is — a másik személy viselkedésétől függetlenül megelőzhették volna.

— A *csak a baleseti szituációban megelőzhető cselekmények* alacsony részaránya arra mutat, hogy a baleseti folyamat, amelynek oksági kapcsolatait szigorú törvényszerűségek — és szükségszerűségek — határozzák meg, a legtágabb lehetőségek a nem ittas személygépkocsit vezetők részére adottak, akik azonban nemcsak hibát követnek el, hanem a felkínálkozó korrekciós lehetőségekkel sem élnek.

Az „objektív" tények után nem érdektelen azt sem áttekinteni, hogy az *elkövető tett-e egyáltalán valamit a baleset megelőzése érdekében,* s ha igen, a cselekménynek miért kellett mégis bekövetkeznie. Az adatok értékelése után megállapíthattuk, hogy az *ittas és a nem ittas elkövetők között ismét* alapvető *különbség* mutatható ki. Az ittas vezetők 91,4%-a, a nem ittasoknak 44,6%-a *semmit nem tett* az általa okozott baleset megelőzésére. Előbb azonban azt is megvizsgáljuk, hogy azok a járművezetők, akik tettek valamit a baleset megelőzéséért, miért okozták mégis a balesetet. A veszélyhelyzet elhárítása érdekében csak kevés járművezető cselekedett időben és jól. Sőt ugyancsak csekély az időben is rosszul elhárító személyek száma. *A védekezést a járművezetők nagyobb része megfelelő módon, de késve, illetve hibás módon és késve hajtotta végre.*

A balesetet okozó járművezetők nem csekély részénél a *baleseti veszélyhelyzet létrehozása után az elhárítás megkísérlésére már nem volt objektíve sem lehetőség.* Így az ittas vezetők 14,3%-ánál, a nem ittasok 20%-ánál a veszélyhelyzetben az elkövető nem tehetett semmit. (Megemlítjük azonban, hogy e körön belül is a legkisebb arányszámmal — mindössze 8%-kal — az ittas személygépkocsi-, a legnagyobb — 22%-os részesedéssel — a nem ittas személygépkocsivezető elkövetők részesednek. Közöttük a különbség lényegi. $x^2 = 9{,}867$; $p = 0{,}01$.) Ezen esetek többségében a sértett magatartására vezethető vissza a veszélyhelyzetben a megelőzési lehetőség hiánya. Más alkalmakkor az előző — elkövető által megvalósított — szabályszegés olyan jellegű volt, hogy azt később már az elkövetőnek fizikailag lehetetlen volt korrigálni. (Pl. irreálisan megválasztott sebesség folyományaként a veszélyhelyzet megjelenése és a káros eredmény bekövetkezte között eltelt csekély idő — figyelemmel a jármű menettulajdonságaira is — lehetetlenné tette a védekezést.) A kutatás során azonban az is megállapítható volt, hogy a *járművezetők egy része* (az ittasok 77,2%-a, a nem ittasok 23%-) *semmit nem tett az összeütközés elkerülése érdekében, bár erre meglenne a mód és lehetőség.* Az ittas vezető nagyfokú társadalomra veszélyessége itt is kitűnik. A többség az ittas állapot miatt észre sem veszi a veszélyhelyzetet, illetőleg a rendkívül lelassult pszichofiziológiai működés következtében az elhárítást nem képes megszervezni. A nem ittasoknál elsősorban a váratlanság, az ijedtség hat gátlólag. Egy részük mindkét csoportban azonban a veszélyhelyzetet annyira nem veszi észre, hogy csak a káros következményt észleli.

Kutattuk azt is, hogy *mi a járművezető véleménye saját megelőzési lehetőségeiről,* viszonyítva a sértett lehetőségeihez is. A fővárosi és a vidéki járművezetők között jelentős eltérés volt kimutatható. A fővárosi elkövetők 18, a vidéki motorosok 41, az ittas személygépkocsivezetők 32, a nem ittasok 17%-a vélekedett úgy, hogy kizárólag saját maga tudta volna a balesetet megelőzni. *A járművezetők jelentős része* — így a fővárosiak 50, a vidéki motorosok 27, az ittas személygépkocsivezetők 16, a nem ittasok 74%-a — *a baleset megelőzési lehetőségeit teljesen áthárítja a másik félre,* illetve a véletlennek tulajdonít döntő szerepet saját baleseténél is. Az előadottakból már nyilvánvaló, hogy a nagyszámú elkövető és sértett együttműködésén alapuló balesetek ilyen mechanizmusát csak kevés személy ismerte fel.

Az elkövetőkhöz hasonlóan ugyancsak különválasztva elemeztük a *sértetteknek a balesetek megelőzésében játszott szerepét.* Megállapítást nyert, hogy a sértettek — most már nem a szabályszegő magatartást, hanem a közlekedésszerű viselkedésüket értékelve — az ittas elkövetők által okozott balesetek 59,7%-át, a nem ittasok által okozottak 55,1%-át előzhették volna meg. A megelőzési lehetőség legnagyobb aránya az ittas motorosok által okozott (72,9%!), a legcsekélyebb az ittas személygépkocsivezető elkövetők által okozott ügyeknél (37,9%) volt. Mind a motorkerékpáros elkövetők, mint a személygépkocsivezető elkövetők csoportjában lényegi kapcsolat mutatható ki az ittas, illetve nem ittas csoporthoz tartozás, illetőleg a baleset megelőzhetetlenségéhez való viszony között. A két csoportnál azonban a kapcsolat iránya ellentétes. (Motorkerékpárosoknál: $Q = -0{,}573$; $N = 86$; $p = 0{,}001$; a személygépkocsivezetőknél: $Q = 0{,}514$; $N = 70$; $p = 0{,}001$.)

Értékeltük azt is, hogy a *sértett a baleseti szituáció kialakulásához viszonyítva mikor tud-*

ta volna a balesetet megelőzni. Ennek során a következőket állapítottuk meg:

— Mind az ittas, mind a nem ittas elkövetők sértettjei legnagyobb arányban a *baleseti szituáció létrejötte előtt* tehettek volna megfelelő lépéseket. Azonban az ittas és nem ittas elkövetők sértettjeinél ismételten jelentős különbség mutatkozik. Amíg az ittasok 40,3%-a, addig a nem ittas elkövetők sértettjeinek csak 28,2%-a lett volna képes más magatartással a baleset megakadályozására. A *baleseti szituációban* tanúsított más magatartással a sértetteknek csak elenyésző része végezhetett volna megelőző tevékenységet.

— A baleseti *szituációt megelőző, valamint a baleseti szituációra is átterjedő* más magatartással az ittas elkövetők sértettjeinek csak kisebb része (7,8%-a), míg a nem ittas elkövetők sértettjeinek 21,8%-a akadályozhatta volna meg a baleset bekövetkezését.

— A mondottak alapján tehát tanúságként megállapíthatjuk, hogy *a sértetteknek elsősorban a baleseti szituáció kialakulását megelőző* — akár szabályt szegő, akár közlekedésellenes — *viselkedése volt a fő tényező.* Különösen jellemző ez az ittas balesetek sértettjeire.

A büntető eljárás hatása az elkövetőre

Az előzőekben már utaltunk arra, hogy az eljárásnak milyen csekély a befolyásoló hatása az elkövetőnek a saját megelőzési lehetőségeiről, saját maga és a sértett tényleges kapcsolatáról alkotott véleményére. Jelen alkalommal azt értékeljük, hogyan — és miért — változott az elkövetőnek a saját felelősségéről alkotott véleménye a különböző eljárási szakaszokban.

Az elkövetőnek a cselekményt követően a *helyszínen* meglevő véleményéről *sajnos nem alkothatunk képet,* mert erre vonatkozó adatokat csak a budapesti balesetek jegyzőkönyveiben találtunk. (Itt az elkövetők 50%-a teljes mértékben elismerte felelősségét, 40%-a viszont vétlennek tartotta magát.)

A *nyomozási szakban* — általában a terheltté nyilvánítást megelőzően vagy annak kapcsán — a nyomozó szervek kérdést intéznek a gyanúsított járművezetőhöz, hogy bűnösnek érzi-e magát, és ha igen, milyen mértékben. Kivételt az ittas elkövetők képeznek. Az ittas elkövetők 19%-ánál az iratokban ez a kérdés nem szerepel.

A nyomozási szakban az egyes csoportoknak a saját felelősségükről alkotott véleményéről ad képet a következő táblázat:

Felelősségét elismeri	ittas	nem ittas		
%	összes	mkp.	szgk.	összes
teljesen	46,6	37,1	30,6	41,5
részben	22,9	22,1	22,2	26,2
nem	10,9	10,7	41,7	27,7

Az adatok alapján megállapítható, hogy az ittas és a nem ittas elkövetők között — a teljesen elismerők esetében — nincs lényeges eltérés. Az eltérés azonban kedvezőtlen irányban tolódik el, ha tekintetbe vesszük azt, hogy az *ittasok egy tekintélyes része már ekkor is kizárólag az ittas vezetésben érzi magát felelősnek.* (Másként fogalmazva: elismerik, hogy a törvény előírásai ellen vétettek azáltal, hogy közvetlenül a vezetés megkezdése előtt vagy vezetés közben alkoholt fogyasztottak, azt azonban nem, hogy az az italfogyasztás következménye volt a baleset, sőt még azt sem, hogy a kettő között akár laza oksági kapcsolat is lenne.) A *nem ittas* elkövetők közül a személygépkocsivezetők egy része *a sértett* — később tárgyalandó és valóban a csoportnál nem elhanyagolható mértékű — *közrehatását annyira túlértékeli, hogy a felelősséget teljesen a másik közlekedő partnerre hárítja át.*

Az eljárás következő szakaszában — a *büntető eljárás* folyamán — joggal számíthattunk arra, hogy a nyomozási eljárásnak az elkövető általi újraértékelése a kívánt hatást meghozta. A számadatok valóban látszólag kedvezőbb képet mutatnak. Itt is szükségesnek tartjuk azonban megemlíteni, hogy az ittas vezetők 13%-ának saját felelősségéről alkotott véleményére vonatkozó adat a bírósági iratanyagban nem volt fellelhető.

Felelősségét elismeri	ittas	nem ittas		
%	összesen	mkp.	szgk.	összes
teljesen	65,7	53,6	27,8	38,5
részben	11,4	28,6	30,6	29,2
nem	10,0	17,9	38,9	29,2

A nyomozási és a bírósági szakban adott vélemények különbözősége főként az *ittasoknál* hozott változást. Az *előző szakaszban még csak részbeni felelősséget elismerő személyek egy része most úgy nyilatkozott, hogy teljes mértékben felelősnek tartja magát* a történtekért. A nem ittasok véleményükön keveset változtattak.

A *kutatás során* a felelősségre vonatkozó kérdéseket ugyancsak feltettük. Az őszinte nyilatkozási lehetőség, a „most már úgyis minden mindegy" jelszó, valamint a hosszabb-rövidebb ideig tartó börtönlégkör jelentős — bár kedvezőnek aligha nevezhető — változást eredményezett. Erről nyújt tájékoztatást a következő táblázat.

A meghallgatás során az egyes csoportok saját felelősségükről a következő véleményt alkották

Felelősségét elismeri	ittas	nem ittas		
	összesen	mkp.	szgk.	összes
teljesen	17,2	10,7	5,6	8,0
részben	64,3	82,1	50,0	63,2
nem	11,4	7,2	41,7	26,3
nincs adat (nem nyilatkozott)	7,1	0,0	2,7	2,5

A legutóbbi számadatokat az előzőekkel egybevetve megállapítható, hogy *jelentős változás főként az ittasoknál* tapasztalható. *Míg a hatósági eljárás során* — feltételezhetően olyan külső sugallatra is, amely szerint enyhébb büntetést kap az elkövető, ha megbánó magatartást tanúsít, ennek pedig egyik kifejezője a felelősség teljes elismerése — *döntő többségük* — bár a valós helyzetnek még ekkor sem megfelelő súllyal — *teljes mértékben elismerte felelősségét, addig kutatási szakban számuk minimálisra csökkent.* A nem ittas motorkerékpárosoknál ugyancsak csökkent a felelősségüket teljes mértékben elismerők száma, de kedvező változásnak tekinthető, hogy nőtt azoknak a száma, akik az eljárás során felelősségüket egyáltalán nem ismerték el, a kutatási szakaszban pedig már részben bűnösnek mondták magukat. *A felelősségüket teljes mértékben elismerő nem ittas személygépkocsivezetők számának aránya ugyancsak jelentősen csökkent* a részben felelősség, illetve a teljes vétlenségi vélemény javára.

Az előadottakra tekintettel fontosnak tartjuk összehasonlítani az egyes vizsgálati szakaszokban a különböző járművezetői csoportoknak a tényleges felelősségéről és a vélt vétkességről alkotott vélemény egymáshoz való viszonyát. A kapcsolatfeltáráshoz a kérdés megfogalmazása a következő: Van-e lényegi összefüggés különféle eljárási szakokban az elismerés foka és a különféle járművezetői csoporthoz tartozás között?

A kapott számadatok — amelyek tehát a teljes felelősség vonatkozásában mutatják a tényleges és az elismerési adatok viszonyát — a következőkre hívják fel a figyelmet:

— A járművezető-csoportokon belül a motorkerékpárosok körében az eljárás előrehaladtával egyre jellemzőbbé válik, hogy az egyén az ittas, illetve a nem ittas csoporthoz tartozik-e. A személygépkocsivezetők körében ez a tendencia épp ellenkező irányú.

— Az ittas, illetve a nem ittas elkövetői csoporton belül a motorkerékpárosok és a személygépkocsivezetők körének állásfoglalásában a különböző eljárási, illetve kutatási fázisokban sem jellemző változás, sem jellemző eltérés nem tapasztalható.

Kutattuk azt is, hogy egyes járművezető csoportokon belül a tényállásilag megállapított és az elkövető által vélt felelősség hogyan viszonylik egymáshoz az eljárás különböző szakaszaiban. A kérdésfeltevés a következő volt: az egyes járművezetői csoportokon belül az eljárás különböző szakaszaiban kimutatható-e összefüggés az objektív és vélt felelősség, valamint a felelősség kizárólagossága, illetőleg részleges fennállása között. Másként fogalmazva: kimutatható-e kapcsolat és ha igen, milyen a különböző mérési szakaszokban a „külső szemlélő" és az elkövető véleménye között abban a vonatkozásban, hogy a cselekmény miatti felelősség kizárólag az elkövetőt terheli-e, vagy más tényezők miatt megosztott-e.

A kapott adatok alapján a következő megállapításokat tehetjük:

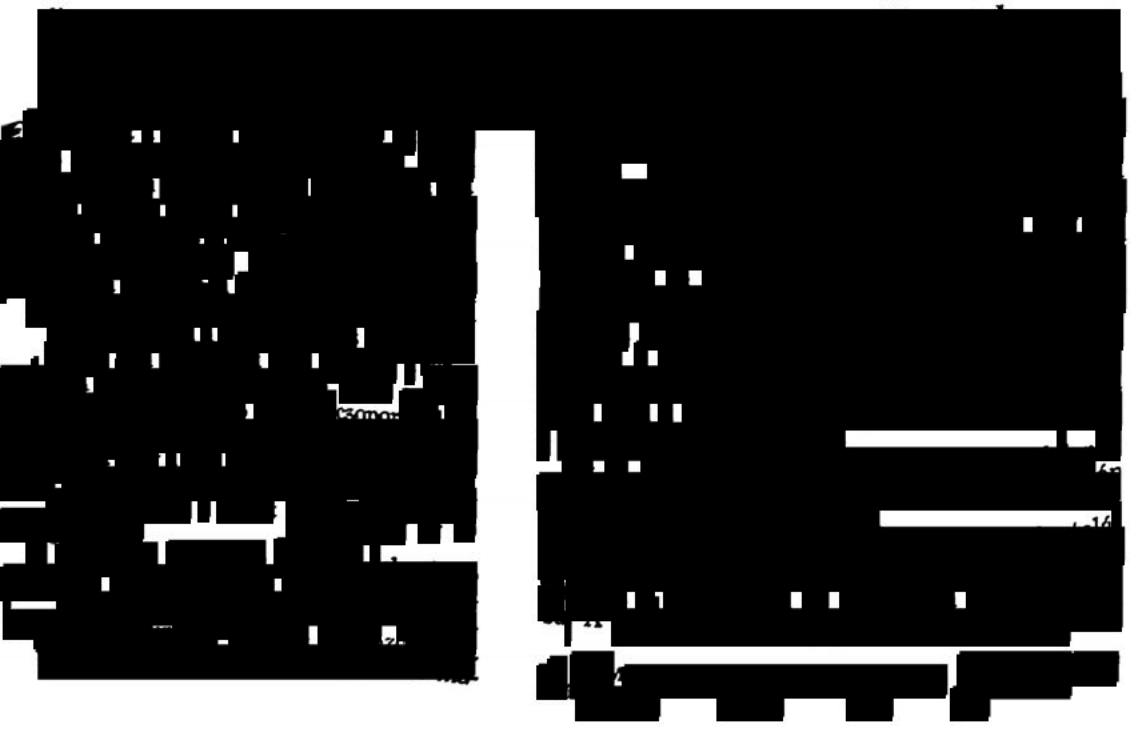
— A különböző mérési szakokban az ittas vezetők körén belül — ha változó előjellel is, de — végig lényegi volt az összefüggés, azaz a tényleges és a vélt felelősség vonatkozásában a teljes, illetőleg nem teljes felelősség aránya az egyes csoportokra jellemző volt. Az ittas motorkerékpárosok esetében a kezdeti kedvezőtlen kapcsolat (ami azt jelenti, hogy míg a hatóságok inkább kizárólag az elkövetőt tartják felelősnek, addig ők másokat is, vagy csak másokat okolnak a bekövetkezett eredményért) az eljárás hatására kedvezővé vált, tehát a tényleges és a vélt felelősség mértékének kapcsolata pozitív lett. A személygépkocsivezető ittasoknál azonban éppen ellenkező irányú változás figyelhető meg.

— A nem ittas járművezetők esetében csak a kutatási szakasz során volt kapcsolat kimutatható, ez viszont pozitív, tehát a tényleges és a vélt felelősség súlyának aránya egymáshoz közelített.

Kutatásunk során felmértük a különböző csoportokban a *kiszabott büntetések* alakulását is. Bár nem valljuk a középérték módszerének egyedüli helyességét, összehasonlítási alapul szükségesnek tartjuk megemlíteni, hogy az ittas és nem ittas elkövetők *fő* (szabadságveszt *büntetésének* időtartamátlaga között mindössz 4 hónap eltérés volt. (21,2 hónap, illetve 17,2 hónap). A járművezetéstől eltiltás, mint mellékbüntetés vonatkozásában ugyancsak viszonylag kevés, mindössze 0,5 év eltérés mutatkozott. (2,2 év, illetve 1,7 év.) Az ittasan súlyos kimenetelű balesetet okozó motorkerékpárosoknak is 9,1%-át a járművezetéstől nem tiltották el az eljárás folyamán. Az el nem tiltott motorosok aránya a nem ittasan vezetők körében 14,3% volt. A nem ittasan balesetet okozó személygépkocsivezetőknek 27,8%-át, a fővárosban 40%-át, ugyancsak nem tiltották el a járművezetéstől. Ha figyelembe vesszük a közlekedési büntetőjog, valamint a közlekedés-kriminológia külbelföldi teoretikusainak azt az egybehangzó megállapítását, miszerint a járművezetéstől tiltás a balesetet okozó járművezetőt legérzékenyebben érintő, a legsúlyosabb büntetése, láthatjuk, hogy ez az eszköz hazánkban még nem teljesen kihasznált. Ha azt is tekintetbe vesszük, hogy ily módon a közlekedésre veszélyes személyeknek egy része eleve kizárható egy ideig

kedésből és hogy visszatérésük alkalmával lehetőség nyílik arra, hogy járművezetői sségeiről legalább felületesen ismereteket zhessünk és ezen ismeretek birtokában nessünk a közlekedésbe való visszavételük nyilvánvaló, hogy *az eltiltás össztársadal-rdek is.* Arra ugyanis nem *számíthatunk, egyén saját balesetéből okulva a bal-*követően *önként tartózkodni fog a jár-*zetéstől. Kutatásunk során a meghallgatott etők döntő többsége (ittasok és nem ittasok rmán) úgy nyilatkozott, hogy a büntetés se, illetőleg eltiltás esetén a tilalmi idő-lejárta után újból fog járművet vezetni. ilatkozott az ittas és nem ittas vezetőknek 73%-a. *Az eltiltás a legkisebb hatást elkövetőkre gyakorolta.* Míg az ittasan etet okozók 69%-a, addig a nem ittasan etezők 55%-a kizárólag azért nem fog ve-büntetés letöltése után, mert eltiltották. ittasan bűncselekményt elkövető motor-párosoknak viszonylag nagyobb része — hetően a saját maguk által is elszenvedett é-kevésbé súlyos sérülések hatására —, nyilatkozott a kutatás során úgy, hogy nem kíván járművet vezetni. Ez az arány tasoknál csak 18% volt.

büntetésről szóló rész tárgyalása során vé-meg kívánjuk említeni, hogy *az életben ma-sértettek egyike sem kapott semmiféle tetést,* pedig közülük számos konkrét Kresz-pályt szegett. Ez a körülmény sok elkövető kedvezőtlen hatást gyakorolt az eljárás ob-tivitásáról és saját felelőssége súlyának az szervek általi valós értékelése tekintetében.

Úgy véljük, hogy a számszerűen is bizonyított megállapítások figyelembevételével alapos az a kívánságunk, hogy a jövőben szükségesnek látszik a baleseti történést az eddigieknél is alaposabban elemezni. A büntetés kiszabásánál egyrészt nem hagyható figyelmen kívül az összes részes tényleges felelősségével összhangban álló büntetés kívánalma. Mindenekelőtt azonban célszerű arra is figyelemmel lenni, hogy a kiszabott büntetések elsősorban a generálprevenciós szempontoknak feleljenek meg. Ennek elengedhetetlen feltétele, hogy a kiszabott büntetésekről a közvélemény gyakoribb és teljes körűbb tájékoztatást kapjon. A jelen beszámolóban, továbbá másutt is közzétett adatok felhívják a figyelmet arra is, hogy az ittas és a nem ittas balesetokozó eltérő személyiség-struktúrájú. Amíg a nem ittasok jelentős része az átlagember jellemzőihez közelít, addig az ittasok döntő többsége bűnöző-karakterű. Ezért össztársadalmi érdek velük szemben a megtorlás és a forgalomból való kizárás eszközeinek az eddiginél sokkal céltudatosabb és erélyesebb igénybevétele. A nem ittasok eseteiben — elkövetői és sértetti oldalon egyaránt — a hatékonyabb kiképző és nevelő munkával remélhetünk célt érni. Tudatosítani kell a közlekedés minden résztvevőjében (= az egész társadalomban) azt, hogy mint közelekedő egyénnek életfontosságú egyrészt a saját és partnerei viselkedésének állandó kontroll alatt tartása, másrészt a veszélyhelyzetre előre tudatosan felkészülve az elhárítási lehetőségek kihasználása, a „vészkijárat" megtalálása.

Dr. Irk Ferenc