FÓRUM

Az ittas balesetokozás társadalmi veszélyessége egy kriminológiai kutatás tükrében

I.

hazánkban közzétett statisztikai adatok szerint
zúti közlekedési balesetek mintegy 13 százalékát
ére ittas állapotban okozzák. Ez az arány a
ágban feltehetően magasabb, hiszen különféle okok
az ittasságvizsgálatot nem mindig lehet elvégez-
letve nem mindenkor sikerül értékelhető ered-
hez jutni. Az a tény tehát, hogy Magyarországon
hatodik balesetokozót azért is felelősségre
mert ittas volt, fel kell hívja a kérdéskörrel
lkozó szakemberek — elsősorban kriminológu-
kriminalisták, büntetőjogászok, pedagógusok —
ímét e kedvezőtlen helyzet megváltoztatásának
ézeségére. Ez annál is inkább indokolt, mert
leggyakrabban a balesetekkel kapcsolatos —
lékos" — bűncselekményeknek, mint az áldo-
serbenhagyásának, illetve a baleset helyszínéről
snek a hátterében szintén gyakran — mintegy
umként — az ital, illetve az ittas vezetés húzó-

kérdéskörben lényegi eltérés mutatkozik a köz-
ény, valamint a szakirodalom, illetve a szak-
között. Az átlagember a hagyományos mód-
nehezen lehet meggyőzni arról hogy egy-két
bor vagy sőr elfogyasztása után is már veze-
észben vagy teljesen alkalmatlan állapotba ke-
(A súlyos részegségről, illetve az alkoholiz-

musról most nem kívánok külön említést tenni.)
kély mennyiségű alkoholt még bizonyos szakmai
rök is fogyaszthatónak tartanak. Ez látható az érte-
miség társasági ivási szokásának szinte változatlan
megmaradásából, illetve abból, hogy a büntetőjog
0,8 ezrelékben jelöli meg azt a határt, amely feletti
véralkohol-mennyiség melletti vezetés a nagyfokú
szélyességére tekintettel büntetőjogilag is szankcionált.
A fejlett autós országok többségében is — ahol
dig elsőként bizonyították be az orvospszichológusok,
hogy már egészen csekély mennyiségű véralkohol-
tartalom mellett (0,3—0,4 ezrelék) a vezetési képes-
ség már számos tekintetben csökkentnek tekintendő
— csak akkor vonnak valakit ittas vezetés miatt
lelősségre, ha véralkohol-koncentráció relative igen
magas értéket mutatott, vagy ha a vezető egyúttal
balesetet is okozott.

Úgy vélem, nem szükséges részletesebben indokolni
az ilyen jogi szabályozásnak kétes értékű voltát. Köz-
tudott, hogy a járművezetők döntő többsége alkohol-
mentes állapotban is saját maga — illetve jármüve
— képességeit túl-, a közlekedésben előfordulható
szélyeknek a súlyát pedig lebecsüli. Mennyivel iga-
zabb ez a megállapítás az ittas vezetőre! Mégis a jog-
alkotó mintegy közvetett módon bizalmat az egyén:
egy bizonyos — és relative magas — határig csak
igyék nyugodtan, mert valószínűleg úgysem fog bal-
esetezni. Ha

Az ezt az oldalt követő összes tartalmat Irk Ferenc töltötte fel 2021. október 22-én. A felhasználó a letöltött fájl továbbfejlesztését kérte.

duplán. Alapos okkal feltételezhető, hogy az ilyen jogszabályok alkotói maguk is hisznek a balesetek véletlen jellegében, s azt nem egy általunk másutt már részletezett — bizonyos fajta viselkedési mód szükségszerű eredményének tekintik.

A közlekedési bűncselekmények elméleti kutatói nagyjából egyetértenek abban, hogy *az ittas állapotban való járművezetést*, illetve a *szeszes italtól befolyásolt állapotban való balesetokozást* különösen súlyosnak — *és a tipikus balesetokozástól elhatárolandó bűncselekménynek kell tekinteni.* Tény azonban, hogy ez a szemlélet ma még sem a hazai jogalkotásban, sem a jogalkalmazásban nem vált uralkodóvá. Ezért látszik szükségesnek, hogy az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet legújabb kutatási megállapításaira támaszkodva az ittas vezető jellemzőit összegyűjtsük. Azokról az elsősorban szociológiai viselkedési mutatókról van szó, amelyek az ittasokat az ún. „átlagbalesetezőktől" elválasztják.

II.

A kutatás során összesen 70 ittas és 64 nem ittas járművezető baleseteinek, illetőleg személyi jellemzőinek összehasonlítására nyílt lehetőség. (Az arány — bevezetőben már hivatkozottakra tekintettel — csak viszonylagos, hiszen a balesetet okozók jelentős részénél (vidéken mintegy 10, a fővárosban pedig 60 százalékánál) nem végeztek ittasságvizsgálatot.)

Az ittas balesetek *morfológiáját* elemezve kitűnik, hogy azok döntő többsége a hétvégi napokra, ezen belül is a késő esti, éjszakai órákra összpontosul. Jellemző továbbá, hogy olyan tényezők, mint az időjárási, a forgalmi vagy az útviszonyok, az ittas baleseteknél csak a legritkább esetben jutnak szóhoz.

A bűncselekmények etiológiai oldalát vizsgálva logikailag célszerű *az elkövetők szociológiai háttér-körülményeivel* kezdeni az elemzést. Ennek kapcsán megállapítható; lényegi összefüggés mutatható ki — nem ittasan okozott balesetektől eltérően — a bűnelkövető egyén *foglalkozása*, valamint iskolai tanulmányi előmenetele, illetőleg iskolai végzettsége között. Az alacsony foglalkozási státusúak általában gyengén tanultak, és iskolai végzettségük szintje is alacsony. Hasonlóképp összefüggést állapíthatunk meg szakképzettség és az iskolai végzettség szintje között. Bár a megállapítás részben természetesnek tűnhet, szükséges hangsúlyozni azt is, hogy sem az iskolai tanulmányi előmenetel, sem a végzettség, de a szakképzettség tekintetében sincs önmagában mérhető különbség a két balesetező csoport között.

Az egyén kiegyensúlyozottságát nagymértékben befolyásolja az, hogy milyen körülmények között lakik. Bár a *lakáshelyzet*et tekintve a két csoport között nincs bizonyítható különbség, azonban az ittas balesetező körülményeit a másik csoportbelinél lényegileg kedvezőtlenebbnek tartja, tehát magasabb az igényszintje környezetével szemben. A segítséget kívülről várja, és ha ezt nem kaphatja meg, ezért környezetét hibáztatja.

A balesetezők jelentős része *anyagi helyzetével* elégedetlen. Bár ez többé-kevésbé érthető és természetes tényezőkkel magyarázható; arra azonban szükségesnek mutatkozik felhívni a figyelmet, hogy az állásfoglalás nagymértékben függ — de csak az ittasok esetében — az iskolai végzettségtől. Az elégedetlenek mind gyenge tanulók voltak. (Ez azonban nem szoros oksági kapcsolat, hiszen olyan áttételeken keresztül érvényesül, mint a szakmaválasztás, szakképzettség stb.)

Kutatásunk során kísérletet tettünk arra, hogy — közvetett módon — az egyénnek a tettéért való *felelősség vállalási készségéről* képet alkossunk. Erre oly módon sikerült fényt derítenünk, hogy felkértük az egyént: szabad választása szerint az általa kitöltött kérdőívet írja alá, illetve ezt mellőzze. Az ittas és a nem ittas elkövetői csoport között ismét lényegi eltérés mutatkozott azzal, hogy az ittasok csoportja inkább ragaszkodik névtelenséghez. Hasonlóképp melyek azok a közlekedési szabályok, amelyeket viszonylag gyakran megszegnek. Az ittas vezetők itt is „tartózkodást" tanúsítottak, azaz megtagadták a válaszadást. Ezek után nem csodálható, hogy a most említett két kérdés egymással is tipikusan az ittasoknál korrelál.

Következő témakörként a vizsgálatba bevont személyek *járművezetési* szokásai iránt kívántunk tájékozódni. Ennek során a legfontosabbnak tűnő megállapítás az, hogy az ittasan balesetezőknek lényegesen nagyobb a vezetési gyakorlata, sokkal régebben rendelkeznek járművezetői engedéllyel, mint a nem ittas társaik.

Az ittas járművezetők körén belül kapcsolat állapítható meg a járművezetési gyakorlat és a járműhasználati szokás között. Eltérően a nem ittasokétól — ahol e kérdések között összefüggés nem állapítható meg —, a legkedvezőbbnek tekinthető vezetési gyakorlattal (10—14 év) rendelkezők is járműhasználati szempontból a kedvezőtlen megítélésűek közé sorolandók.

A *rendszeres közlekedés helye* tekintetében ugyancsak eltér a két balesetet okozó csoport egymástól. Az ittasok — amint az részben ismert — elsősorban vidéken közlekednek rendszeresen. Ugyanígy elválik a két csoport a tavasztól őszig terjedő rendszeres közlekedés tekintetében is azzal, hogy elsősorban az ittasok vallják: rendszeresen, minden nap részt vesznek a forgalomban. Az ugyanezen időszak vezetési szokásait tovább vizsgálva még egy megállapítás tehető. Amíg az ittasok esetében a járművezetési szokás és a vezetési gyakorlat között kapcsolat mutatható ki, addig a nem ittasok esetében ezen két tényező között teljes a függetlenség. A téli vezetési szokásokat értékelve ismét felhívható a figyelem arra hogy elsősorban az ittasok azok, akik télen is vezetnek, s esetükben ez a szokás a járművezetési gyakorlat életkor szerinti megkezdésével is kapcsolatba hozható. Ők azok, akik a már korábban kedvezőtlennek mondott, a személyiség kiforrását megelőző, 18—24 éves korban is rendszeresen vezettek.

A két balesetező csoport eltér a *járművekkel való törődés* tekintetében is. A nem ittasok inkább nyilatkoztak úgy, hogy felszereltek olyan készüléket, amely nem tekinthető a jármű előírásszerű tartozékának, de amely a járműbiztonságot fokozza. Ennek ismeretében érthető az az összefüggés is, amely a járművek felszereltsége és a biztonsági övvel való ellátottság között mutatkozott az ittas járművezetőknél. A forgalombiztonságot ma már kétségbe nem vonhatóan nagymértékben fokozó biztonsági öv használata szerintünk egyik kifejezője a közlekedési tövényszerűségek ismerésének és a társadalmi alkalmazkodottságnak. Ezt a véleményt látszik igazolni az az összefüggés, amely a jármű biztonsági övvel való ellátottsága és a járműtulajdonos foglalkozása, illetőleg az övvel rendelkezés és a vezetési gyakorlat között — az ittasoknál — mutatkozott. Elsősorban a magasabb foglalkozási státusba, illetve a kedvezőbb megítélésű vezetési gyakorlattal rendelkezők csoportjába soroltak rendelkeznek övvel.

A balesetbe „keveredés", tehát a felelősség kérdéskörét mellőző *baleset részesévé válás lehetőségéről alkotott vélemény* az ittasok esetében — és ismét csak itt — teljes függetlenséget mutat az iskolai végzettségtől, viszont ezen a csoporton belül szoros kapcsolat állapítható meg a személygépkocsi-vezetői gyakorlattal. A baleset okozójává válás lehetőségéről alkotott elképzelés már kapcsolatot mutat a személygépkocsi-vezetői gyakorlattal, továbbá azzal, hogy az egyén mire használja általában járművét. A vezetési szempontból kedvezőtlen megítélés alá esők, valamint a mindennapi autósok — az ittasok csoportjában — *annyira megszokják a veszélyt, hogy a balcsel részesévé válás lehetősége már fel sem merül* bennük.

Az ittas járművezetők esetében jelentős kapcsolat mutatható ki a közlekedő egyéneknek a *balesetek gyakori okai*ról, illetőleg a balesetekben a „véletlen-

„szerencsének"

véleményéről. Azok az egyének, akik objektivizálnak, akik a felelősséget magukról áthárítják a környezetükre, áttételezve a társadalomra, a szerencsének is lényegesen nagyobb szerepet tulajdonítanak. Hasonlóképp összefüggés van a balesetek okairól alkotott vélemény, valamint a baleset okozójává válás lehetőségéről adott válasz között. Akik objektivizálnak, egyúttal magukat olyanoknak képzelik, akik ezeken az objektív akadályokon is mindenkor képesek úrrá lenni. Ez kettőzötten veszélyes, hiszen az áthárítási készséggel párosult túlzott magabiztosság következménye csak az lehet, hogy baleset okozása esetén — mivel saját maga képességeit a ténylegesnél jobbra értékeli — kizárólag a környezetére hárítja a felelősséget. Az ilyen egyénnek nincs bűntudata, következésképpen a büntetés célja elsősorban a társadalom védelme lehet csak.

A *balesetek egyes jellemzőire* áttérve, a szubjektív okok súlyosságának megítélése tekintetében az ittas és a nem ittas elkövetők ismét elválnak. Az ittasok túlnyomó többsége a *veszélyhelyzetben* — de előtte úgyszintén — *semmit sem tesz a baleset megelőzése érdekében.* (A különbség a nem ittas balesetezőkkel összehasonlítva igen jelentős.)

Hasonlóképpen különbözik a két járművezetői csoport a *KRESZ-szabályok* megszegésének elemzésekor. Amíg a nem ittasok többnyire a többféle figyelési kötelezettséget előíró — és így természetszerűleg objektíve is nagyobb hibalehetőséget magában hordozó — szabályt szeg meg, addig az ittasok a *legegyszerűbb előírásoknak sem képesek eleget tenni.* Az ittasok esetében egyébként a KRESZ-szabályszegés kapcsolatba hozható a szakképzettséggel, az ősztől tavaszig, illetőleg a télen tanúsított vezetési szokásokkal. *A rendszeresen vezetők szegik meg elsősorban a legegyszerűbb forgalmi szabályokat,* ők a gyorshajtók, a forgalmi illetőleg az útviszonyokat figyelmen kívül hagyók. Az oksági irány azonban ma még nem tisztázott. Így nem tudni, hogy az ital hatása vagy a nagy rutin miatt véti-e el a közlekedés résztvevője az elemi szabályokat.

A *balesetek előtörténetét* kutatva kitűnt, hogy — eltérően a nem ittasoktól — az ittas elkövetők az ivás tényétől függetlenül sem voltak abban az állapotban, amely a biztonságos vezetést garantálta volna. Többségük ebben a csoportban a balesetet megelőzően már több mint tíz órája nem étkezett. Ez pedig önmagában is pszichofizikális alkalmatlanságot jelent.

Az ittas balesetezők cselekményüket tipikusan azonnal a vezetés megkezdése után követik el. Ez független az egyén járművezetési gyakorlatától, de összefügg a rendszeres vezetés helyével.

Az *objektív tényezőkre* áttérve, kutatásunk során megállapítást nyert, hogy a *balesetek helye* tekintetében az ittas és a nem ittas balesetezők eseményei lényegileg térnek el egymástól. Az ittasok cselekményeiket elsősorban városon kívüli mellékútvonalon követik el. A helyi jellemzők teljesen függetlenek a vezetési gyakorlattól, illetve attól, hogy az egyén mikor kezdett el vezetni.

A *sértett* megelőzési lehetőségeit vizsgálva az ittas elkövetők balesetei ismét alapvetően különböznek a nem ittasokétól. *Az ittasok olyan helyzetet teremtenek, amelyben a másik közlekedési partner* tipikusan — és az általános esetektől eltérően — *tehetetlen.*

Az előzésekben foglaltaktól részben eltérő a helyzet, ha azt vizsgáljuk, hogy a sértett tett-e (természetesen előfeltételként kezelve ennek lehetőségét) valamit a baleset megelőzése érdekében. A kérdés kapcsán az ittas és a nem ittas elkövetői csoport élesen elválik egymástól. Az ittasok esetében ugyanis a sértett még akkor sem tett semmit a baleset kivédésére, ha erre megvolt a lehetősége. Ennek elsődleges háttéroka az, hogy a sértettek — akiknek többsége szintén ittas volt — állapota miatt csak korlátozottan volt cselekvőképes, pszichofizikális rendszere csak részben működött. Végül lényegi kapcsolatot sikerült kimutatni a elkövetőnek eset megelőzése érdekében kifejtett tevékenysége között. Az igyekezet egymással párosult, azaz akként tett az ittas elkövető elsősorban kísérletet az általa előidézett veszélyhelyzet megszüntetésére, amiként ugyanezt a sértett is megkísérelte.

Az objektív tényezők szerepének elemzésekor nem mehetünk el szótlanul amellett a tény mellett sem, hogy mint másodlagos háttérkörülmény, az esetek jelentős részében jelentkezik az *elkövető közvetlen környezetének* objektíve *kedvezőtlen hozzáállása.* Gyakorlatilag arról van szó, hogy a bűncselekmények jelentős részében az elindulást a családi, rokoni, baráti kör nemhogy nem akadályozza meg, hanem ellenkezőleg; azon fáradozik, hogy az esetleg felébredő lelkiismeretet, bűntudatot minél hatásosabban elaltassa. (Ennek előzménye, hogy a járművezetőt ma még csaknem mindenütt akkor is kínálják alkohollal, ha tudják, hogy ennek hatása alatt vezetnie kell.) Nem ritkán éppen a járművek utasai azok, akik a bűncselekmény megvalósítását kierőszakolják azzal, hogy magukat akarják kényelmesen szállíttatni.

III.

Az itt közreadott, valamint az Intézet kutatási eredményeit tartalmazó korábbi beszámolókban az ittas vezetéssel kapcsolatos megállapítások — úgy vélem — nem tehetik kétségessé annak a bevezetőben említett kívánalomnak a helyességét, hogy az ittas vezetést, valamint az ittas állapotban való balesetokozást az egyéb, balesetokozással kapcsolatos bűncselekményektől az eddiginél jobban el kellene különíteni. Ez értelemszerűen maga után vonja azt, hogy a legkülönfélébb generál-, illetve speciálprevenciós intézkedéseket az ezen bűncselekménytípus jellegének is legmegfelelőbben szükséges kidolgozni. Tekintettel arra, hogy bizonyítottan másfajta szociális háttérre és más személyiségstruktúrával rendelkeznek az ittasok (legalábbis túlnyomó többségük) és megint más-sal az ún. „átlag" balesetezők, ezért sem a jelenség, sem a bűnelkövetők ellen nem lehet a balesetokozóknál megszokott hagyományos — bár ott sem mindig a legeredményesebb — eszközökkel küzdeni.

Legsürgetőbbek a tennivalóink a *tudatformálás* területén. A technika adta legkorszerűbb eszközöket is felhasználva rá kell végre döbbentenünk a társadalmat arra, hogy a 20. század második felében nem hetünk úgy élni, mint ötven vagy száz évvel korábban. Az ember bizonyos körülmények között még kifogástalan pszichofizikális állapotban is csak nehezen tudja uralma alá hajtani a környezetet. Nem kétséges, hogy ha ez az állapot nem a legkiválóbb, egy fölébe kerekedik az embernek. A járművek többségét is úgy konstruálták, hogy afölött egy átlagos pességekkel rendelkező egyén átlagos körülmények között uralkodni tudjon. A kifogástalan pszichofizikális állapotot pedig legfeljebb teljesen alkoholmentes egyénnél lehet elképzelni. Amíg ez a tény az berek többségének tudatában nem ver gyökeret, egyéb intézkedések is csak korlátozott mértékben hetnek hatékonyak.

A tudatformálás során *elsősorban* a mai *középkorosztályba* (30—45 év) *tartozókhoz kell szólnunk,* kell hatást gyakorolnunk, hiszen — amint arra tunk — elsősorban közülük kerülnek ki az ittasan balesetet okozók. El kell oszlatnunk azt a tévhitet, amely szerint a nagy vezetési gyakorlat olyan ideszettséget eredményez, amelynek segítségével ember a tudati működés kikapcsolásával is képes kezdő vezető által megoldhatatlannak tűnő helyzeteken úrrá lenni. Ez elsősorban azért nem igaz, mert ittas egyénnél már egészen alacsony alkoholkoncentráció esetén is a fizikális reflextevékenységekben, koordinált cselekvésekben hiba mutatkozik. De ittas egyén pszichikális állapotánál fogva ezeket hibákat nem veszi észre, illetve, ha észleli is, tulajdonít neki a tőséget.

Szükségesnek látszik arra is utalni, hogy miként az átlag-balesetezőnél, úgy az ittasan balesetezőnél sem beszélhetünk a véletlenek szerencsétlen összjátékáról. *Ittasok baleseteinek fő okai* mint az irreális sebességmegválasztás (ennek következtében felborulás, útpálya elhagyás, a féktávolság be nem látása miatti elütés vagy ütközés), valamint az iránytartási képtelenség (menetirány szerinti bal oldalra hajtás) *az hatásának törvényszerű következményei.* Az a kérdése, hogy ilyen állapotban az egyén korábban még okozott balesetet (bár ez esetünkben csak idő a véletlennek, a szerencsének köszönhető. Bizonyított, hogy az ittasok csak a legritkább esetben vétenek a tipikus baleseti okokat jelentő áthaladási elsőbbség és előzés szabályai ellen. Az ittas igyekszámítva ezért még képesek a legfontosabb közlekedési szabályok betartására, a biztonságos közlekedés határát azonban már helytelenül vagy egyáltalán érzik. Ehhez csatlakozik az ital önbizalmat adó hatása, amely ezt a határt a szokásosnál és a valóságosnál feljebb emeli.

Amennyiben ezeket a vázlatosan ismertetett törvényszerűségeket, valamint az italfogyasztás tényleges hatás-mechanizmusát a társadalom túlnyomó többségével sikerül megismertetnünk, és a belőlük szükségképpen adódó következtetéseket elfogadtatnunk, úgy már megoldottuk a másik legfontosabb kérdést is: az ittas vezetők hozzátartozóinak a felelősségérzetét is sikerül felkeltenünk. Az ital káros hatását helyesen felismerők nyilvánvalóan nem a vezetés megkezdésére, illetve a vezetés közbeni italfogyasztásra beszélrá az egyént, hanem ellenkezőleg: a vezetés közlevőknek nem adnának alkalmat az ivásra, ivás után pedig az egyént igyekeznének megakadályozni vezetésben.

Úgy vélem, jelenlegi körülményeink között *a film, illetve a televízió adta audiovizuális behatás lehet a legcélszerűbb.* Ennek a módszernek külföldön már eredményes hagyományai vannak. Biztos vagyok benhogy hazai szakembereink is megtalálnák azokat eszközöket, amelyekkel a mi társadalmunk széles rétegeire a leginkább lehet hatni. Ennek természetesen az előfeltétele a lehetőségek megteremtése. Az ilyen oktatómunka közérdek, amelyet sem a készítő, sem a forgalmazó fél nem tekinthet üzletnek. Az Országos Közlekedésbiztonsági Tatács vagy a Magyar Vöröskereszt hatékonyan patronálhatna egy ilyen kezdeményezést.

A generál- és speciálprevenció másik — de korántsem leghatékonyabb — eszköze a *jogalkotás,* illetve jogalkalmazás. Ezen a téren ugyancsak szemléletváltoztatás látszik indokoltnak. Szükségesnek mutatkozik — az előzőekben már bőven kifejtettek miatt — az ittasok büntetéseinek szigorítása. Ezzel láthatóvá is lehetne tenni a tudomány elméleti képviselőinek azt a nézetét, hogy az ittas és a nem ittas balesetokozás egymástól lényegesen elkülönül. *Az ittasan okozott balesetnél alapvetően a szándékos cselekmény, az ittasság dominál.* Ezért ésszerűnek látszik az a — Tokaji Géza által már korábban felvetett — javaslat, hogy *az ittas állapotban való balesetokozást az ittas vezetés súlyosabban minősítendő eseteként kellene kezelni.* Ezáltal az ittas és a nem ittas balesetokozás törvényileg is teljesen különválasztható lenne egymástól.

Egy ilyen javaslatnak az elfogadása természetesen megteremtené az alapját annak is, hogy *az ittasokat,* illetve az ittas állapotban balesetet okozókat *a büntetésvégrehajtás során is eggyel súlyosabb büntetési fokozattal sújthassuk.* (A börtönbüntetésre gondolok, ahol jelenleg a büntetési nem és a büntetési tétel hasonlósága miatt az elítéltek egyik része sem érzi az előzőekben említett fokozatbeli különbséget. Ilyen körülmények között nem csodálható, hogy a speciálprevenciós hatékonyság a szabadságvesztés-büntetés során rendkívül alacsony.)

A speciálprevenciónak a mondottakon túlmenően végezetül hatékony eszköze lehet a célirányzott *nevelés.* A csoportterápiás kezelést — amelynek már komoly hagyományai vannak — az utóbbi időben több helyütt az ittas balesetezőkre is kiterjesztették. Bár egyértelműen sikerről még korai volna beszélni, az első lépések biztatóaknak mondhatók. A módszer hazai kidolgozásán kriminológusoknak, pszichológusoknak, szociológusoknak és pedagógusoknak összehangoltan lenne célszerű munkálkodni.

Dr. Irk Ferenc