

Magángépjárművezetők baleseteiről

Irta: Dr. Irk Ferenc

A közúti motorizáció hazánkban az elmúlt időszakban tovább fejlődött. Ezzel együtt nőtt a gépjárművezetői engedéllyel, valamint a gépjárművel rendelkezők száma. Ez a tény önmagában is indokolja, hogy a ma már tömegjelenségként kezelhető járműbirtoklással kapcsolatos kérdéseket sokoldalúan tanulmányozzuk. Az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézet — tevékenysége jellegének megfelelően — feladatának elsősorban a gépjármű közlekedéssel kapcsolatos bűncselekmények problematikájának eleinését tartja. Ennek megfelelően foglalkozott az elmúlt évek során a hivatásos járművezetők által okozott közlekedési balesetek oksági problematikájával, s ezért tűzte ki legutóbb feladatául a magángépjárművezetők által előidézett közúti közlekedési bűncselekmények egyes kérdéseinek kriminológiai elemzését. A jelen tanulmány alapját ez utóbbi témakörbe tartozó közlekedési balesetek képezik.

A kutatás — az előző évekhez hasonlóan — elkövetői és kontrollcsoport bevonásával folyt. Az elkövetői csoportba összesen 160 olyan személy került a Baracscai Fogház és Börtön eliteltjei közül, akiket a Btk. 194., 194/A., 194/B. § elkövetése miatt szabadságvesztésre ítélték.

Az elkövetők által szolgáltatott adatok meggyőző viszonyítási alapjának biztosítása céljából kontrollcsoport igénybevétele is szükségessé vált. A csoport tagjait azon személyek közül válogattuk ki, akik a Magyar Autóklub által évenként adományozható 5, 10, illetve 15 éves balesetmentes vezetési gyakorlatot igazoló kitüntetést megkapták.

Az előző évi munkánkhoz hasonlóan — a pszichológiai tényezőknél a közlekedési balesetekben való szerepe vizsgálatának

fontosságát nem tagadva – rá kívánunk mutatni arra, hogy az *egyén és cselekvése alapvetően társadalmilag – szociológiailag – determinált*. Erre tekintettel az adott egyén adott szituációban való viselkedése is a szociológiai determinánsok legalább néhány jellemzőjének ismeretében inkább magyarázhatók. Ma már uralkodó az a nézet, amely szerint a közlekedési szituáció az életszituáció szerves része. Aki az élet egyéb területén nincs tekintettel másokra, az a közlekedésben sincs.¹

A közlekedési bűncselekménnyel foglalkozó kutatók körében hosszú idő óta vita folyik arról, hogy egyrészt a közlekedési baleset okozása egyáltalán bűncselekmény-e,² másrészt arról, hogy létezik-e közlekedési bűnöző, illetőleg közlekedési balesetező személyiség.³ Az eddigi kutatások egyértelműen azt bizonyították, hogy egységes közlekedési-bűnöző karakter nem létezik. A különféle vizsgálódások azonban a mai napig nem adtak választ arra a kérdésre, hogy léteznek-e olyan ismérvek (s ha igen, melyek azok), amelyek csak (vagy főként) a közlekedési balesetet okozókra (az ilyen balesettel kapcsolatos bűncselekmények elköve-

¹ A problémakört lásd részletesebben: *Göppinger, H.*: Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte. Neue Juristische Wochenschrift, Heft 61. (1959.) 12. sz., 2281 – 2283. old., illetve *Viski László*: Közlekedésszociológia és közlekedési büntetőjog. Állam- és Jogtudomány XIV. (1971.) 3. sz., 464 – 490. old.

² Az álláspontok részletes ismertetését lásd *Pinatel, J.*: La Criminologie devant la criminalité routière d'imprudence. Revue de Science Criminelle et de Droit Pénal Comparé. Nouvelle Série, 1969/3. sz., 699 – 712. old.

³ Vö. többek között: *Bingham, W. V.*: Personality and Public Accidents. A Study of Accidents Prone Drivers. Rep. A Cir. Ser. Person. Res. Fed. No. 18. 1929.; *Häkkinen, S.*: Traffic Accidents and Driver Characteristics. A Statistical and Psychological Study. Finland's Institute of Technology, Scientific Researches No 13. Helsinki, 1958. 178 – 184. old.; *Kaiser, G.*: Verkehrsdelinquenz und Generalprävention. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1970. 291. old.; *Willitt, T. C.*: Criminal on the Road. A Study of Serious Motoring Offences and those who commit them. Tavistock Publications, London, 1964. 4. old.; *Viski László*: i. m.; *Vágó Tibor*: A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1972. 109. és köv. old.; *Münnich Iván – Székács Ferenc*: A közúti balesetokozásért oltélt személyek pszichológiai vizsgálata. Kriminológiai és Kriminlisztikai Tanulmányok, 11. kötet, Budapest, 1974. A témakörrel csaknem minden balesetelemzést tárgyaló kutatás foglalkozott. A teljeskörű ismertetés nem lehetséges.

tőire), illetőleg főként a balesetmentesen vezetőkre jellemző.⁴ Ennek eredménye az, hogy számosan igyckeznek azt bebizonyítani, hogy a közlekedési baleset olyan jelenség, amelynél — egyes szélsőségeket leszámítva — egyenlő az esélye mindenkinek ahhoz, hogy okozóvá válják.⁵ Már az előző évi kutatásaink is meggyőzően bizonyították azt az álláspontot, miszerint a baleset bekövetkezésénél — sőt az eredinény súlyosságánál⁶ — a véletlennek lényegesen kisebb szerepe a feltételezetttnél. Ezen ismeretek birtokában látjuk szükségesnek a téma hővebb kifejtését. Amennyiben léteznek olyan ismérvek, amelyek főként a balesetet okozókra, vagy a balesetmentesen vezetőkre jellemzők, úgy ezek a megállapítások a *feltételezésünk helyességét* — és az eddigi alap- kutatások eredményét — igazolják.

I. A felnőtté válás folyamata

Amennyiben a személyiséget társadalmi oldalról is meg kívánjuk közelíteni, célszerű a kutatást az élet kezdeténél megindítani. Kutatási beszámoló alapján tényként kell megállapítanunk, hogy a balesetet okozó járművezetők nagyobb számban jöttek bonyolalmakkal járó szülés után a világra, mint a balesetmentesen vezetők. Következésképpen joggal tételezhető fel, hogy a központi idegrendszer sérülése is a balesetet okozóknál fordul elő inkább.⁷

A gyermek személyiségnek kialakulásánál nagy szerepet ját-

⁴ A közvéleményben a balesetek okairól kialakult nézeteket különösen részletesen lásd *Roberts, H. J.*: The Causes, Ecology and Prevention of Traffic Accidents. C.C. Thomas, Springfield, Illinois, USA, 1971. 49. old.

⁵ A probléma részletes ismertetését lásd *Kaiser*: i. m. 87., 99. és 347. old., illetve *Forbes, T. W.*: Concluding Comments. In: Ed. by: Forbes, T. W.: Human Factors in Highway Traffic Safety Research. Wiley-Interscience, a Division of John Wiley & Sons, New York, London, Sidney, Toronto, 1972. 406 - 408. old.

⁶ Vö.: *Münnich - Szakács*: i. m. A tanulmány meggyőzően bizonyítja, hogyan tér el egymástól a járművel ütköző, a gyalogost gázoló és a többszörösen balesetező személyisége.

⁷ Hronek szerint a balesetező járművezetőknél hatszor magasabb volt a komplikált szülések arányszáma. Lásd: *Hronek, J. - Havel, V.*: A balesetmentes és a balesetező gépkocsivezetők anamnéziseinek adataiban mutatkozó különbségek. Ceskoslovenská Kriminallistika, 1971/4. sz., 291 - 297. old. (OKKRI nyomszórás.)

szik a család. Az itt uralkodó kedvezőtlen légkör, a korlátozott, elsősorban a testi fenytéken alapuló nevelés, a gyermek ellenőrzésének elhanyagolása elősegíti a felelőtlen viselkedés kialakulását.

Általános az a tapasztalat, hogy a kedvezőtlen otthoni körülmények befolyása jelentős. Rá kell mutatnunk azonban egyúttal arra is, hogy ezek a tényezők „a hibás fejlődést nem okozzák, hanem legfeljebb diszponálnak arra. *Semmiféle direkt út nem vezet a hiányos milióból a társadalomellenes magatartáshoz.* Bizonyos diszpozíciók kialakulhatnak a patogén családi szituációkban, amelyek más közbenlevő faktorok segítségével — mint egy okláncolatlan keresztül — vezetnek el az antiszociális magatartáshoz.”⁹

Az egyén életvitelét döntő módon határozza meg az, hogy egyrészt városi vagy falusi környezetben nőtt-e fel, illetőleg a gyermekkorhoz hasonló, vagy attól eltérő környezetben kell-e élnie. A vizsgálati adatok arra utalnak, hogy ez a kérdés elsősorban a munkalehetőségek megváltozása folytán előálló „kényszerű” urbanizáció folyamatában játszik szerepet. Így elsősorban a falusi környezetben felnövő, de a városi környezetben élni kényszerülő egyéneknél jelent nehézséget. A falusi környezet adta gyakoribb ivási szokás komoly problémát jelent a közlekedésben. Az ittas járművezetők döntő része nőtt fel és él jelenleg is falusi környezetben.

Az iskolai tanulmányi előmenetelből ugyancsak következtetéseket vonhatunk le. Amíg a városi — és elsősorban fővárosi — vezetők könnyen tanulóknak vallják magukat, addig a vidékiek inkább az átlagos kategóriába sorolják magukat. Ez kapcsolódik azokhoz a megállapításokhoz, amelyek — magyarázatul az előadottakhoz — bebizonyítják: a szülők közötti kapcsolat összhangjának hiánya miatt a gyermeknek mind az otthoni, mind az iskolai nevelése problematikus.¹⁰

Az iskolai végzettség a személyiségfejlődésnek szintén egy jellemző mutatója. Saját kutatásunk során is bizonyítást nyert, hogy az alapfokú iskolai végzettség annál jellemzőbb valamilyen csoportra, minél kedvezőtlenebb a közlekedési viselkedésük sze-

⁹ *Hromalka-t* idézi Hronek, I. m.

¹⁰ Így vélekedik Réti. Lásd Réti László — Virág János — Szili József. Az emberi tényezők a közúti gépjárműközlekedésben. III. kötet. ATUKI Budapest, 1969. 302. old.

¹⁰ *Krivoltavny*: Különbségek az emberek között a balesetlehetőség terén. Idézi Hronek: i. m.

rinti megítélésük.¹¹ Amíg az elkövetők a 8 általános elvégzése után többségükben szakmát tanulnak, addig a kontrollesoportba tartozók igyekeznek ennél magasabb képzettséget szerezni. Ezirányú kutatások bebizonyították azt is, hogy összefüggés mutatható ki az iskolai végzettség és a közlekedési baleset során megszerzett Kresz-szabály jellege között.¹²

Az életút töretlenségének egyik mutatója, hogy az egyén *elkezdte-e olyan iskolát, amelyet később különféle okok miatt nem tudott vagy nem akart befejezni*. Saját kutatásaink arra mutatnak, hogy az iskolai tanulmányok következetességében a jó és a rossz vezető szintén elválnak.

A inondottakra tekintettel nem érdektelen azt sem vizsgálni, hogy az egyén *miért nem tanult tovább?* A balesetet okozó járművezetők elsősorban azzal indokolták tanulmányaik megszakítását, hogy nem szerettek tanulni,¹³ illetve hogy igyekeztek mielőbb pénzt szerezni.¹⁴ A kontrollesoportba tartozók ezzel szemben elsősorban objektív körülményeket jelölnek meg a tanulás megszakításának vagy korai befejezésének indokául.

A közvéleményben általánosan elterjedt az az elképzelés, hogy a baleseteket elsősorban a fiatalok okozzák, akik a közúton fegyelmezetlen magatartást tanúsítanak. Ez a megállapítás csak részben igaz. Számos kül-¹⁵ és belföldi alap kutatási eredmény bizonyítja azt, hogy:

– a magánjárművezetők körében abszolút szám szerint nem a legfiatalabb, hanem a leginkább kiforrottnak tekintett, leg-

¹¹ Matematikai statisztikai módszerrel a balesetozó és a balesetmentesen közlekedők között szignifikáns eltérést tapasztaltunk. $X^2 = 9,107$
 $p = 0,01$.

¹² Vö. Spiegel, E.: Soziologische Bedingungen und Strassenverkehrs-unfällen. Ein Beitrag zur Soziologie des PKW-Fahrers und des PKW-Verkehrs. Institut für Sozialforschung an den Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main, Abteilung Statistisch-empirische Methoden. Frankfurt am Main, 1963. 272. old.

¹³ A csoporthoz tartozás és a válaszadás között a kapcsolat meglehetősen szoros. A Kendall-féle Q érték = 0,636; N = 49; p = 0,001.

¹⁴ Az elkövetői és a kontrollesoport között az eltérés lényegi: $X^2 = 11,634$; p = 0,001.

¹⁵ Így: Willett: i. m. 15 – 16. old., Kaiser: i. m. 249., 294. és 297. old.; Mnier, O.: Lebensalter und Strassenverkehrsangepassung. Akademie Verlag, 1961. 60. old.; illetve Spiegel: i. m. 243. old. A két utóbbi tanulmány azonban arra is rámutat, hogy a fiatal vezetők a közlekedésben való részesedésüknél nagyobb arányban a baleset okozói. Ez a megállapítás természetesen az általunk tett megállapításokat nem cáfolja.

kiegyensúlyozottabb személyiséggel rendelkezők korcsoportjában fordul elő a legtöbb baleset. Ennek csak részbeni indoka az, hogy ez a korosztály birtokolja a legtöbb járművet, hiszen ma már legtöbb családban a felnőttek mellett a „gyerekek” is használják a kocsit.

– A megállapítás fokozottan érvényes az ittas хүnelkővetőkre, akik tipikusan a 30 év feletti korosztályból kerültek ki.

– Egyes kutatások kimutatták, hogy szoros összefűggés fedezhető fel az életkori csoporthoz tartozás és a megvalósított Keresztesabálysűgés jellege között.¹⁶

II. Jelenlegi szociális helyzet

A gyermekkori körűlmények – a mondottak alapján – kapcsolathozhatóak a balesetűző járművezetűvé válás tényével, hiszen a balesetet okozók számos mutatónál lényegesen kedvezőtlenebb helyzetből indultak.

A gyermekkori környezethez képest minden csoporton belül jelentűsen csűkken a falusi, s ezzel egyűtt a vidéki városi környezet részaránya. A jelenség egybeűg a közismert urbanizáló-dási folyamattal, amely az élet számos területén okoz beilleszkedési problémákat. (Amint erre már utaltunk, a falusi környezet az ittasoknak kedvez leginkább.) Tekintettel azonban arra, hogy az *urbanizáció* minden csoportnál jellemző jelenség, a *kűzlekedési hibákra őnmagában magyarázatot nem ad*. Szűksűgesnek mutatkozik a témakőr kapcsán számos egyéb hatűtűnyezűző fel-tárása is.

Az intézetűnkűnél folyó tűbbéves kutatómunka egyik általános jellegű megállapítása volt, hogy a *lakáskörűlmények* és a balesetek között kapcsolat mutatható ki. Kűlűnűsen kedvezűtlenül alakul az ittas járművezetűk lakáshelyzete. Az ittas és a nem ittas balesetokozó személyűgpkocsivezetűk esetében a lakáshelyzet kedvezű vagy kedvezűtlen voltárűl alkotott vélemény lűnyegi csoportisműrv.¹⁷

A szűbjektív megítélés jű kontrollja az objektív helyzet. Már elűzű kutatóasaink során is kimutattuk, hogy a legnagyobb nyugalmat jelentű lakásbirtoklási kategűriába a fűbűrlet, illetve a tulajdonosi minűsűg sorolható. A megállapítás ezűttal már általáno-

¹⁶ Vű. *Spiegel*: i. m. 270. old.

¹⁷ $Q = 0,740$; $p = 0,001$.

sítható, tehát ezen a területen lényegi az eltérés a balesetet okozó és balesetmentesen közlekedő járművezetők között.¹⁸

Az előző két kérdés egybevetése során véleményünk szerint nem eltűnt az a megállapításunk, hogy ez közvetve rámutat az elkövetőknek a saját szociális helyzetükkel kapcsolatos alacsony igény szintjére. Ez egyben azt is jelenti, hogy körülményeiken várható saját kezdeményezésük alapján nem fognak változtatni, hiszen azokkal (az ittasokat leszámítva) többségükben elégedettek. A megállapítás önként adja annak a következtetésnek a levonását is, hogy a kedvezőtlen lakáshelyzet az egyént tudat alatt frusztrálja.

Az otthoni élet nyugalmanak egyik közvetett kifejezője az, hogy az egyén kikkel lakik együtt közös háztartásban. A hivatásos járművezetők körében bizonyított tény, hogy a házassagnál a szülővel együtt lakás a balesetet okozókra jellemző. Intézeti kutatásunk bizonyítja, hogy a megállapítás a magánjárművezetőkre is kiterjeszhető.

Az előző két kérdéscsoport kapcsán felvetődhet az a kérdés: vajon ha az egyén akarja, tudna-e — figyelemmel különösen a hazánkban jólismert lakásproblémákra — helyzetén változtatni. Válaszunk igenlő. Ha az egyén otthoni körülményeinek személyiségére gyakorolt kedvezőtlen hatásait a maga tényleges súlyával mérné fel, valószínűleg — hasonlóan a kontrollcsoport tagjaihoz — igyekezne minél kedvezőbb körülmények közé jutni. Feltehetően feláldozná gépjárművét is, illetőleg a járművásárlásra és -fenntartásra fordítandó összegeket lakásproblémájának megoldására biztosítaná.

Előző tanulmányaink során már ugyancsak rámutattunk arra, hogy az említett kérdések az egyén életét éppúgy befolyásolják, mint az egyébként is kiegyensúlyozott vagy kiegyensúlyozatlan családi körülmények. Számos külföldi kutatás¹⁹ mutatott már rá arra, hogy a legnagyobb figyelmet azok a járművezetők mutatják, akik nyugodt házaseletet élnek. A megállapítást közvetve kutatásaink idevonatkozó eredményei alátámasztják, hiszen a

¹⁸ $X^2 = 12,119$; $p = 0,001$.

¹⁹ A nézeteket lásd bővebben: Häkkinen: i. m. 71. old.; Kaiser: i. m. 212., 304–305. old. Parry szerint az egyedülállók és a fiatalok sokkal agresszívebbek, mint az idősebbek és a házasok. Parry, M. H.: *Aggression on the Road. A Pilot Study of Behaviour in the Driving Situation*. Tavistock Publications London – New York – Sidney – Toronto – Welington, 1968. 111–112. old.

balesetet okozók — szemben a balesetmentesen vezetőkkel — többségükben nőlenek, szüleikkel laknak együtt.²⁰

Az otthoni körülmények és az azokról adott vélemények feltárása során kutattuk azt is, hogy a járművezető milyenek tartja családi életét, otthoni nyugalját biztosítottnak tekintie. Kedvezőtlen véleményt a balesetet okozók körében úgyszólván alig kaptunk, így megállapítható, hogy — legalábbis tudatosan — az esetleges zavaró tényezők hatását nem fogják fel. Az emberek többségét — eltérően a hivatásos járművezetőktől — az otthoni élete, tevékenysége kielégíti.

A családi és a lakáskörülmények, valamint a balesetek között helytelen volna közvetlen összefüggést keresni. Azt azonban lezögezhetjük, hogy mindkettő befolyásolja az egyén egyik legfontosabb tulajdonságát, azt, hogy a közlekedésben másokhoz milyen mértékben tud vagy akar alkalmazkodni.

Az otthoni körülményeken, a családi életen túlmenően a *munkavégzés módja* — véleményünk szerint — ugyancsak fontos kifejezője az egyén életvezetésének. Az emberek többsége munkahelyi körülményeivel elégedett.

Már előző kutatásaink során is megmutatkozott, hogy a munkahelyek száma és a balesetokozás között kapcsolat mutatható ki. Ezt egyébként az idevonatkozó külföldi kutatások is bizonyítják.²¹ Valamelyegyen minél kedvezőtlenebbül ítéltethető meg munkahelyi viselkedése alapján, annál kedvezőtlenebb magatartást tanúsít a közúton is. A balesetet okozó és a balesetmentesen közlekedők között az 1–3, illetve a 4 és annál nagyobb számú munkahelyek vonatkozásában mérhető az eltérés.²²

A munkához való hozzáállás egyik fontos kifejezője kellene, hogy legyen a *munkahelyi vélemény*, amelyet a hatóság kér a bekövetkezett baleset után. A több évi kutatások egyértelműen bizonyítják, hogy a munkáltatók döntő többsége nincs tisztában ennek az információnak a fontosságával. Feltehetően a tájékoztatást üres formáságnak tekintik, amely abban is megmutatkozik,

²⁰ Az eltérés a személygépkocsivezetők körében lényegi. $X^2 = 12,962$
 $p = 0,001$.

²¹ Schumann, H. H.: Trunkenheit am Steuer. Eine kriminologische und strafrechtliche Studie über einen in der Entwicklung begriffenen Typ einer Verkehrsstraftat unter besonderer Berücksichtigung der in den Jahren 1961 und 1962 im Amtsgerichtbezirk Hamburg durchgeführten Straftaten. Jur. Diss. Kiel, 1964. Idézi Kaiser: i. m. 253. old.

²² Általában: $Q = 0,480$; $p = 0,001$, de az ittásolnál $Q = 0,580$.

hogy a vélemény legfeljebb az egyénnel kapcsolatos jutalmakról vagy büntetésekről ad számot. Ezenkívül üres közhelyek fordulnak elő, mint: munkáját megfelelően ellátja, különösebb kifogás nem merült fel ellene stb. Arra semmiképp nem alkalmas, hogy a végzett munka minőségéről, a munkahelyi környezetbe való beilleszkedési képességről, esetleg közvetett adatok alapján a munkahelyen kívüli viselkedésről képet nyújtson.

A munkatevékenység egyik fontos meghatározója, hogy az egyén milyen *szakképzettséggel* rendelkezik. Nyilvánvalóan sokkal kiegyensúlyozottabban élhet az a személy, akinek szakképzettsége munkaköréhez kapcsolódik, mint az, aki bármi oknál fogva kénytelen szakképzettségétől idegen tevékenységet folytatni. (A feltételezés előzőleg a hivatásos járművezetők körében már bizonyítást nyert.) A jelenséget nem tekinthetjük elkülönítetten az iskolai végzettségről, illetőleg az iskolai tanulmányok megszakításáról mondottaktól. A külföldi kutatásokhoz hasonlóan²³ a munkához kapcsolódó szakképzettség, vagy attól eltérő szakképzettség jellemző mutatója a jó, illetve a rossz gépkocsivezetőnek.²⁴

Ismeretes, hogy a fejlett gépjárműparkkal rendelkező országokban lefolytatott számos kutatási eredmény ismeretében, illetőleg a nem ténykutatásokon alapuló megállapítások alapján kialakult egy olyan irányzat, amely a közlekedési bűnözést — ideértve a balesetokozást is — „*fehértgalléros*” bűnözésnek tekinti,²⁵

²³ Vö. *Borchert, W.*: Alkoholdelikte im Strassenverkehr. Kriminologische Untersuchungen in dem Landbezirk Verden/Aller in den Jahren 1952–1957. Jur. Diss. Bonn, 1960. Idézi Kaiser; i. m. 263. old.; *Undeutsch, U.*: Persönlichkeit und Vorkommenhäufigkeit der „Unfallfänger“ unter den Kraftfahrern. In: Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Strassenverkehr und Verkehrssicherheit o. V., Bad Godshausberg, 1962. 172. és 174. old.

²⁴ Kapcsolat szorossága az ittas elkövető és a kontrollesoport között 0,852; $N = 75$; $p = 0,001$; nem ittas elkövető és kontrollesoport között: $Q = 0,758$; $N = 73$; $p = 0,001$.

²⁵ Vö. *Bockelmann, P.*: Das strafrechtliche Risiko des Verkehrsteilnehmers. Neue Juristische Wochenschrift, München, 1960. 1280. old.; *Baumann, J.*: Verkehrsgefährdung als Massenerscheinung, ihre Bekämpfung als Aufgabe für Gesetzgebung, Polizei und Justiz, Boppard, 1961. 166. old.; *Whitlock*: i. m. 46. old.; *Forbes*: i. m. 408. old. A szociális rétegződés és a balesetek kapcsolatáról lásd *Shaw, L. – Sichel, H. S.*: Accident Proneness. Research in the Occurrence, Causation and Prevention of Road Accidents. Pergamon Press, Oxford – New York – Toronto – Sydney – Braunschweig, 1971. 58. old.

amely kriminalitási formának az elkövetői elsősorban a diplomások, a magasan képzett személyek közül kerülnek ki. Tekintettel arra, hogy hazánk eltérő társadalmi struktúrájú, az álláspontot sem igazolni, sem cáfolni nem tudjuk, de nem is akarjuk. Ezért arra szorítkozunk, hogy a hazánkban uralkodó helyzetet foglaljuk össze:

– Az elkövetői csoporton belül a hivatásos járművezetők aránya várakozáson felül magas. Megállapítható, hogy ugyanazon személyek, akik sok ezer kilométert vezetnek – mint gépkocsivezetők – baleset nélkül, mint magánjárművezetők a legdurvábban hibáznak. Véleményünk szerint viselkedésük alapja fegyelmezetlenségük, az a tény, hogy a magánjármű vezetésekor „láthatatlanabbaknak” képzelik magukat, isznak (16%), veszélyesebben vezetnek, mivel a kettős (vállalati + rendőrségi) ellenőrzés közül az egyikőtől már nem kell tartaniuk.

– A munkások aránya elsősorban a motorosok körében²⁸ magas. E kategórián belül is jelentős a tanulatlan, képzetlen segédmunkások részaránya.

– A várakozással ellentétben a magánjárművezetők baleseteinél a parasztság részesedése teljesen jelentéktelen. A 4,4%-os arány annál meglepőbb, mert a balesetek nagy része vidéken, sőt kifejezetten falun következik be.

– A kisiparosok részesedése ugyancsak nem számottevő.

– Az értelmiségi foglalkozásúak számaránya a munkások után a legjelentősebb. Az adatok azt mutatják, hogy a nem ittas körön belül az értelmiség számszerűen csaknem olyan arányban szerepel, mint a munkásság.

Az ismertetett megállapítások akkor válnának igazán értékessé, ha választ kaphatnánk arra a kérdésre, hogy az egyes rétegekben belül milyen a járművel rendelkezők részaránya.

Az egyénnek a környezetével szemben tanúsított viselkedésében szerepet játszik a *megelégedettség* szintje. Ennek pedig egyik fontos „mozgató rugója” a vélt, illetőleg a tényleges anyagi helyzet. Úgy véljük – mivel tudomásunk szerint hazánkban ilyen felmérés még nem készült –, érdemes áttekinteni táblázatos formában is az Intézetünk kutatásának a témakörrel kapcsolatos főbb eredményeit.

²⁸ A munkás kategórián belül a motorosok-személygépkocsivezetők közötti eltérés szignifikáns. $X^2 = 30,450$; $p = 0,001$.

MAGÁNGÉPJÁRMŰVEZETŐK DALESETEI

	Az egyén anyagi helyzetét							
	jónak				tűrhetőnek, illetve rossznak			
	tartja							
	Bpest absz.	%	Vidék absz.	%	Bpest absz.	%	Vidék absz.	%
Elkövető	2	20	14	29	8	80	34	71
Ebből ittas	—	—	6	24	—	—	19	70
nem ittas	—	—	8	35	—	—	15	65
Kontroll	23	46	22	44	27	64	28	60

Bár minden csoportban a kisebbség tartotta csak jónak anyagi helyzetét, az adatok alapján mégis lényegi összefüggés mutatható ki az anyagi helyzet kedvező, illetve kevésbé kedvező és kedvezőtlen megítélésé, valamint a fővárosban az elkövetői és a kontrollcsoporthoz,²⁷ vidéken az ittas elkövetői és a kontrollcsoporthoz²⁸ tartozás között.

Az egyének vélekedése és az objektív valóság összefüggésének ellenőrzésére két közvetett mutatót vettünk igénybe. Ezek közül az egyik a havi átlagkereset egy főre eső része. Az egyes csoportok között a várakozásnak megfelelően lényeges eltérések mutatkoztak. A motorkerékpárosok egy főre eső átlagjövedelme (1972-ben!) 1572 Ft. Ez az összeg az ittas személygépkocsivezetők esetében 1455 Ft, a nem ittas budapesti személygépkocsivezetőkénél 1964 Ft, a nem ittas vidéki személygépkocsivezetőkénél 1414 Ft. A kontrollcsoport budapesti személygépkocsivezetőinek egy főre jutó átlagjövedelme 1940 Ft, a vidékieké 1954 Ft.

A közölt adatok alapján két következtetés levonása látszik valószerűnek:

— A budapesti elkövetői és a kontrollcsoportba tartozó személygépkocsivezetők havi jövedelmének egy főre eső átlaga azonos, így tehát az elkövetői csoportnak a saját anyagi helyzetéről adott és az előzőekben ismertetett kedvezőtlen megnyilatkozása irreális.

— A vidéki elkövetői és kontrollcsoport-tagok anyagi helyzete

²⁷ $Q = -0,585$; $N = 61$; $p = 0,001$.

²⁸ $Q = -0,427$; $N = 75$; $p = 0,001$

valóban lényegesen különbözik egymástól, az elkövetőké lényegesen kedvezőtlenebb.

A másikkal, amellyel mind ez utóbbi, mind az azt megelőző állítást ellenőrizni kívántuk, az egyén vagyoni helyzetének értékelése. Erről nyújt tájékoztatást a következő táblázat: 100 000 Ft értéket meghaladó vagyonnal rendelkezők aránya:

	Elkövetők				Kontroll	
	motor- kerékp.	személygépkocsi			Bpest	vidék
		ittas	nem ittas			
			Bpest	vidék		
Abszolút	4	0	1	11	34	42
%	6	24	10	48	68	84

Ez utóbbi adatok részben megmagyarázzák az egyes csoportokba tartozó egyének vélekedését saját anyagi helyzetükről. Nyilvánvaló, hogy a nagy értékű vagyonnal (főként lakással, nyaralóval) rendelkező egyén kedvezőbben nyilatkozik anyagi helyzetéről, mint az olyan személy, aki a jármű megszerzését követően feltehetően ingatlanszerzésre gyűjt vagy szeretne gyűjteni. A kedvező anyagi helyzet közismerten a kiegyensúlyozott élet egyik alkotóeleme. Ezen túlmenően az egyén státuszában is biztonságot jelent, s kevésbé kísérel meg azt, hogy meg nem engedett módokon igyekezzon magára a figyelmet felhívni. *Az anyagi biztonság hiánya és a balcsesző hajlam között ily módon – ha többszörös áttételeken keresztül is, de – kapcsolat mutatható ki.*

III. Vezetői engedély és vezetői magatartás

Az előzőekben a különféle járnűvezetői csoportokba tartozó személyek életvitelét kívántuk – látszólag a közlekedéstől függetlenül – vázlatosan áttekinteni. A következő kérdés-csoport a járnűvezetői magatartás néhány aktuális kérdéséhez nyújt további támpontokat.

Választ kerestünk arra a kérdésre, hogy kimutatható-e összefüggés a tekintetben, hogy az egyén *milyen életkorban kezdett el*

járművet vezetni, s ennek megfelelően inkább balesetező vagy inkább balesetmentes viselkedést tanúsít-e. A kapott adatok azt mutatják, hogy a kontrollesoport általában később kezdett el járművet vezetni. Úgy tűnik, hogy — az előző évi kutatásokhoz hasonlóan — a határ a 25. életév. Az elkövetői csoport többsége ezen életkor alatt, a kontrollesoport többsége pedig e felett kezdett el járművet vezetni.

Az előző kutatási eredményekkel ellentétben a magánjárművezetők esetében nem hozható összefüggésbe a közlekedési kriminalitással az, hogy az egyén hol (városban avagy falun) kezdett el rendszeresen vezetni.

A vezetési gyakorlatot megelőzően nem érdektelen azt sem áttekinteni, hogy az egyén *milyen régen rendelkezik vezetői engedéllyel*. A két kérdés elkülönítése több okból is szükségesnek mutatkozik. Egyrészt azért, mert számos egyén hosszú évek óta rendelkezik vezetői engedéllyel, vezetési gyakorlata azonban — jármű hiányában — egyáltalán nincs. Másrészt tudott tény, hogy — elsősorban a motorkerékpárosok körében — számos egyén vezet úgy, hogy a szükséges vizsgákat nem tette le és így vezetői engedélye sincs. A jelenség elsősorban vidéken elterjedt. (Így a jelen kutatási anyagban az ittas motorosok 18, a nem ittasok 25%-a jogosítvány nélkül vezetve okozta súlyos kimenetelű balesetét.)

Kutatási adataink értékelése alapján összegezeként a következő főbb megállapításokat foglalhatjuk össze:

— A vidéki vezetői engedéllyel nem rendelkező motorkerékpárosok többsége 1–4 éves vezetői gyakorlattal rendelkezik. Ennyi időn keresztül veszélyeztették hiányos forgalmi, műszaki és jogi tudásuk miatt a forgalom résztvevőit. Véleményünk szerint azonban a tényeknél nem állhatunk meg. Legtöbb esetben a *bűnelkövető környezetének tudnia kellett arról, hogy az egyén motorkerékpár tulajdonosa, s bár vezetői engedélye nincs, rendszeresen vagy időszakonként közlekedik járművével*. Fokozott mértékben felelős az, aki lehetővé teszi vagy elősegíti azt, hogy ilyen személyek járművet vezessenek. A felelősség súlya azoknál a legnagyobb, akik — mint jogosítvánnyal rendelkezők — maguk is tanulták azt, hogy jogosítvány nélkül tilos járművet vezetni. A jelenlegi helyzeten csak széles körű oktató-nevelő munkával lehet változtatni, amelynek lényege a kollektív felelősségérzet felkeltése kellene, hogy legyen.

— A vezetői engedély nélkül ittasan balesetet okozók mé-
 átlagosnál is régebben vezetnek, többségük 5–14 éve. Az elő-
 ben mondtak itt fokozottan érvényesek.

— A személygépkocsivezetők összehasonlító vizsgálatánál
 állapíthatjuk, hogy az ittasan vezetőknél az 1–4 év, valam-
 a 15 év feletti vezetői engedéllyel rendelkezők, a nem ittasc
 nál az 5 éves és a régebbi vezetői engedéllyel rendelkezők sze-
 pelnek a legnagyobb részarányal. Figyelemre méltó tény,
 az ittasc elkövetők 44, a nem ittascok 48%-a 10 évesnél rége-
 vezetői engedéllyel rendelkezett. A számok ismertetésén
 menően ismét a balesetet okozó környezetének felelősségére
 juk fel a figyelmet. Ismert tény, hogy az egyén szinte sohas
 akkor okoz balesetet, amikor életében először ül ittasan a
 mányhoz. *Jogszabályellenes magatartása jól ismert környezete kör-
 ben, mégsem az elítélés*, hanem a szabályszegő magatartásra
 bátorítás a *tipikus hang*. Ugyanígy — különösen vidéken — me-
 lehetős széles körben ismert egy-egy személy „nem közlekedő
 biztos” vezetési stílusa. Környezete azonban csak a háta mögö-
 tesz erről cínlítést, szembe a legkritkább esetben. Ez is éppúgy
 mint az ittasc vezetéssel kapcsolatos nemtörődőmség — véle-
 ményünk szerint — a baleseti mechanizmus bizonyos tipikus
 elemeinek nem ismerésére vagy alábecsülésére vezethető vissza

— A nem ittasc személygépkocsivezetők közül az 5–9 éve
 vezetői engedéllyel rendelkező balesetezők az 1–4 éves vezetési
 gyakorlat kategóriába sorolhatók. Ez azt jelenti, hogy a ma már
 korszerűnek nevezhető oktatás nagy része kárba vész. Az egyén
 előről kezdhet mindent, sokkal bonyolultabb forgalmi viszonyok
 között. A legújabban bevezetett etikai képzésből sem sok marad
 meg a vezetés megkezdésének idejére. Az pedig nagyon való-
 színű, hogy a vezetés rendszeres megkezdésének idejére a for-
 galmi szabályok kisebb-nagyobb részben módosulnak.

Kutatásunk során tanulmányoztuk, hogy az egyén *milyen jár-
 művek vezetésére jogosító engedéllyel rendelkezik*. Ennek során meg-
 állapítást nyert, hogy a motorkerékpárosok többségének csak
 motorkerékpár vezetésére jogosító engedélye van. Kisebb —
 nem elhanyagolható részük — hivatásos vezetői engedély birtó-
 kosa.

A személygépkocsivezetők közül a fővárosi elkövetők több-
 sége vagy csak személygépkocsiveetői, vagy állás vállalásra
 jogosító, a kontrollcsoport tagjai szintén csak személygépkocsi-

vezetői, illetőleg személygépköcsi és motorkerékpár vezetésére jogosító engedéllyel rendelkeznek. A vidéki ittas személygépkocsivezetők személygépköcsi és motorkerékpár vezetésére egyaránt jogosító, illetőleg állás vállalására is jogosító engedély birtokosai. A nem-ittas elkövetői és a kontrollcsoport közel azonos megoszlást mutat.

A járművet vezetők életlehetőségeikhez igazodva többségükben olyan típusú járművezetői engedély megszerzésére törekednek, amelynek később reálisan hasznát vehetik. A tanulmány előző részeiben mondtuk alapján nyilvánvaló, hogy a stabil társadalmi státuszú, s eltérő foglalkozású kontrollcsoport-tagok többségükben nemigen számítanak arra, hogy gépkocsivezetőként kell megkeresniük kenyerüket. Ugyanez a realitásérzék vezérli az elkövetői csoporttagokat arra, hogy állásvállalásra is jogosító engedélyt szerezzenek. Vidéken – a fővárostól látszólag eltérő arányok ellenére is – véleményünk szerint a mozgatórugó azonos. *A legalacsonyabb társadalmi státuszú ittas járművezetők egy része – amint látjuk – hivatásos járművezető, másik részüknek bármikor lehetőség nyílik arra, hogy jelenlegi munkájukat otthagynak gépkocsivezetői munkát vállaljanak.* A veszély véleményünk szerint kézenfekvő. Ha elfogadjuk tételként azt, hogy az ittasan balesetet okozó alacsony morális szintje miatt és más egyéb okok miatt nem azonosul a törvény életvédő rendelkezéseivel, úgy nyilvánvaló: hivatásos járművezetőként – mint itatózó egyén – pusztán az utakon való tartózkodás időbeni és térbeni hossza következtében – igen nagy veszélyt jelent a társadalomra.

A kül- és belföldi statisztikai felmérések ²⁹ gyakran hangoztatják egyrészt azt, hogy a teljesen rutintalan, másrészt azt, hogy

²⁹ A Német Szövetségi Köztársaság Statisztikai Hivatalának tájékoztatása szerint a 15 millió vezetői engedéllyel rendelkezők 11%-ának (1,6 millió) semmiféle vezetési gyakorlata nincs, további 21%-a (3,1 millió) alkalmi vezetőnek vallja magát. (Wirtschaft und Statistik, hrsg. vom Statistischen Bundesamt, Stuttgart, 1966. 710. old.) A gépkocsivezetői gyakorlat és a balesetokozás összefüggéséről a mondottakon kívül lásd még Häkkinen: i. m. 104. old.; Müller, E.: Der tödliche Verkehrsunfall Typen und Ursachen tödlicher Verkehrsunfälle und sich daraus ergebende Erkenntnisse für die Unfallverhütung. Annales Universitatis Saraviensis 9. (1961.) 44. old.; Coppin, R. S. – Samuels, E.: Control of the Negligent Driver. Part 1: Characteristics of Negligent Drivers. Sacramento, 1961. 15. old.

a kevés (1–4 év) gyakorlattal rendelkezők a legveszélyesebbek a forgalomra.

Az időbeni vezetési gyakorlat adatainak értékelése során megállapíthatjuk, hogy:

– Az elkövetői és a kontrollcsoport részaránya az 5–14 éves vezetési gyakorlattal rendelkezők csoportjában azonos.

– 5 évnél kevesebb gyakorlattal az elkövetők 37%-a rendelkezett. (Ide kontrollcsoport-tag nem kerülhetett.) 15 éves vagy annál nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkezett az elkövetők 27%-a (1), a kontrollcsoport 54%-a.

– Az elkövetői csoporton belül az ittas motorkerékpárosok 41%-a 5–9 éves vezetési gyakorlattal okozta balesetét. A nem ittas motorosok zöme (32%) ugyancsak ebből a korcsoportból került ki.

– Az elkövetői csoporton belül a személygépkocsivezők gyakorlati ideje meglehetősen egyenletességgel oszlik meg. Kivétel csak az ittasok képeznek, akiknek relatív többsége (32%) 15 éves vagy annál nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkezik. Ez tehát újabb bizonyítéka azon megállapításunknak, miszerint az ittas balesetező számos tekintetben elkülönül az egyéb balesetezőktől, s elöve kevés remény van arra, hogy személyiségük átalakítható.

– A városi forgalom fokozott alkalmazkodási nehézségeinek egyik áttételes mutatója, hogy míg vidéken a 10–14 éves vezetési gyakorlattal rendelkezők a legbiztosabb vezetők közé sorolhatók, addig a fővárosi elkövetőknek jelentős része ebből, vagy az ennél nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkezők köréből adódott. A problémák mind az esetleges szociológiai, mind a pszichofiziológiai képességek és követelmények helyes arányba hozásának szükségességére hívják fel a figyelmet.

A vezetési gyakorlat kilométer értékét számos országban³¹ mértékadóbbnak ítélik meg a vezetési vagy vezetői engedély birtoklása

³⁰ Borchert: i. m. 119. old., *Kesselring, R.*: Beitrag zur Kriminologie der Strassenverkehrsdelikte. Jur. Diss. Bonn, 1959. 108. és köv. old. Idézi Kaiser: i. m. 256–257. old.

³¹ Stegen, H. E.: Fahrerlaubnis, Fahrleistungen und Unfallbeteiligung der Hamburger Kraftfahrer 1961. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 12. (1966.) 259–262. old.; Steiner, H.: Statistik der Unfalldirektoren-Konferenz über Jugendliche Lenker und Neufahrer. In: Jugend und Motorfahrzeug. Automobil-Club der Schweiz. 12. Vortragstagung, 29. Oktober 1968. in Zürich. Bern, 1968. 16. old.

időnél, hiszen így arra is választ kaphatunk, hogy az adott egyén — mint közlekedő ember — hogyan válik be. (Így még mindig figyelmen kívül marad számos el nem hanyagolható szempont, mint pl. a környezet közlekedési telítettsége, forgalomszabályozási színvonal, emberek morális helyzete, amelyek a közlekedési szituációk kialakulásában döntő szerepet játszanak.)

Kutatásaink során arra a megállapításra jutottunk, hogy a veszélyesség a személygépkocsival, illetve a motorkerékpárral közlekedők esetében eltérő. Amíg a motorkerékpáros balesetesezők többsége 40 000 kilométeren belül okozta a kutatás alapját képező balesetét, addig a személygépkocsival közlekedőknek csak 22%-a esett ebbe a tartományba. A motorkerékpárosoknak 91%-a 100 000 kilométeres vagy ennél kevesebb vezetési gyakorlatnál okozta balesetét. Ez a százalékos részesedés a személygépkocsival balesetesezők esetében az 500 000 kilométerig terjedő tartományig nyúlik el. A motorkerékpárosok esetében az ittasok és a nem ittasok között lényeges eltérés nem állapítható meg. Nem így a személygépkocsival balesetesezőknél, ahol — a várakozásnak megfelelően — az ittasok lényegesen alacsonyabb kilométerteljesítmény mellett okoznak már balesetet. A különbség a 40 000 kilométeres tartományig bezárólag jelentős. Ezen vezetési gyakorlaton belül az ittas elkövetők 56%-a, a nem ittasoknak 31%-a okozta balesetét. A legveszélyesebb tartomány a motorkerékpárosoknak a 10 000 kilométer alatt, majd 40—80 000 kilométer. A személygépkocsivezetőkénél szintén a 40—80 000 kilométer között és a 350—500 000 kilométer közötti gyakorlati tartomány a kritikus. A legbiztosabb tartományok (ahol tehát az elkövetők a legkisebb részaránnyal szerepeltek) a motorkerékpárosok esetében a 250 000 kilométer utáni, személygépkocsivezetők esetében pedig 250—350 000 kilométer között.³²

³² Érdemes összevetni a mondottakat egy külföldi megállapítással. Munsch szerint „mintegy 30 000 km lefutása után minden gépkocsivezető átcsúszik egy többé-kevésbé heves krízisnek! Valamennyiüknél jelentős teljesítménycsökkenés mutatkozik.” „E krízisnek riadósul még az a kellemetlen sajátossága is van, hogy egyre jobban fokozódik, és szabályszerű hegygyé csúcsosodik. Olyan hegygyé, amelynek orma kb. 60 000 km teljesítésc körüli magaslik, és csak kereken 100 000 kilométernyi vezetési gyakorlat után hajlik az old lankában a balesetveszélyesség átlagos szintjére. A baleseti veszély a 60 000 km határán kilencszer olyan nagy, mint a 100 000.-nél.” Munsch, G.: A gépkocsivezetőképzés új útjai. A defenzív taktika. Műszaki Könyvkiadó. Budapest, 1972. 166—167. old.

Külföldi kutatások bebizonyították, hogy különböző vezetési gyakorlat mellett a közlekedő egyén más-más vezetési hibát követ el, illetőleg eltérők a közlekedési szabályszegések jellege.³³

Kutattuk, hogy az elkövetők a *balesetel megelőző 1 éven belül* mennyit vezettek, hiszen ez részint rutinozottságuk fokmérője, másrészt – az előzőekben mondottaknak megfelelően – összehasonlítási alapot nyújt ahhoz is, hogy számszerint hány veszélyhelyzetbe kerülhettek.³⁴ Megállapítást nyert, hogy míg a motorkerékpáros balesetezőknél a 10 000 kilométernél kevesebbet vezettek, addig a személygépkocsival balesetezőknél a 10–20 000 kilométer között vezetők okozták relatíve a legtöbb balesetet. A személygépkocsival balesetezőknél az ittasok évi vezetési teljesítménye alacsonyabb (10–20 000 km) a nem ittasoknál (20–40 000 km).

A kutatásba bevont személyeknél tájékozódunk arról is, hogy *járműnemenként milyen vezetési gyakorlattal rendelkeznek*. Megállapítható volt, hogy a személygépkocsit vezetőkből képzett csoport a fővárosban nagyobb (40%), vidéken kisebb (24%) arányban egyáltalán nem vezet motorkerékpárt. A mind motorkerékpárt, mind személygépkocsit vezetők esetében a fővárosi, személygépkocsival balesetet okozók zöme ugyanannyi ideje vezet motorkerékpárt, mint személygépkocsit. A kontrollcsoportba tartozók ezzel szemben inkább motorkerékpáron kezdték meg a vezetési gyakorlat megszerzését.

A vidéki, személygépkocsival balesetet okozók zöme csekély motorkerékpáros vezetési gyakorlattal kezdett el személygépkocsit vezetni, míg a kontrollcsoportba tartozóknál itt nagy a motorkerékpáron vezetni kezdők száma. Ezek az adatok arra utalnak, hogy – a mondottak ellenére is – segítséget jelent az, ha az egyén jelentős motorkerékpárvezetői gyakorlattal a háta mögött kezd el személygépkocsit vezetni. A motorkerékpáros balesetezők körében – amint azt az előző adatok is sejtetni engedték – az ittas és a nem ittas csoport között nincs különbség. A zöm az 1–9 éves gyakorlati időszakra esik, de nem hanyagolható el az 1 év alatti gyakorlattal rendelkezők részaránya sem.³⁵

³³ Vö. *Spiegel*: i. m. 276. old.

³⁴ Vö. *Kaiser*: i. m. 175. old. Bizonyított, hogy a különböző országokban a személygépkocsik évi kilométer-teljesítménye jelentősen eltérő. Így Franciaországban 9500 km, Nagy-Britanniában 11 600, Olaszországban 15 000, az NSZK-ban 18 600 km.

³⁵ Hasonló eredményekről ad számot *Spiegel*: i. m. 83. és 89. old.

IV. Előélet

A különféle járművezetői csoportokról alkotandó vélemény teljessé tételéhez, a jó és a rossz vezető karakterének megrajzolásához szükséges vizsgálni az egyén közlekedési, valamint általános magatartását, továbbá a kettő összefüggését³⁶ a szabályok tisztelete vonatkozásában.

Már az előzőekben is több helyütt kitűnt a főváros és a vidék ellentéte. Jelen alkalommal ismét eltérés mutatkozott. A fővárosi elkövetők mindegyikének jelen eseménye volt az első, amely büntetést vont maga után. Itt a kontrollcsoportba tartozók 6%-a úgy nyilatkozott, hogy közlekedési bűncselekményért már volt büntetve. Vidéken viszont a kontrollcsoporttagok bizonyultak közlekedési szempontból kifogástalan múltúaknak. Az elkövetőknek általában 12%-a – ezen csoporton belül a személygépkocsivezetők 21%-os, az ittasok pedig 24%-os részarányal – már közlekedése során ellentétbe került a büntető törvényekkel. Itt kívánjuk felhívni a figyelmet arra, hogy az ittasok legnagyobb részaránya nem tekinthető véletlennek. Külföldi kutatások³⁷ is kimutatták, hogy az ún. visszaesési hányados (amely a visszaesések számának a visszaeső személyek számával történő osztás eredményeképpen jön létre) az ittas állapotban balesetezőkhöz körében a legkedvezőtlenebb.

Kutatási eredmények bizonyítják azt is, hogy az ittas vezetés-sel párosult balesetokozásért kizárólag az utóbbi ittas állapotban balesetet okozó személyek kerültek korábban felelősségrevonásra. Önálló ittas vezetés bűncselekményért a jelenleg is ittasan balesetezőkhöz 7%-át (a személygépkocsivezetők 15%-át), a jelen kutatásban nem ittasan balesetet okozók 6%-át (motor-kerékpárosok 11%-át) ítélték el.³⁸

³⁶ A közlekedési és az egyéb bűnözés kapcsolatáról lásd bővebben *Ruge, B.*: Die fahrlässige Tötung. Ein Beitrag zur Kriminologie. Dogmatik und Strafzumessung unter besonderer Berücksichtigung des Verhaltens im Landgerichtsbezirk Kiel in den Jahren 1956 – 1961. Jur. Diss. Kiel, 1963. 61. old. Idézi *Kaiser*: i. m. 213. old.; *Whilock, F. A.*: Death on the Road. Tavistock Publications, London, 1971. 43 – 60. old. és az ott idézett irodalom.

³⁷ *Vö. Kroj, G. – Hellemann, R.*: Zur Prognose der Rückfallwahrscheinlichkeiten bei Verkehrsdelikten. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1971/2. sz., 92 – 104. old.

³⁸ A kérdéskör részletes ismertetését lásd még *Kaiser*: i. m. 257 – 260. old.

Az ittas és a nem ittas elkövetői csoport között lényegi eltérő mutatható ki abban a tekintetben is, hogy az egyén „előélet” során közlekedési jellegű bűncselekményért (beleértve természetesen az ittas vezetést is) volt-e büntetve vagy sem.³⁹

A nemzetközi kutatási anyagokban gyakran találunk utalást arra, hogy az igazán veszélyesek a visszaeső balesetezők, hiszen ezek a személyek a közlekedésben betöltött arányszámukkal jóval nagyobb arányban okoznak balesetet.⁴⁰ Gyakran hangtatnak olyan nézeteket is, hogy az egyszeri balesetezőkkel nem is érdemes foglalkozni, hiszen annak elkövetője bárki lehet. A kérdéskörre még visszatérünk, azonban az álláspont tarthatatlanságát az is bizonyítja, hogy többször büntetve az összpopulációból mindössze 2 fő volt.

Gyakori kérdésként merül fel a közlekedési és az egyéb bűnözés közötti kapcsolat problematikája.⁴¹ Kutatásunk során laza kapcsolat kimutatható volt. Egyéb erőszakos cselekményért az elkövetők 6%-a (az ittas személygépkocsivezetők 12%-a), gazdasági jellegű bűncselekményért az elkövetők 7%-a (az ittas személygépkocsivezetőknek ezúttal is 12%-a) volt már büntetve.

Bűncselekménytípusoktól elvonatkoztatva az ittas vezetők 33%-a, a nem ittasan balesetező 20%-a volt a jelen vizsgálat tárgyát képező balesetét megelőzően büntetve. A személygépkocsivezetők körében lényegi kapcsolat volt kimutatható az ittas, illetve a nem ittas csoporthoz tartozás és az előélet tekintetében.⁴²

A kutatási beszámolóban idevonatkozó része adataival jól bizonyította, hogy a közlekedési balesetek okozóinak többségét élesen el kell határolnunk az egyéb bűnelkövető-típusoktól. Ennek az elkülönít-

³⁹ $X^2 = 4,999$; $p = 0,05$

⁴⁰ Vö. Wegner, H. J.: Die Körperverletzungen. Ein Beitrag zur Kriminologie und zur Systematik der Körperverletzungsdelikte. Jur. Diss. Kiel, 1963. 83. old.; Kesselring, R.: Beitrag zur Kriminologie der Straßenverkehrsdelikte. Jur. Diss. Bonn, 1959. 96. old.

⁴¹ A kérdéskör részletes elemzését a már idézett Whitlockon kívül lásd még Kaiser: i. m. 218. old. és az ott hivatkozott irodalom, valamint Adams, J. R.: Psychosocial Factors and Accidents in the Highway Transportation System. In: Ed. by: Forbes, T. W.: Human Factors in Highway Traffic Safety Research. Wiley Interscience, a Division of John Wiley & Sons, New York - London - Sydney - Toronto, 1972. 153. old.

⁴² $Q = 0,372$; $N = 62$; $p = 0,01$

tésnek a bűncselekmény problematikájának kezelésében — elsősorban a büntetés és az egyéb megelőző intézkedések vonatkozásában és arányában — szükséges kitűnnie.

A nyilvántartás — más helyütt már több ízben kifogásolt — hiányossága miatt lehetetlen hazánkban reális áttekintést kapni az egyén közlekedési múltjáról, mivel a nem büntetőeljárást maga után vonó hatósági intézkedéseknek a leggyakoribb esetekben nincs, illetőleg csak korlátozott körben van nyoma. Pedig ma már bizonyított tény, hogy az egyén közlekedési magatartását, a balesetet megelőző viselkedését — elsősorban kisebb jellegű, ún. „koccanásos” balesetein, de még inkább a következményekkel nem járó ún. „majdnem balesetek” tanulmányozásán keresztül lehet megfigyelni. Ennek egyenes következménye, hogy a jól szervezett nyilvántartás alapján a különféle egyéneket a közlekedésből még idejekorán ki lehetne rekeszteni. A hazai nyilvántartás „tekintélyét” jól mutatja az a tény, hogy a vizsgált ügyek 35%-ában a szabálysértési priuszlap beszerzése iránt nem történt intézkedés. Ily módon pusztán a kutatásban részt vevő egyének korántsem mindig őszinte vallomásaira kényszerültünk megállapításainkat alapozni. Ezek szerint kisebb közlekedési — ún. koccanásos — baleset miatt a résztvevők 2–8%-a volt büntetve. Ez a szám azonban feltehetően az elkövetők csoportjában magasabb lehet.

A már említett hiányos információszerzési lehetőségeink ellenére is a nem összeütkezés jellegű, egyéb közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatosan bevallott számok magasak voltak. A fővárosi elkövetők 27, a kontrollcsoport-tagok 68%-át, a vidéki motorkerékpáros elkövetők 36, a személygépkocsivezetők 54, a kontrollcsoport-tagok 66%-át vonták megelőzően felelősségre. A kontrollcsoportba tartozók döntő többsége a szabálytalan parkolás miatt, míg az elkövetők többsége hiányos járműfelszerelés, más közlekedési szabályszegés miatt került felelősségrevonásra. A szabálytalan parkolásért felelősségre vont kontrollcsoportos járművezetők nagy száma azt látszik igazolni, hogy — ellentétben egyes feltételezésekkel — a parkolási kihágások és a mozgó szabályszegések nem hozhatók összefüggésbe. Az álló szabályszegések általánosságban véve a mozgó szabálysértésektől elkülönítve kezelendők. Míg az előbbinél tipikusan a forgalom folyamatossága szenved — vagy szenvedhet — csorbát, addig az utóbbinál elsősorban a más személy veszélyeztetése a szabályszegés

alapja. Alapvetően eltérő a szabályszegés jellege tehát – tudatosan, akár nem tudatosan valószínűleg meg az egyén hiszen a parkolási szabályok áthágásával egyik lényeges közkedési „tulajdonságát”, a névtelenséget kockáztatja az egyén. A mozgó szabályszegéseknek pedig igen gyakran éppen ez a hámozgató rugója. Erre is vezethető vissza, hogy számos fejlett autós országban a parkolási szabályszegéseket nem tekintik – egyre kevésbé tekintik – rendőri feladatnak. Véleményünk rint is helyes az a felismerés, amely a rendőri erőket kizárólag mozgó szabályszegésekre koncentrálja.

A közlekedési múlt egyik mutatója – de nem kevésbé a balesetmentes vezetésközvetlen presztizskérdést csináló vezetőkre is jellemző –, hogy az egyén a balesetmentes vezetéssel járó valamelyik kitüntetéssel rendelkezik-e. A kontrollsorozat-tagság alapja – amin arra a bevezetőben utaltunk – ez volt. Anélkül, hogy a mozgalom helyességét kétségbe vonnánk, szükséges rámutatni annak néhány hiányosságára is. Egyrészt a magángépkocsivezetőknek adományozható kitüntetés tartalmilag nem, csak formálisan hasonlítható össze a hivatásos gépjárművezetőknek adható 250, 350, 500 és 750 000, illetve 1 millió kilométer balesetmentes vezetésért elismerő kitüntetéssel. Egy magánjárművezető átlagosan évente 10–25 000 kilométert tesz meg. Így a magánjárművezető csak 5–10 év alatt tesz meg annyi kilométert, mint a hivatásos gépkocsivezető egyetlen év alatt. A vezetésnek a jármű- és munkakörülmények adta különbségeiről most nem is szólunk, amely szintén döntően eltér. A mozgalom másik problémája, hogy azt csak a magángépkocsivezetők részére rendszeresítették, a motorosok – mint a közúti forgalom egyik legveszélyesebb résztvevői – ilyen balesetmentes vezetésre ösztönző rendszerből kimaradtak. A harmadik hiányosság – amelynek leküzdése igen nehéznek tűnik – az, hogy a balesetmentes vezetésért járó kitüntetés elnyerésének feltétele a járműtulajdonosi minőség. Ez pedig ugyancsak furcsa képet mutathat. Számosan vannak olyanok, akik vezetői engedéllyel és személygépkocsival rendelkeznek, azonban azt rendszeresen nem saját maguk, hanem valamelyik hozzátartozójuk vezeti. Egyébként kutatásunk során megállapítást nyert, hogy az elkövetői csoportból 3 személy (jelenleg mindhárman ittasan balesetet okozók) rendelkezett az említett kitüntetéssel.

V. Járművezetéssel kapcsolatos szokások

A különböző járművezetői csoportok általános jellemzőinek áttekintése után néhány, szorosan a járművezetéshez kapcsolódó kérdést is érintettünk.

A járművezetői viselkedés formálásának egyik fontos eszköze maga a jármű, amellyel közlekedve az egyén szemlélete fokozatosan átalakul. A gyalogos és a járművezető közötti ellentét-ről most nem kívánunk bővebben szólni. Arra azonban célszerű rámutatni, hogy valaki minél többfajta járművet vezetett élete során, annál inkább tudja magát a közúton a másik járművezető helyébe beleképzelni. Ismeretének körébe tartozik nemcsak a saját, hanem a másik közlekedési partner viselkedésének jellemzői, képességeinek és lehetőségeinek határai.

Ezen szempont figyelembevétel mellett kutatásunk során tájékozódunk arról, hogy az *elkövetők milyen arányban rendelkeznek járművel*. Ennek alapján megállapítást nyert, hogy:

- az elkövetők 90%-ának van saját járműve;
- a motorkerékpárral balesetet okozók egyike sem rendelkezik személygépkocsival;
- a személygépkocsival balesetezők egy részének csak motorkerékpárja, tekintélyes részének motorkerékpárja és személygépkocsija egyaránt van (23%), nem elhanyagolható részének viszont semmiféle járműve sincs (15%);
- a kontrollesoport-tagok azon felül, hogy természetesen mindannyian személygépkocsi tulajdonosok, viszonylag kisebb részben bírtokolnak emellett motorkerékpárt is (12%).

Az adatok joggal adják azt a következtetést, hogy a csak motorkerékpárral vagy motorkerékpárral is rendelkezők amikor személygépkocsit vezetnek, motorkerékpárvezetői viselkedésüket tanúsítják továbbra is. Megfelelnek arról, hogy az önvészélyeztetés/másokat veszélyeztetés aránya lényegesen a másik fél felé tolódik el akkor, ha személygépkocsit vezetnek. Ezzel egyidejűleg a manőverezés is veszélyhelyzetben sokkal nehezkesebb a személygépkocsivezetőknek.

A járművel rendelkezők szokásait kutatva megvizsgáltuk azt, hogy az egyén *milyen célból használja leggyakrabban járművét*. Az elkövetők döntő többségének válasza szerint a jármű a munkába járáshoz szükséges közlekedési eszközként funkcionál. A kontrollesoport-tagok többségének véleménye ezzel szemben

az, hogy a jármű kikapcsolódásához szükséges. Mivel nagy szeretet járművet vezetni, ezért szórakozásának egyik eszköze. A személygépkocsit vezetők körében a válaszadás közötti különbség a két főcsoport között lényegi. Az elkövetői csoport által adott válaszok jobb megvilágítása céljából szükségesnek látszik azt kiemelni, hogy a balesetek alkalmával tipikusan nem a munkáménmet vagy jövet szerepelt útirányként, hanem a szórakozási helyre. Külön szükséges felhívni a figyelmet arra is, hogy a munkából hazajövetelt útirányként megjelölők egy része menet közben italozott, s ezt követően okozta balesetét.⁴³

A hivatásos járművezetőkkel kapcsolatos kutatás során megkínt, hogy a helyismeret a balesetek elkerülésénél fontos tényező. A jó vezetőknek kialakult elképzeléseik vannak arról, hogy hol kívánnak rendszeresen vezetni. Erre való tekintettel a magánjárművezetők körében ugyancsak fontosnak tűnik e kérdés értékelése. A legutóbbi adatok azt bizonyítják, hogy mind az elkövetői, mind a kontrollesoport saját lakókörnyezetében közlekedik rendszeresen.

Ugyancsak a hivatásos járművezetőknel tűnt ki, hogy a szabadnap, vagy szabadság után ismét dolgozni kezdők gyakrabban okoznak balesetet, mert rendszeres vezetőüket megszakították. Ezért kutattuk azt, hogy a járművel rendelkező személyek vezetése – s ennek megfelelően forgalmi gyakorlata – mennyire tekinthető rendszeresnek. Vizsgálni kívántuk azt is, hogy az ún. vasárnapi és nyári vezetők milyen arányban részesednek az egyes csoportokban.

Elsőként arról tájékoztunk, hogy a különféle járművezetői csoportok milyen rendszerességgel vesznek részt a közúti forgalomban tavasztól őszig. A járműhasználati szokásokat illetően a fővárosi járművezetők körében lényegi eltérés tapasztalható az elkövetői és a kontrollesoport között. Amíg az elkövetői járművezetők döntő többsége rendszeresen mindennap használja járművét (elkövetői csoport: 91%; kontrollesoport: 60%), addig a kontrollesoport nem elhanyagolható része rendszeresen nem – még hétvégeken sem – használja járművét. A hétvégi autósok részaránya a két csoportban közel azonos (8–9%). Ez tehát azt

⁴³ A témakörrel kapcsolatos külföldi kutatási megállapításokat lásd *Spiegel*: i. m. 235. old.

jelentí, hogy a hivatásos járművezetőknél nyert tapasztalatok a magánjárművezetőkre nem terjeszthetők ki.

A vidéki személygépkocsivezetők válaszaí lényegileg térnek el a mondottaktól. E körön belül megállapítható, hogy döntő többségük mindennapi autós. Kivételt az ittasok képeznek, akik inkább használják járműüket rendszertelenül, kifejezetten szórakozási céllal.⁴⁴ Hasonló eltérés mutatható ki a vidéki ittas és nem ittas motoros elkövetők esetében.

A téli járművezetői szokásokat értékelve a fővárosi személygépkocsivezetők vonatkozásában megállapítható, hogy a nyári vezetéshez képest lényegi változás a csoportok között nincs. A mindennapi járműhasználat aránya tovább csökkent a hőmentes időszakban vezetők javára. A rendszertelen vezetés ismét kizárólag a kontrollcsoportra volt jellemző és továbbra is nagyobb volt a mindennap vezetők aránya az elkövetői csoportban. A télen egyáltalán nem vezetők aránya jelentéktelen.

A fővárosi autósok vezetői szokásainak összesítő értékelése során utalnunk kell arra, hogy ilyen vezetési módszer esetén két okból is könnyebb „kontrollnak lenni”. Egyrészt a kontrollcsoportba tartozó járművezető objektíve kevesebb veszélyhelyzetbe keveredik mind a maga, mind a más egyén közlekedési hibázási lehetőségeit tekintve. Másrészt a veszély vállalása, a „kockáztatás” nem válik számukra megszokottá.

A vidéki személygépkocsivezetők téli vezetését vizsgálva megállapíthatjuk, hogy az ittas elkövetői csoportra inkább jellemző a hőmentes időszakban, illetve rendszertelenül folytatott vezetés, mint a nem ittas elkövetőkre.⁴⁵ Ezek az adatok — a nyári vezetési eredményekkel is egybevetve — rámutatnak arra, hogy az ittas személygépkocsivezetők többségének a járműre mint közlekedési eszközre szüksége nincs, ráadásul a vezetésben bizonytalan is. Lényegében ugyanez állapítható meg a vidéki motorkerékpárosok ittas, illetőleg nem ittas csoportjának egybevetésekor is, azzal az eltéréssel, hogy a csak hőmentes időszakban való motorkerékpárvezetés természetes jelenségnek tekinthető. Annál kevésbé támasztható alá a motorkerékpár mint közlekedési eszköz-igény azoknál, akik csak hétvégken, rendszertelenül vagy

⁴⁴ Az ittas, illetőleg nem ittas csoporthoz tartozás kapcsolata: $Q = 0,381$; $N = 48$; $p = 0,01$.

⁴⁵ Az eltérés lényegi: $X^2 = 6,272$; $p = 0,05$.

egyáltalán nem vezetnek télen. Ez pedig az ittas vezetőkre jellemzőbb volt, mint a nem ittasokra.⁴⁶

A hazai mobilizáció tömegméretűvé válásával egyidejűleg véljük, fontos tájékoztatást kapni a *személygépkocsi-tartás* néha körülményéről. Ezeknek ugyanis áttételesen a közlekedés biztonságára is befolyásuk lehet.

Elsőként azt kutattuk, hogy a járműtulajdonos vásárolt járművéhez valamilyen berendezést, felszerelést. A vásárlás tér ugyanis a gondosság egyik mutatójaként értékelhető. A fővárosi járművezetők általában kisebb kiegészítő tartozékokkal (kék lámpa stb.) igyekeztek emelni a jármű biztonságát és komfortját. A vidéki személygépkocsivezetők körében azonban lényegi különbség mutatható ki mind az ittas és a nem ittas elkövető, mind az ittas elkövetői és a kontrollesoport között.⁴⁷ Az ittas elkövető járművük jobb felszerelésével kevésbé törődnek.

A felszerelések között szükségessé tünik a *biztonsági öv* nem mint a gépjárművek mai egyik legfontosabb biztonsági tartozékának elkülönített értékelése. Köztudott, hogy az öv használata val szemben különböző okok miatt — amelyeknek részletezésére és értékelésére nem vállalkozhatunk — mind itthon, mind külföldön⁴⁸ meglehetősen nagy az ellenállás. Annak ellenére, hogy tapasztalati úton már régen és egyértelműen bebizonyították életmentő szerepét — amelynek következtében a közlekedési kriminalitás alakulására gyakorolt hatása sem becsülhető le — kötelezővé tételét csak kevés országban tudták a szakemberek elérni.

Hazánkban a kérdéskör kapcsán a következő kép alakítható ki — A biztonsági övvel ellátott gépkocsi aránya a kutatási időszakban nagyon alacsony volt. Az arány a fővárosban (ahol pedig elvileg kisebb a szerepe) némileg kedvezőbb. Az elkövetők 15, a kontrollesoport-tagok 26%-ának volt a gépkocsijába beszerelve. Vidéken nem volt olyan elkövető, akinek kocsijában öv lett volna, s a kontrollesoportba tartozóknak is csak 10%-a vásárolta meg.

⁴⁶ $Q = 0,411$; $N = 64$; $p = 0,001$.

⁴⁷ $X^2 = 6,304$; $p = 0,06$; illetve $X^2 = 4,002$; $p = 0,06$.

⁴⁸ Pjafferott, I.: *Problemfeld Sicherheitsgurt*, valamint Berger, H. J. — Bliersbach, G. — Dellen, R. G.: *Zur Psychologie des Sicherheitsgurtes*. In: *Für und wider Sicherheitsgurte. Faktor Mensch im Verkehr*, 15/16. Tetzlaff Verlag, Frankfurt am Main, 1973.; Roberts: i. m. 587. old.

— Informálódunk aziránt is, hogy az egyes csoportok járműveiben miért nincs öv. Az adatok ismeretében a következő főbb megállapítások tehetők:

A fővárosi elkövetők, valamint az ittas vidékiek veszély- és felelősségtudata különösen csökkent. A biztonsági öv szükségességét tagadók egy része nem veszi számításba azt, hogy a biztonsági öv a másik közlekedési partnert a börtöntől mentheti meg azáltal, hogy az egyébként törvényszerűen bekövetkező súlyos eredményt elhárítja. Másik részüknél viszont e szempont tudatosításának hiánya a probléma.

A vidéki járművezetőknek egy része valóban olyan régi típusú járművek tulajdonosa, amelyekbe a biztonsági övet nem lehet beszerezni. Más részük nem tud arról, hogy számos kocsiiban a biztonsági öv helye ki van alakítva, bár ez nem látszik. Harmadik részük viszont tudatosan nyilatkozott az általa is ismert tényekkel ellentétben úgy, hogy kocsijába a biztonsági öv beszerezhetetlen.

Az egyéb okoknak a kontrolcsoportnál különösen nagy részaránya és az adott magyarázatok alapján úgy tűnik, hogy a biztonsági öv tömeges elterjesztése csak hatékonyabb intézkedésekkel (mint pl. önkéntes alapon, de árának lényegesen csökkentése útján vagy rendeleti úton) lehetséges.

VI. A vezetők beállítódása a balesetek törvényszerűségeihez

A tudatosan helyes közlekedési magatartás kialakításához fontos a közlekedés törvényszerűségeinek, az egyes összetevők tényleges szerepének valóságos ismerete. Ezért vizsgáltuk kutatásaink során azt, hogy *mi a véleménye a járművezetőknek a közlekedési balesetek okairól, azok bekövetkezési törvényszerűségeiről, saját és mások közlekedési magatartásáról.* A kapott adatok értékelése alapján megállapíthatjuk, hogy a közlekedési balesetek okairól az egyes csoportoknak meglehetősen eltérő a véleményük, s ezek a vélemények a kérdéses csoport közlekedési magatartásának egyik közvetett ismertetőjelei. Már az előzőekben is utaltunk arra, hogy a közlekedési balesetekkel foglalkozók is — különféle megfontolások alapján — ritkán találják meg az objektív (a baleset-
okozó személyen kívüli) és a szubjektív (a balesetet okozó szemé-

lyében rejlő) okok tényleges arányát. Időről időre találkozni mind az objektívizáló, mind a csak magatartáshibában baleseti okokat felfedezni vélő szubjektívizáló szemlélettel.⁴⁹ A ténykutatások mindenesetre egyre meggyőzőbb erővel igazolják annak az irányzatnak a feltevéseit, amelyeknek képviselői azt vallják, hogy a balesetek elsősorban a közlekedő ember magatartáshibáira vezethetők vissza (beleértve a sértettet is!); az objektív tényezők (út, időjárás, látási viszonyok elégtelensége, az infrastruktúra viszonylagos elmaradottsága stb.) csak másodlagos szerepet töltenek be az oksági mechanizmusban.

A megállapítások helyességét támasztják alá mindazok az intézeti ténykutatási eredmények, amelyek szerint a kedvezőtlen út-, időjárási, forgalmi viszonyok, forgalomszervezési és műszaki hiányosságok összességükben a baleseteknek mintegy 10–20%-ánál jutottak szerephez. Erre való tekintettel rámutatunk arra, hogy az ilyen körülmények javítása kétségtelenül nagymértékben kompenzálhatja az emberi magatartás hibáit, ami azonban nem jelenti egyúttal azt is, hogy a kedvező feltételek hiánya tipikusan és szükségszerűen balesetelőcsigító tényező. Másfelől azonban utalunk arra is, hogy ezen körülmények javítása egyszerűbb, mint az emberi tudatformálás. A kutatásban résztvevők szubjektív véleményei is jól jellemzik a csoporthoz tartozásukat. Amíg a balesetet okozó járművezetők többsége a közlekedési balesetek egyre növekvő számának okaiként döntően objektív tényezőket jelöl meg (pl. rossz útállapot, keskeny utak, hibás forgalomszervezés, túlságosan zsúfolt utak állandósuló csúcsforgalommal), addig a balesetmentesen vezetők elsősorban emberi okokra (figyelmetlenség, türelmetlenség, agresszivitás, másokra tekintettel nem levés, közlekedési szabályok hiányos ismerete stb.) vezetik vissza a baleseteket. Az objektívizálás annál fokozottabb, minél veszélyesebb az adott csoport a közlekedésre. Leginkább a vidéki ittas személygépkocsivezetők jelöltek meg objektív okokat a balesetek növekvő számaként. A különbség a személygépkocsivezetők körében a fővárosi elkövetői és a kontrollcsoport között is lényegi,⁵⁰ de még inkább az a vidéki nem

⁴⁹ Az álláspontok ismertetését lásd részletesen: *Willet*: i. m. 13. és köv. old.; *Forbes*: i. m. 408. old.

⁵⁰ $X^2 = 5,641$; $p = 0,06$.

ittas elkövető és a kontrollesoport, illetőleg az ittas elkövetői és a kontrollesoport között.⁵¹

Az előző kérdéskörhöz kapcsolódóan kutattuk a meghallgatott személyek véleményét a *véletlen*,⁵² illetve a *szerencse*⁵³ szerepéről a balesetek megtörténténél. Úgy véljük, az a kérdésre adott válasz rendkívül jellemző a közlekedő egyénre, annak egész magatartását hűen fejezi ki. Közvetve olyan kérdésekre is kihat, mint a biztonsági övek szükségessége stb. Nyilvánvaló, hogy aki a *közlekedési balesetek bekövetkezéséről fatalista nézeteket vall, az adott veszélyhelyzetben is sokkal kisebb erőfeszítést tesz a balesetek elkerülésére*. Ezen személyeknél kizárt az, hogy állandó „készzenlétben” vezessenek, azaz a közúti forgalomban való részvétel során minden idegszálukat saját közlekedésük helyességének kontrollálására, más személyek hibájának idejekorán való észrebevételére és a hiba korrigálására összpontosítsák.

A szerencse szerepével kapcsolatos vélekedés ugyancsak jellemző az egyes csoportokra. A szerencsének döntő szerepet biztosít a fővárosi elkövetők 90%-a (a kontrollesoport 16%-a), a vidéki motorkerékpárosok 47%-a, a vidéki elkövetői személygépkocsivezetők 46%-a (a kontrollesoport 12%-a).⁵⁴ Másként fogalmazva a kérdést: a balesetek elkerülhetetlenségét tagadók sorába a fővárosi elkövetők közül senki, a kontrollesoportnak 68%-a, a vidéki motorkerékpárosok 8%-a, az ittas személygépkocsivezetők 16, a nem ittas elkövetők 44%-a, a kontrollesoportnak 62%-a tartozott.

A járművezetői készenlét fontos feltétele az, hogy az egyén tisztában legyen azzal: nincs kizárva a lehetősége annak, hogy balesetbe keveredhet, függetlenül attól, hogy ilyen szituációnak korábban volt-e részese vagy sem. A tudatformálás irányának meghatározásánál pedig döntő szempont a járművezetők álláspontjának megismerése erről a kérdésről. Ezzel összefüggésben vizsgáltuk a járművezetők véleményét a vonatkozásban, hogy *elképzelte-e már azt, hogy balesetbe keveredhet*. (Azaz balesetnek

⁵¹ $X^2 = 8,602$; $p = 0,01$; illetve $X^2 = 21,298$; $p = 0,001$.

⁵² A véletlen szerepéről lásd bővebben: Kaiser: i. m. 359. old.

⁵³ A szerencse szerepéről alkotott nézeteket lásd Shaw-Sichel: i. m. 14. old.

⁵⁴ A vidéki személygépkocsivezetők körében az eltérés az elkövetői és a kontrollesoport között szignifikáns. $X^2 = 13,763$; $p = 0,001$.

része lehet felelősségétől függetlenül.) Igenlően nyilatkozott a fővárosi elkövetők 36 (kontroll 82!), a vidéki ittas motorosok 59, a nem ittasok 76, a személygépkocsivezetők 69 (kontroll 88)%-a. Nyilvánvaló, hogy a kontrollcsoport tanúsított józanabb magatartást. Jellemező, hogy az elkövetők jelentős része még ezt a lehetőséget is figyelmen kívül hagyta a balesetet megelőzően.

Következő kérdésként arra vártunk választ, hogy az egyén (az elkövetők a balesetet megelőzően) *elképzelte-e már, hogy baleset okozójává válhat*. Mivel a számszerűség a közlekedési propaganda szempontjából is tanulságos, a kapott eredményeket táblázatban ismertetjük:

Elképzelte-e már, hogy baleset okozójává válhat?

	Budapest		Vidék				kontroll
	elkövető	kontroll	elkövető				
			motorkerékp.		szem. gk.		
			ittas	nem i.	ittas	nem i.	
igen	27	56	33	56	60	44	58
nem	73	44	67	44	40	56	42

A számok azt igazolják, hogy a fővárosi elkövetők vannak legkevésbé tisztában saját képességeikkel, látható másrészt az is, hogy a vidéki ittas motorkerékpárosok csak kevésbé, míg az ittas személygépkocsivezetők nagyobb részben tudnak arról, hogy közlekedésük mások számára veszélyt jelent. Figyelmet érdemel ugyanakkor az is, hogy a kontrollcsoport-tagok nem elhanyagolható része – a sok éves sikeres autós múlt után – az elvártnál nagyobb önbizalommal vezet.

Harmadik kérdésünkben arra vártunk választ, vajon a vizsgálatban résztvevők *beleképzeltek-e magukat olyan helyzetbe, hogy balesetet okozhatnak*, néghozzá olyan súlyosat, amelyért szabadságvesztésre is ítéltetik. A fővárosi balesetezőik teljesen irreális gondolkodását jól bizonyítja, hogy közülük senki sem válaszolt igennel (kontrollcsoport: 26%). A vidéki járművezetőknek 26–36%-a válaszolt pozitívan. Az alacsony arány arra hívja fel a figyelmet, hogy a *járművezetők döntő többségének teljesen téves*

elképzelései vannak egyrészt a balesetek oksági mechanizmusáról, a törvényszerű és a véletlen kapcsolatáról, valamint saját pszichofiziológiai képességeiről, amely mint láttuk, szociológiai tényezők által is színezett.

VII. Következtetések

A közlekedő ember viselkedését balesetein keresztül tanulmányozva — a három évi kutatás tapasztalatait összefoglalva — a következő főbb megállapításokat tehetjük.

Úgy véljük, célszerű tovább finomítani a közlekedő ember kategorizálását. Alapvető kérdés annak tisztázása: vajon egy szintre helyezhető-e az a téma, hogy ki okozhat balesetet, valamint az, hogy létezik-e a közlekedőknek olyan kategóriája, amely az átlagosnál nagyobb valószínűséggel balesetet fog okozni.

A kérdésfeltevés megválaszolásánál — figyelembe véve a hazai és nemzetközi irodalomnak a balesetek eloszlásáról kialakított álláspontját⁵⁵ — határozott nemmel kell felelnünk. A közlekedő embereknek minőség szempontjából két, mennyiségileg pedig három — egymástól meglehetősen jól elkülöníthető — csoportját alkothatjuk.

A *minőségi ismérvet* figyelembe véve elkülönítetten célszerű kezelnünk egyrészt az ittas állapotban, másrészt a nem ittas állapotban balesetet okozó személyeket. A kutatási eredmények egyértelműen bebizonyítják, hogy mind személyiségükben, mind aktuális viselkedésükben lényegileg térnek el a nem ittas egyénektől. A *mennyiségi ismérveket* figyelembe véve úgy véljük, a közlekedő egyéneket az eddiginél is tudatosabban célszerű a hagyományos felosztástól eltérően kettő helyett három csoportba sorolni. Nevezetesen: akik soha, akik egyszer és akik visszatérően okoznak balesetet. Bár elméletileg mindenkinek megvan az esélye arra, hogy közúti baleset okozója, de még inkább részese, szenvedő alanya legyen, a tapasztalatok azt mutatják, hogy — meg-

⁵⁵ A baleseti eloszlásokról részletesen lásd *Mittenecker, E.*: Methoden und Ergebnisse der psychologischen Unfallforschung. Deuticke, Wien, 1962. 14. old.; *Leitrenz, H.*: Der Staat und die Verkehrssünder, Kraftfahrt und Verkehrsrecht, Hamburg, 1966. 451. old.; *Allport, F. H.*: The J-curve Hypothesis of Conforming Behaviour. Journal Social Psychology, 1934/5. 141–183. old.; *Kaiser*: i. m. 31–35. old.

felelő közlekedési taktikával⁵⁶ — nagy a valószínűsége hogy az ilyen esetek elkerülhetők. A siker azonban csak sokir és jól összehangolt munka esetén remélhető. (A főbb felad egy részéről már az előzőekben is említést tettünk.)

A tudatformálás területén elsősorban a legkülönbözőbb kommunikációs eszközök előtt állnak nagy távlatok, de egyú felelősségteljes feladatok is. Rá kívánunk mutatni arra, hog közlekedési felvilágosító akcióknak az eddigi kettős célon információ a járművezetők részére az ember, a jármű, az út, a lkedésszabályozás főbb kérdéseiről, ezek összefüggéseiről, tov bá kísérlet annak tisztázására, hogy milyen módon lehet a kö. kedés résztvevőit a közlekedésbiztos magatartásra motiválni túl kell haladniuk.

— Elsődleges feladat annak tudatosítása a társadalom egész számára, hogy a közlekedés kollektív „játék”, amelynek szabályait mindenki be kell, hogy tartsa és másokkal is be kell, hogy tartassa. A baleset tipikusan az emberek interakció-hibáinak törvényszerű következményei, s így semmiképp nem tekinthetők véletlen szeszélyes játéka eredményének.

— Az emberek legkülönbözőbb rétegeit (így a gyalogosokat a járművezetőket, a fiatalokat, a középkorúakat és az öregeket) a szerepüknek és koruknak legmegfelelőbb, leghatásosabb eszközökkel, célirányosan szükséges nevelni a defenzív közlekedés módra. Elégtelen „a” balesetek ellen harcolni. Az egyes főb csoportoknak irányított eszközökkel taníthatók csak meg az emberek többsége arra, hogy egyrészt állandó „készenléti” állapotban közlekedjenek, másrészt — az előbbi folyamatoként veszélyhelyzetben megtalálja a legmegfelelőbb „vészkijáratot”. Ezzel együtt természetszerűen a jogi tudással szemben az etikai tudás előnyt élvez.

— A közlekedés egyes résztvevőire vonatkozó megállapítá-

⁵⁶ A védekező, ún. defenzív taktikát lásd részletesen *Munsch: i. m.*

⁵⁷ *Jensch, M. — Spoerer, E.: Medizin im Dienst der Verkehrsaufklärung. Effizienz, Kritik, Gestaltungs-kriterien. Faktor Mensch im Verkehr, 12. Tetzlaff Verlag, Frankfurt am Main, 1972. 10. old.*

⁵⁸ Az ilyen oktatási módszer hatékonyságát jól bizonyítja: *Raymond, S. — Risk, A. W. — Shaoul, J. E.: An Evaluation of the Effectiveness of a Course in Driver Education, illetve Pain, R. F. — Whüitenburg, J. A.: Evaluation and Development of Driver Training. A First International Konferenz on Driver's Behaviour, 1973. írásos előadás anyaga.*

sainkra áttérve úgy találjuk, hogy a közlekedésbiztonsági nevelő munkát különösen indokolt a középkorú járművezetők körében kiszélesíteni.

— A céltudatos oktatómunka továbbfejlesztése mint kívánalom során szükségesnek tartjuk ismételten felhívni a figyelmet a nemzetközi adatokkal is részben megerősített jelen kutatási eredmények legfőbb megállapításaira. Így kétségtelenül bizonyítottnak tekinthető, hogy a magánélet kiegyensúlyozottsága szoros kapcsolatban van a közlekedési viselkedés minőségével. Bizonyított tény az is, hogy a nagy vezetési gyakorlat nem mentesít az óvatos vezetés alól. Sőt az esetek többségében a baleset bekövetkezésének valószínűsége a forgalomban töltött idővel növekszik. Nyilvánvalóvá vált, hogy az ittasok tipikusan a középkorú, nagy vezetési gyakorlattal rendelkező személyek köréből kerülnek ki.

— A hivatásos járművezetők képzési programját indokolt volna kiegészíteni azzal, hogy a közlekedésben akkor is kötelesek figyelmeztetett magatartás tanúsítani, amikor mint magánszemélyek vesznek részt a forgalomban.

— A személygépkocsivezetők figyelmét szükséges lenne felhívni arra, hogy a biztonsági öv a szociabilitásnak is egyik mutatója. Annak használója nemcsak saját életét védi, de esetleg a másik közlekedési partnerét is.

— Az oktatómunkát a motorosokra is célszerű kiterjeszteni. A balesetekben képviselt jelentős részesedésük arra a szükségesszerűsége hívja fel a figyelmet, hogy az eddiginél szervezettebb oktatásban kell részesíteni őket. Az ittas vezetés elleni propaganda pedig elsődlegesen feljűk kellene, hogy irányuljon.

— Indokolt volna lehetőséget biztosítani arra, hogy a régi vezetői engedéllyel rendelkező, de a vezetési gyakorlatot hosszú ideje mellőző egyének — önkéntes alapon — továbbképezhessék magukat. A képzésnek a közlekedési etika, a forgalmi gyakorlat és a közlekedési szabályok köré kellene csoportosulnia.⁵⁹

⁵⁹ A kérdéskörrel önálló szekciódülés keretében foglalkozott a Közlekedő Ember Viselkedésével Foglalkozó Első Nemzetközi Konferencia. (Zürich, 1973. október 7–12.) A főbb kérdésköröket lásd a következő referátumokban: *Biehl, B.*: Probleme bei der apparativen Messung der Blickbewegungen in konkreten Verkehrssituationen; *Dewar, R. E.*: Communicating to Motorists with Road Sign Symbols; *Sremec, B.*: Perception of a Traffic Sign and Driving Speed.

— Az eddiginél jobban fel kellene hívni a figyelmet a városi környezet veszélyeire is. A városi balesetek komplexitásáról va azonban nem mehetünk el némán amellett a tény mellett hogy a hiányos forgalomszervezés éppen ezeknél a balesetek játszotta a legnagyobb szerepet. A külföldön és hazánkban⁶⁰ mind többet emlegetett információ-túlterhelés csak a kifogástalan forgalomszervezés mellett remélhető kiküszöbölhető tényezőne

— Különösen fontos feladat — amely egyúttal kitartó munka is igényel — az ittas vezetés társadalmi szinten való elítélésének kikényszerítése. Első lépésként véleményünk szerint azt kell megváltoztatni, hogy az ittas vezetőket környezete közömbösen kívülállóként szemlélje. Lényegesnek tartjuk hangoztatni, hogy ha ma jogilag nem is, de erkölcsileg minden ember felelős azért ha ittas embert a jármű vezetésében nem akadályoz meg, bár megtethetné. A felelősség annál nagyobb, minél erőteljesebb tást gyakorolhat a kívülálló a közlekedő egyénre.

A jog eszközeivel ugyancsak a jelenleginél hatásosabb megelőzési tevékenység kifejtésének lehetősége látszik valószínűnek. A leglényegesebbeknek a következőket tartjuk:

— Az igazságszolgáltatási tevékenységnek a veszélyes helyzetre és nem a felelősség fogalmára kell koncentrálnia.⁶¹ Ennek szellemében szükséges — a lehetőség szűk korlátai között — büntetőeljárás hatékonyságát emelni. Fontosnak tekinthető büntetőeljárás időtartamának lerövidítése. Amint arra már másutt rámutattunk, a közlekedési ügyeknél is a gyors, határozott vezetésű eljárás sokkal hatásosabb, mint a hosszadalmas, több hónapra, sőt éven át tartó bizonyítási procedúra. Az ítéletek szóbeli és írásbeli indokolásában általában nagyobb hangsúlyt kellene, hogy kapjon az elkövetőn kívüli „körülmények” — mint a sértett és más tényezők — tényleges szerepének tisztázása.

A kiszabott fő- és mellékbüntetések mértékének meghatározásakor fokozottabb mértékben lenne szükséges figyelembe venni a baleseti mechanizmus egyes elemeit az eredmény szemlélet rová-

⁶⁰ *Hadas János*: Az emberi érzékelés és észlelés kibernetikai modellje, mintavételezéses információcsatornák. Az Igazságügyi Műszaki Szakértői Iroda tudományos kiadásai, 1973/7., valamint *Destek Miklós*: Közlekedési balesetek megelőzése és rendszerelmélet. Az Igazságügyi Műszaki Szakértői Iroda tudományos kiadványai, 1973/8.

⁶¹ Ezt a felismerést hangoztatja Pinatol is az előzőekben már hivatkozott cikkében.

sára. Indokoltnak tűnik rámutatni arra, hogy a magánjárművezető cselekménye — közel azonos körülmények mellett — az esetek többségében súlyosabbnak minősítendő, mint a hivatásosoké, azon egyszerű oknál fogva, hogy a hivatásos gépkocsivezetőknek adott időszakon belül kb. 5–10-szer akkora az esélyük arra, hogy magatartáshibájuk káros következménnyel járjon, mint a magánjárművezetőké.

— A korábban már balesetet okozó és ezért a járművezetés-től is eltiltott egyének esetében az újbóli vizsga letételének lehetőségét egyfajta pályaalkalmassági vizsgálat eredményétől kellene függővé tenni. A koccanásos összeütközéseket és egyéb közlekedési szabályszegéseket is nyilvántartó — s előbb-utóbb feltétlenül bevezetésre kerülő — központi adatbank jelzései alapján a notórius szabályszegők alkalmassági vizsgálatát ugyancsak célszerű lesz megejteni. Az alkalmasság kritériuma elsődlegesen a pszichikális, szociális és csak másodlagosan a fizikális megfelelés kellene, hogy legyen.

A *forgalomszervezési* hiányosságok felszámolására, s a munka magasabb színvonalra emelésére elsősorban a mind nagyobb számú személygépkocsivezetők biztonságos közlekedéséhez van szükség. Tekintettel arra, hogy a kérdéskörrel már több ízben részletesen foglalkoztunk, az alapelveket nem ismétljük meg. Ide kívánczik azonban annak megemlítése, hogy a helytelen, hibás forgalomszervezés a nem ittas személygépkocsivezető-elkövetők önfelmentő tevékenységében — joggal — nem csekély szerepet játszik.

Az *ellenőrzés* legfőbb feladatai a mondottakból részben már önként adóttak. Súlyponti kérdésnek tartjuk az ittas vezetés elleni küzdelemnek az ellenőrzés intenzitása útján való erősítését. Az ittas vezetők által okozott balesetek objektív jellemzői megadják a főbb irányokat. Az ellenőrzést főként a hétvégeken az esti órákban, a szórakozóhelyek üzletzárását követő egy óra időtartamig bezárólag a szórakozóhelyek környékén és a kevésbé forgalmas mellékútvonalakon célszerű folytatni. Indokolt lenne megteremteni a lehetőséget arra, hogy a már egyszer (vagy ismételt) ittasan balesetező, vagy ittas vezetésért felelősségre vont személy állandó vagy időszakos megfigyelés alatt álljon.⁶² Ehhez

⁶² Az USA több államában pl. az ilyen személyek járművei meghatározott ideig „megkülönböztető jelzést”, piros színű rendszám-táblát kapnak.

is azonban elsődleges feltétel a világos, egyértelmű, könnyen kezelhető központi nyilvántartás.

— A motorkerékpárosok ellenőrzésének fokozása egyrészt említettek vonatkozásában, másrészt a nagyszámú vezetői engedéllyel nem rendelkező személy kiszűrése céljából szükség van. Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a jogosítvánnyal rendelkező és többségükben rendszeresen vezető személyek része képtelen arra, hogy a vizsgakövetelményeknek eleget tegyen.

— Az éjszakai balesetek többsége a tompított fény használata melletti irrécálisan magas sebesség megválasztására vezethető vissza, amelyhez bizonyos esetekben a szemközti közlekedő jármű vakítása is hozzájárul. A feladat kettős. Az eddigig szigorúbban szükséges ellenőrizni a szabályos világítás mellett szabályos sebességgel való közlekedést. Ezen túlmenően oktatni is kellene azt, hogy a hazánkban tömegesen elterjedt járműtípusok vezetői „vakon” vezetnek minden olyan esetben, amikor a kellően meg nem világított területen éjszaka tompított fényvel 50 km/óránál nagyobb sebességgel közlekednek. A megadott sebességérték a felső határ. Számos jármű vezetője — akár a vezetett kocsija, akár saját állapota miatt — még ilyen sebesség mellett sem látja be fékútját.

A tanulmány — a kérdéskör rendkívül szerteágazó voltára tekintettel — szerkezetileg nem követhette a kriminológia hagyományos felosztását. Az embercentrikus megközelítési mód kapott döntő hangsúlyt, ezért a morfológiai rész többségében, valamint egyes etiológiai szempontok is (pl. a sértett és egyéb személyek szerepe stb.) háttérbe szorultak. Ennek ellenére úgy véljük, a tanulmányból levonható következtetések alapján fogantatandó intézkedések hozzájárulhatnak a forgalombiztonság fokozásához.