

A közlekedési balesetekkel kapcsolatos bűncselekmények megelőzési irányai és eszközei

Írta: Dr. Irk Ferenc

Hazánk közlekedése az utóbbi évtizedben rohamos fejlődésnek indult. Mint minden — alapjában kedvező irányú — változásnak, úgy a motorizációnak is számos kedvezőtlen hatása érvényesül.

Ezek között első helyen szerepel a baleset.

A közlekedés mint kutatási tárgy helyet követel magának mind a büntetőjogban, mind a kriminológiában. Ez utóbbi a maga sajátos eszközeivel elemzi a jelenség főbb összefüggéseit és okait.

Ezek ismeretében megkísérli kidolgozni a megelőzésnek a bűnügyi tudományok szempontjából legfontosabb elvi és gyakorlati szempontjait.

A közlekedési balesetokozás területén végzett intézeti kutatásokról e sorozat korábbi köteteiben és másutt részletesen beszámoltunk. Szükségesnek tűnik azonban a megelőzés rendszerének összefüggéseiben való átfogó áttekintése. A következőkben erről lesz szó.

Mielőtt azonban a prevenció intézkedések részletezésére rátérnénk, hangsúlyozni kívánom: az olyan komplex jelenségek esetében, mint a közlekedési balesetokozás, a megelőzés eredményessége csak a legkülönbözőbb tudomány- és szakterületek eredményeinek, nézetrendszereinek, elképzeléseinek megfelelő súlyú egyesítése útján várható. A balesetmegelőzés területén súlypontoszerű tevékenységre van szükség. Tekintettel arra, hogy a megelőzés érdekében mozgósítható anyagi és személyi erők korlátozottak, az eszközöket olyan problémákra célszerű összpontosítani, amelyeknél az erők bevetése sikerrel kecsegtet. Ezért a koncepció nélküli kutatások eredménytelenek. Célszerűvé csak akkor válhatnak, ha az egyén jobb meg-

ismerésen túl a kapott eredményeket a megelőzés szolgálatába is lehet állítani.¹

A balesetsökkentő intézkedések irányának meghatározásánál lehetetlen figyelmen kívül hagyni, hogy minden ilyen irányú intézkedésbe a közlekedő ember egyik tulajdonságát, a hanyagságot be kell kalkulálni. Ez az alapja annak a szemléletnek, amely legfőbb céljának a járművezetői tevékenység könnyítését tekinti. Alapvető szempont, hogy a közlekedő embert segítségük elsődrendű tevékenységében: a közlekedésre való koncentrálásban.² Központi kérdésként kell tehát kezelnünk, hogy vajon a hibázó járművezetők megbüntetésével vagy a közlekedési feltételek erőteljes javításával lehet inkább a balesetek számát csökkenteni?

A közlekedési balesetek megelőzésének rendszerében a legfontosabb elem a biztonságos közlekedéshez szükséges kedvező objektív feltételek megléte. Erre a biztos alapra kell támaszkodjon a nevelő-oktató tevékenység, valamint a követelményeknek eleget tenni nem akaró vagy nem tudó személyek elleni fellépés. A tanulmány ezt a gondolatmenetet követi.

1. Az infrastruktúra

A fogalomkörbe lényegében két, a társadalomtudománnyal foglalkozó szakembertől kissé távolabb álló témakör sűrithető: a járműbiztonság és a környezetbiztonság (forgalomszervezés, útkarbantartás, utépítés, környezetformálás). Mint legtöbb gyorsan fejlődő országban, így hazánkban sem tartott lépést az infrastruktúra a járműállomány-növekedéssel. A legsürgetőbb feladatoknak a következők látszanak:

A járművek biztonságát szolgáló létesítmények mennyiségi, de főként minőségi követelményeivel a jövőben is számolni kell. Bár a javulás észlelhető, azonban a műszaki hibára, problémára is, vagy csak arra visszavezethető baleseteknek — a fejlett autós országokhoz viszonyítottan is igen magas — száma figyelmeztetésül kell szolgáljon. Különösen megengedhe-

1. Vö. Meyer, E.—Jacobi E.: Typische Unfallursachen im deutschen Strassenverkehr. Eine Veröffentlichung des Kuratoriums „Wir und die Strasse“. Frankfurt am Main, und des HUK — Verbandes, München, 1961., Band III. 64. old.

2. Vö. Meyer—Jacobi: i. m. 51—52. old.

tetlen az a még gyakran tapasztalható szemléletmód — elsősorban nagyvállalatoknál —, amely a teljesítményt a biztonság elé helyezi. Az egyszemélyi felelősség fokozása már önmagában is bizonyos biztosíték lenne az ilyen jelenségek visszaszorítására, s lehetőség nyílna a háttérben meghúzódó közvetett felelősök személyének tisztázására is.

Súlyos problémák vannak *forgalomszervezési* téren is. A hibás forgalomszervezés egyrészt közvetlenül veszélyezteti a közlekedésbiztonságot, másrészt erkölcsrombolóan hat a mindennapi közlekedés átlagrésztvevőire. Hatékony megelőzés — a már eleve kifogástalannak minősíthető forgalomszervezés korántsem irreálisnak tűnő követelményén túlmenően — csak úgy képzelhető el, ha a balesetelemzések során ezt a szempontot sem hanyagolják el. Konkrét hibák feltárása esetén pedig igyekeznek a vétkes személy kiletét megállapítani, ellene pedig megfelelő módon eljárni. Ez természetesen megint csak az egyszemélyi felelősség maradéktalan érvényre juttatása mellett képzelhető el. A legfontosabb, hogy az észlelt hibákat jelentőségükhöz mérten haladéktalanul, illetve gyorsan küszöböljék ki. Tarthatatlan az emberéletek feláldozásának valószínűségét magában rejtő helyzetek huzamos megléte.

2. Közvéleményformálás (nevelés, oktatás)

Ezen intézkedések legfontosabb célja a közvélemény³ ismeretében az emberek lehetőleg minél nagyobb többségének az objektíve helyes álláspont belátására, a tudomány eredményeinek ismeretében helyesnek tartott magatartásmód követésére való rábírása.

A közlekedés témakörére összpontosítva nem árt áttekinteni, hogy kiket *foglal magában az a közvélemény, amely hangot kap?* Valóban egy adott terület lakosságának többségét-e vagy csak egy bizonyos érdekközösségbe tömörülő kisebbségét? Úgy vélem, helyes az a nézet, amely szerint a közvéleményt napjainkban nagy részben a gépjárművezetők képezik.⁴

3. A közvélemény fogalmát részletesen lásd Kulcsár Kálmán: *Az ember és a társadalmi környezete*. Gondolat Könyvkiadó, Budapest, 1969. 319—320. old.

4. Vö. Cornil, P.: *A közlekedéssel kapcsolatos törvénysértések kriminológiai szempontjai*. Jelentés a Kriminológiai Kutatóintézetek igazgatóinak IV. konferenciájára. Strasbourg, 1966.

Ez ad magyarázatot részben arra a különleges magatartásra, amelyet a közvélemény a közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatban tanúsít. A szó valódi értelmében vett közvélemény a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben igen sok esetben teljesen közömbös. Lényegében a mondottakat tömöríti Sauvy frappáns megjegyzése:⁵ „a francia családoknak körülbelül a fele rendelkezik autóval, a másik fele viszont egyáltalán nem jut szóhoz”. Ez a másik fele nemcsak attól van megfosztva, hogy lehetőséget kapjon véleménye kifejezésére, hanem attól is, hogy tudomást szerezhessen a valóságról.

A közvéleménynek, illetve a közvélemény egy részének a közlekedési balesetekkel kapcsolatos „semlegességére” hazánkban már egy, az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézetben folyt kutatással kapcsolatos beszámoló is felhívta a figyelmet.⁶ Amennyiben a közvélemény valóban a Sauvy által kifejtettek szerint csak a társadalom egy részére korlátozódik, akkor nem csodálhatjuk, hogy a másik rész — pusztán kívülrekesztettsége miatt — az előzőek ellen cselekszik.

Véleményem szerint a közösségi és az egyéni tudatformálás egymástól el nem választható kategóriák a társadalmi hatás—egyéni visszahatás dialektikája alapján. Így jelen esetben is a kettő összevontan kerül tárgyalásra.

A tudatformálás területén kiemelkedő szerep kell jusson a nevelésnek. Alapja a közlekedési és az általános morál egy szinten való kezelése azzal, hogy az előbbi része az utóbbinak. Ugyanakkor tudatosítani kell, hogy a társadalom minden tagja részint potenciális áldozat, de potenciális elkövető is: a közlekedési bűnözés témakörét ilyen szemüvegen keresztül kell értékelni. Így valóssá válhat az a kíváncsi, hogy a társadalom mind nagyobb mobilizáltsága ne az áldozatok számának növekedésében, hanem az egyre felelősségtudatosabb közlekedésben, a közlekedésbiztonság fokozódásában juthasson kifejezésre.

5. Sauvy, A.: Az autó. In: *Ferge Zsuzsa* (szerk.): Francia szociológia. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1971. 277—290. old.

6. Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításaiból. Kriminológiai és kriminálisztikai tanulmányok X. kötet. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1973. 209—246. old.

Különösen fontos a tudatformáláson belül a szükségszerű és a véletlen kapcsolatának elemzése, illetőleg a korábban már levont megállapítások közkinccsé tétele. Összefoglalásul:

— Egyrészt érdemes — a mindennapi ember számára is — azt vizsgálni, hogy ki okoz, illetve szenved el balesetet? Úgy tűnik, hogy a két csoport a személyiségtulajdonságok tekintetében nem áll túlságosan messze egymástól. Számosan előbb szenvednek, majd maguk okoznak balesetet, míg a közlekedés résztvevőinek igen jelentős része a balesetekben egyik pozícióban sem vesz részt. *A balesetekben való szerepjátás alapja a másik egyén érdekeinek figyelembevétele vagy figyelmen kívül hagyása.* Álláspontom szerint egyik esetben sincs szerepe a véletlennek.

— A véletlen szerepét vizsgálhatjuk a baleset, illetőleg az esetleg nyomában járó bűncselekmény vonatkozásában is. Itt valóban szerephez jut a véletlen, de csak abban a vonatkozásban, hogy a társadalomra káros esemény éppen akkor és már nem előbb vagy később következett be. Minden balesetet — itt most a felelősségi szempontot nem érintjük — megelőz számos, ún. „majdnem baleset”, ahol ugyancsak az egyén szempontjából véletlen tényezők (idő- és útkülönbség, a másik közlekedési partner ügyessége stb.) segítették a baleset elkerülését. A balesetokozó esetében a majdnem baleseteket általában megelőzi, illetve kiegészíti a szabálysértések sorozata. *A baleset tehát szükségszerű jelenség, szükségszerű abban az okozó, de többé-kevésbé a szenvedő személye is.* Nem szükségszerű viszont az, hogy a baleset hol és mikor következik be. Nem látható előre, hogy mely okozó mely sértettel találkozik. Bizonyos szituáció bizonyos résztvevőkkel azonban szükségszerűen balesetkimenetelű kell legyen.

A mondottak társadalmi szinten való elismertetésével várhatóan együtt fog járni a közvélemény beállítódásának a megváltozása is a közlekedési bűncselekményekkel, illetve azok elkövetőivel szemben. El kell érni, hogy a társadalom, de a balesetokozó közvetlen környezete se tartsa bocsánatos bűnnek a közlekedési bűncselekmény elkövetését. Szűnjön meg az a szemlélet, amely a bűnöst inkább sajnálja, mint elítéli. Mivel a közvetlen környezet többségében nagyon jól ismeri az egyén pszichofizikális, de különösen szociálpszichológiai tulajdonságait, kötelességének kell tekintenie, hogy felhívja az

egyén figyelmét a közösséget veszélyeztető viselkedésre, illetőleg ezt a lehető eszközökkel meg kell akadályoznia. Rá kell mutatni arra, hogy a közlekedés jellegéből következően az e körben bekövetkező balesetek, illetve a hozzájuk kapcsolódó bűncselekmények minden más bűncselekménytől számos sajátosságban lényegileg térnek el. A balesetekre, az ezekkel párosuló bűncselekményekre általánosságban jellemző, hogy a jó cél érdekében jó eszközt használnak, de az adott esetben rossz módon.

A környezet és az egyén viszonya a közlekedésen belül fokozottan jelentkezik az ittaság körében. A legsürgetőbb feladatok itt jelentkeznek. Tény, hogy az ittas vezetés hátterében általában az italozó gépkocsivezető gyenge jelleme áll, mint legfőbb hatótényező. Ugyanakkor az sem hagyható figyelmen kívül, hogy amíg a családi és munkahelyi környezetben tipikus jelenség, hogy — természetesen a már eleve tartástalan — vezetőt „itatják”, addig a hatóság ereje kevés lesz az ittas vezetés számottevő csökkentéséhez.

Az említett kivánalmakhoz két igen fontos „csatorna” igénybevétele látszik kézenfekvőnek. Kiemelkedő szerep jut természetesen a tömegtájékoztatási eszközöknek. Ezek felhasználása során különösen törekedni kell a valóság hű és lehetőség szerint tartalmában is mély ábrázolására. A mennyiség sohasem mehet a minőség rovására. Célszerűbb kevesebb információt szolgáltatni, de azt teljes részletességgel. Mindenkor figyelmet kell fordítani a háttérkörülményekre, a megelőzés különféle módozatainak lehetőségeire. Arra tehát, hogy

— milyen — esetleg általános — emberi hiba váltotta ki a balesetet, a helytelen magatartást;

— hogyan lehet a hibát „semlegesíteni”?

A sajtó, a rádió és a televízió legfőbb feladata a szóban forgó témakörben az objektív, széles körű tájékoztatás. Egyértelműen helyteleníthető, ha ennek során véleménynyilvánítás hangzik el emberek vétkességéről az előtt, mielőtt a kérdéses ügy az erre illetékes hatóságok előtt lezárult volna. A „prejudikálás” nagyban akadályozza az igazságszolgáltató szerveket a tárgyilagos döntés meghozatalában, a közvéleményt pedig könnyen megtévesztheti.

A rádióknak és a televízióknak ki kell használniuk a hírközlés gyorsaságából, hang- és képi effektuskeltéséből származó elő-

nyöket. Mind a műsorok arányainak általános összeállításánál, mind a speciális közlekedési műsoroknál tekintetbe kell vennie, hogy az ország döntő többsége — még ha különböző módon is, de — közlekedik. A tájékoztatásnál külön helyet kell kapjanak a mindenkinek és a közlekedők bizonyos csoportjainak (pl. a hivatásos járművezetőknek, az országúton vagy éppen-séggel a városi forgalomban résztvevőknek) szóló adások. Olyan fejlett motorizációjú országban, mint hazánk, célszerű volna mielőbb napirendre tűzni a csúcsgalimi időszakban a rádió keresztlíni folyamatos tájékoztatás lehetőségét a legfontosabb útvonalakra, közlekedési vonzásokörzetekre vonatkozóan.

A másik fontos forrás a *munkahelyi környezet*, ahol az egyénre ható külső irányítás sokkal intenzívebb lehet, mint a családban. Megkülönböztetett figyelmet szentelünk jelenlegi társadalmi viszonyaink mellett a brigádoknak, amelyek napjainkban — úgy tűnik — az egyik legfontosabb emberformáló erőt jelentik.

A környezetnek nemcsak nevelő, de ellenőrző hatása is figyelemre méltó. Ezzel kapcsolatban Malik rámutat,⁷ hogy ha az egyének a társadalomban észlelik azt, hogy ellenőrzés alatt állnak, úgy — elsősorban szociális és kulturális okokból — a baleset-ráta jelentősen csökkenthető.

Természetesen az előzőekben említett balesetcsökkentő módszerek és eszközök közvetve az egyén felé irányulnak. A közvetlenül az egyénnek szóló tudatformáló eszközök közül ki kell emelni a nevelést és az oktatást mint legfontosabbakat. Alapvető probléma, hogy számosan hosszú ideig tudomásul sem akarták venni azt, hogy az élet e területén különleges szabályszerűségek uralkodnak, s hogy ezen törvényszerűségek figyelembevételére az embereket meg kell tanítani. Ma már kétségtelen: túl későn vált általánossá az a felfogás, hogy a közlekedésben való helytállásra az embereket fel kell készíteni. A nevelés fő irányainak meghatározásánál pedig még napjainkban is súlyos hibák észlelhetők.

A közlekedési felvilágosító akciók kettős célt szolgálnak. Mindenekelőtt informálják a közlekedés résztvevőit a közlekedés irányadó tényezőiről (az ember, a jármű, az út, a közlekedés szabályozása témakörében) és az ezek közötti össze-

7. Malik, L. P.: *Sociology of accidents*. Villanova University Press 1970. 83. old.

(üggésekről. Másrészt kísérletet folytatnak annak tisztázására, hogy a közlekedésben résztvevőket milyen módon lehet motiválni a közlekedési szempontból biztonságos magatartásra.⁸

Napjainkban alapvetően elhízott a szabálycentrikus oktatási módszer. Hangsúlyozva egyrészt a közlekedési szabályok egyszerűségének, mint a megtanulhatóság alapfeltételének, valamint a legalapvetőbb szabályok automatikus alkalmazásának szükségességét, rá kívánok mutatni: a közlekedésbiztonságnak elsődleges alapja nem a kifogástalan és minden részletre kiterjedő szabályismeret és tudás.

Jelenleg egyébként is ellentétes felfogások ismeretesek az átlagember életkor szerinti szabálytanulási képességeiről. Az egyik szerint⁹ a 18—25 év közötti fiatalok a közlekedési szabályokat és jelzéseket a járművezetői tanfolyamok előtt jobban tudták, mint a 40 évesek a tanfolyam elvégzése után. A másik — ugyancsak ténykutatásra épített — nézet¹⁰ tagadja, hogy a szabályismeret, a szabálytudás bármilyen kapcsolatba hozható lenne az életkorral. Teljes az egyetértés a különböző irányzatok képviselői között a tekintetben, hogy a nevelésnek elsősorban a fiatalok felé kell irányulnia. Az emberek közlekedési oktatását nem lehet eléggé korán kezdeni. A tartalmilag is legfontosabb információk szolgáltatása úgy tűnik, hogy a 7—14 éves kor közötti személyek irányában a legcélravezetőbb, mivel az ember ilyen korban fogja fel az ismereteket a leggyorsabban és a leghatásosabban.

A közlekedésre nevelés lényege a nevelés, a tanítás és a tapasztalatátadás tervszerűen irányított és szisztematikus összehatása a közlekedésszerű magatartás kialakítása érdekében. A közlekedésre neveléssel nemcsak a szabályok nemtudása vagy a könnyelműség okozta szabályszegéseket lehet megakadályozni, hanem egy olyan új generáció nevelhető fel, amely

8. Jensch, M.—Spoerer, E.: Medien im Dienst der Verkehrsaufklärung. Effizienz, Kritik, Gestalkriterien. Tetzlaff Verlag, Frankfurt am Main, 1972. 3. old.

9. Hebenstreit, B.: Grundzüge einer Verkehrspsychologie. Johann Ambrosius Barth Verlag, München, 1961. 144—145. old.

10. Beirlaen, R.—Desmarez, J.—Lambert, Cl.: Kísérleti tanulmány a közlekedési kódex ismerete, a pszichometriai vizsgálatok eredményei és a közlekedési bűnözés közti kapcsolatok tárgyában. Revue Internationale de Police Criminelle 1967/2. 159—169. old.

törvénytisztelő, elővigyázatos és megfontolt személyekből áll.¹¹
A balesetek tanulságaira alapítva

— ki kell alakítani és nevelni kell a közvéleményt azoknak az új értékeknek a tiszteletére, amelyek a magasan gépesített, modern környezetben funkcionálnak;

— be kell láttatni az emberekkel, hogy az a viselkedés, amely ezeket az értékeket sérti vagy ellenük vét, részint hivatalosan büntetendő, részint nem hivatalosan rosszallást vált ki. A hatóságok pedig háttérbe kell szorítsák azt az értékrendet, illetve annak kifejlődését, amely a biztonságot veszélyezteti.¹²

Az oktatásnál, a nevelésnél természetesen nincs helye a külföldi módszerek gépies másolásának, noha a legfőbb elv azonos: a másokra tekintettel levő közlekedés elsajátíttatása. Ha ezt kellő időben kezdjük el, akkor a hosszú ideig (óvodától érettségig) tartó begyakorlás következtében ez a viselkedésforma a tudatosság szintje alá szorul és az embert nemcsak a közlekedés, de az élet bármely területén előzékenyebbé teszi. Így a közlekedésre nevelés hatékony alkalmazása nem a közlekedésre izolált valami, hanem hatékony hozzájárulás az igazán szociális embertípus kineveléséhez. Ehhez azonban természetesen első helyen nem a KRESZ-t, hanem a „közlekedési erkölcsant” kell tanítani. Az a tény, hogy ez a közlekedésben ma még csak részben — bár egyre fokozódó mértékben — tapasztalható, két fő okra vezethető vissza:

— a motorizáció még nem mindenkinek „természetes”;

— az oktatás a motorizáció mögött rendkívül lemaradt.

A közlekedési oktatás — a fejlett autós országokban — viszonylag fiatal korban egybeépül a járművezetői képzéssel. A társadalom motorizációjának fejlődésével egyidejűleg — ugyancsak a fiatalság már említett előnyeire tekintettel — nálunk is célszerű a gépjárművezetői képzést általánossá tenni a középiskolában. A fiatalok oktatása azonban csak a felnőttek helyes magatartásra nevelésével együtt lehet eredményes.

Minden közlekedésre nevelésnek, de fokozott mértékben a járművezetői képzésnek tekintetbe kell vennie azt, hogy milyen korosztálynak és kiknek szól. Az eredményes járművezetői kép-

11. Vö. Schneider, M.: Verkehrserziehung des Kindes und des Jugendlichen. In: Wagner, K.—Wagner, H. J. (szerk.): Handbuch der Verkehrsmedizin. Springer Verlag, Berlin, 1968. 278—295. old.

12. Malik: i. m. 100. old.

zés pedig elképzelhetetlen az ember—jármű—környezet rendszerelméletnek a járművezetők által történő elsajátítása nélkül. Tudomásul kell venni, hogy ebben a rendszerben az ember szerepe speciális. A tudás és az ügyesség alapfeltétel a rendszer eredményes szabályozásában. A kiképzésnek és az oktatásnak tehát természetszerűen erre kell a fő hangsúlyt helyeznie. Az oktatási idő meghatározásánál az a döntő szempont, hogy az egyes egyén mikor éri el a fentiekben részletezett, kívánt oélt. A járművezetői képzésnek, annak minden szakában követnie kell ezt a háromegységes modellt.¹³ A járművezető-jelöltnek a — legalábbis a legtipikusabb — közlekedési törvényszerűségeket fel kell tárti. Lehetőséget kell biztosítani, hogy ezt a gyakorlatban is érzékelhessék. Ezért a különféle forgalomtechnikai manőverek begyakorlására alkalmas tanpályák elterjesztése a legsürgetőbb feladatok egyike. *Ahhoz, hogy bárkit is cselekményéért bünyösnek tarthassunk, lehetőséget kell biztosítani mindenkinek arra, hogy érzékelhesse: milyen objektív hatások érhetik, s ezek milyen következményekkel járhatnak.*

Más szavakkal úgy is fogalmazhatnánk, hogy a járművezetői viselkedés két összetevőből áll: a környezet szolgáltatta információk vezérlő hatásából és ezen információk feldolgozása eredményeként megnyilvánuló döntésből, amely a jármű vezetési módjában nyilvánul meg.¹⁴ Ezen rendszerszemléleti alapon nyugvó elképzelésnek az egyes elemei a kölcsönösen egymással kapcsolatban levő két emberi tevékenység: a vezérlés (részegységei: a keresés, az azonosítás, az előrejelzés) és a kontroll (részegységei: a döntési tevékenység, a végrehajtás), valamint a jármű és a környezet. Ebben a kölcsönös függésben levő rendszerben határozza meg a járművezető a sebességet, a jármű haladási irányát, valamint a mástól való távotartást, mindenkor figyelembe véve a saját járműve és a környezete adta feltételeket.

Az, hogy ebben az igen érzékeny és nehezen kiegyensúlyozott rendszerben ne lépjen fel aránytalanság és hogy a kedve-

13. Cogant idézi *Schlesinger, L. E.*: Human factors in driver training and education. In: *Forbes, T. W.* (szerk.): Human factors in highway traffic safety research. Wiley Interscience, a Division of John Wiley Sons, New York—London—Sydney—Toronto, 1972. 254—287. old.

14. Michaelst és Rosst idézi *Schlesinger*: i. m.

ző állapot ebben a formában zárt maradjon, csak egy módon érhető el: az ún. defenzív vezetés elvének mindenkorí érvényre juttatásával.

Összefoglalva: a közlekedő ember viselkedésének befolyásolásakor elsődleges feladat a releváns környezeti tényezők összefüggéseiben való felismerése, és elősegítése annak, hogy az objektíve kedvező és a kedvezőtlen mindenki által felismerhető és tudott legyen. Feltételezhető, hogy amennyiben a környezeti hatásokkal az egyén a ténylegesnek megfelelően tisztában van, viselkedése objektíve kedvezőbb lesz.

3. Közlekedésellenőrzés, szabálysértési eljárás

Az egyén felé irányuló intézkedések következő formája — amely egyben a közlekedés egészéhez is szól — a *forgalomellenőrzés*. Ez a tevékenység egyben szorosan kapcsolódik a később még sorra kerülő büntetéssel is.

Történelmi visszapillantásként utalok arra, hogy a motorizáltak, valamint a rendőrség kapcsolata sohasem volt problémamentes. A rendőrségről alkotott jó vagy rossz vélemény azonban közvetett utalásul szolgálhat a közlekedő személyek közlekedési viselkedésére. Több külföldi kutatás¹⁵ is megállapította, hogy azok a járművezetők, akiknek a rendőrségről alkotott véleménye egyértelműen rossz, szignifikánsan gyakrabban okoznak balesetet. Ezek azok a járművezetők, akik a rendőrség szerepét csak a zökkenőmentes forgalom biztosításában látják, de ellenzik a gyorsajtók elleni fellépésüket éppúgy, mint a nyílt vagy rejtett ellenőrzéseket. A járművezetőknek az előbb idézett — magatartásuktól függő — beállítódása a rendőrség iránt, intézeti kutatásunk tanúsága szerint, hazánkban is a jó és a rossz vezetők esetében eltérő.

Tény természetesen az is, hogy a rendőrségnek a közlekedés biztonsága érdekében kifejtett tevékenysége valóban nem mentes a hiányosságoktól. Elegendő ennek alátámasztására ismét egy külföldi — de minden valószínűség szerint hazánkban

15. Vö. Schneider, W.—Spoerer, E.: Leitbilder für die Verkehrserziehung. Tetzlaff Verlag, Frankfurt am Main, 1989. 17—18. old.

is érvényes — megállapítást idéznünk.¹⁶ Eszerint a következők nélküli kihágások körében a rendőrség intézkedéseinek 30%-át a szabálytalan parkolásért vagy megállásért vétőkkel szembeni eljárás teszi ki. Az elsőbbségi jog meg nem adásáért folyamatba tett intézkedések az összes eseteknek csak 3%-a, a közlekedés általános szabályai elleniek alig érik el az 1%-ot, és a gyorsajtásért felelősségre vontak csak az eljárási ügyekben szereplők 0,1%-át teszik ki. A szabálytalan irányváltoztatás, tolatás, figyelmetlen ajtónyitás, parkolóhelyről való kihajtás miatti ügyek százalékban nem fejezhetők ki.

Az USA-ban az előbb idézett kedvezőtlen helyzet felszámolása érdekében több intézkedést léptettek életbe. Így a balesetek abszolút száma és a veszélyes közlekedési magatartás (az ún. moving violation) miatt feljelentettek között indexet állítottak fel. Ha a feljelentések száma a személyi sérüléssel járó balesetek számának ötszörösét nem éri el, a nevelőmunkát nem tartják kielégítőnek. A tapasztalatok szerint akkor lehet átlageredményességről beszélni, ha a feljelentések száma 10-szerese a balesetek számának. A preventív hatás optimumát akkor lehet elérni, ha egy balesetre a hasonló balesetveszélyes közlekedési szabálytalanságok miatt 25 feljelentés jut.¹⁷ Az eredményes preventív munkát jól segíti a tickettrendszer is.¹⁸

A közlekedés ellenőrzésének természetesen legfontosabb feladata az, hogy a közlekedés lehetőleg zökkenőmentes folyamatot biztosítsa, illetőleg a közlekedési rend ellen vétőket észlelve, velük szemben eljárjon. Ezzel egyidejűleg — felismerve bizonyos személyek társadalomra veszélyes viselkedését — természetesen a bűnözés csökkentésének érdekében is tevékenykedik. A rendőrség közlekedésbiztonsági munkájának fontosságát ma már senki sem vitatja. Mind hazánkban, mind kül-

16. Meyer, E.: Verkehrsgefährdung als Unfallursache. In: Linder, O. (szerk.): Folgenlose Verkehrsgefährdung als Massenerscheinung, ihre Bekämpfung als Aufgabe für Gesetzgebung, Polizei und Justiz. Boldt Verlag, Boppard am Rhein, 1961. 14—38. old.

17. Meyer—Jacobi: i. m. 129—130. old.

18. Részletesen lásd Viski László: Közlekedésrendészet és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. Kriminológiai tanulmányok. VIII. kötet. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1970. 209—249. old.

földön különösen eredményesek a különféle cél-, illetőleg időszaki akciók.¹⁹

A közlekedésellenőrzés és az egyén közlekedési magatartása között egyébként szoros kapcsolat mutatható ki. Az ugyanis, hogy szabálysértési ügyek kapcsán valaki milyen gyakran kerül a fennálló jogszabályokkal összeütközésbe, az elsősorban attól függ, hogy az egyén milyen gyakran vét a közlekedés előírásai ellen. Ezenkívül a következő szempontok is fontos szerepet játszanak:²⁰

- milyen gyakran érik tetten;
- a rendőrség a szóban forgó személy általános közlekedési területén a szabálysértések ellen milyen intenzitással küzdött;
- a rendőrség az ellenőrzött járművek, valamint a megvalósított közlekedésellenes cselekmények vonatkozásában milyen súlyponti szemléletet alakított ki;
- belejátszik az is, hogy bizonyos járművezetőket vagy járművezető-fajtákat milyen gondosan figyelik;
- az egyén milyen járművet vezet;
- évente mennyi utat tesz meg;
- milyen az igénybe vett utak és azok tartozékainak állapota.

A magam részéről teljes mértékben egyetértek azzal az állásponttal, amely szerint²¹ a rendőrség munkája a megelőzés szempontjából sok esetben fontosabb, mint a bíróságé, hiszen a rendőrség már pusztán a létevel, illetve jelenlétével is megakadályozza számos büntetendő cselekmény elkövetését. Ezért is kell igaznak tartanunk azt a megállapítást,²² hogy a forgalmi rendet megsértők tettenérésének minden egyes elmulasztása növeli a baleseti veszélyt.

A rendőrség balesetelhárító tevékenységének hatékonyságát számos tényező határozza meg, illetve befolyásolja. Így:

19. Vö. Kaiser, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalprevention. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1970. 101., 416—417. old.

20. Vö. Meyer—Jacobi: i. m. 268—269. old.

21. Middendorff, W.: Van-e kapcsolat az általános bűnözés és a közlekedési bűnözés között? Revue Internationale de Police Criminelle 1968/214. 4—13. old.

22. Frey, E.: Die Aufgabe des Strafrechts im Kampf gegen die Verkehrsunfälle. Universitas, 1963/3. 209. old.

— A rendőrség bírságolási gyakorlata. Jelenleg a bírságok a különböző szociális helyzetben levő személyeket nagyon különbözőképpen érintik.

— A cselekmény elkövetése és a bírság kiszabása között eltelt idő. A tanulásemélet képviselői szerint a bírság akkor a leghatékonyabb, ha nyomban követi az alapjául szolgáló cselekményt.

— A bírsággal sújtottak beállítódása a cselekményhez. Amíg a vétségeket elkövetők többsége a közlekedési kihágást gavaléros cselekménynek tartja, a bírság nem lehet hatásos.

— A kiszabott bírság mértéke. A túl enyhe bírság éppúgy a nem kívánt hatást váltja ki, mint a túl szigorú.

— Az ún. következményi index, ami azt fejezi ki, hogy hány közlekedési összeütközést hány bírság követ.²³

A bírságoktól azonban — még ha mégoly következetesek és viszonylag hatékonyak is — túlzott eredményeket, a korábbiakban kifejtettek miatt is, várni nem lehet. Az elrettentés márcsak azért sem lehet nagy hatású, mert úgy tűnik, hogy az emberek többsége alapvetően a balesetektől nem fél. Ezzel összefüggésben Black pl. megállapította,²⁴ hogy mély hipnózisban az emberek többsége úgy vélte, hogy a közlekedésben a legnagyobb veszedelmet az jelenti, ha valaki lassan hajt. A vizsgálati alanyok ilyen állapotban nyomatékosan hangsúlyozták a szabadság fontosságát.

A rendőri intézkedések közül — mint leghatékonyabbnak — a vezetői engedély bevonásának tényét és idejét összhangba kell hozni az okozott kár mértékével, a közlekedési szabályok megszegésének súlyosságával, a járművezető általános magatartásával, korával, korábbi figyelmeztetéseivel és a gazdasági kihatással. A megfigyelések arra utalnak, hogy a visszavonás legrövidebb időtartama feltétlenül el kell hogy érje az egy hónapot. Az újabb kutatások mindazonáltal — még ha nem is tagadják a vezetéstől eltiltásnak az intézkedések rangsorában elfoglalt és előzőekben idézett helyét — a hatásossággal kapcsolatban kétkedésnek adnak hangot. Ismeretes, hogy a jármű-

23. A legfrissebb felmérések szerint Ausztriában ez a szám kb. 100:1. Vö. Höfner, K. J.: Geschwindigkeitsbegrenzungen. I. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1973. 48. old.

24. Preston idézi Black-et. Vö. Cohen, J.—Preston, B.: Causes and prevention of road accidents. Farber and Farber, London, 1968. 297. old.

vezetéstől eltiltásnak két alapja van, amelyek gyakran találkoznak egymással. Ezek: a fizikális és a pszichikális alkalmatlanság. Aláspontom — amely számos külföldi kutatóéval²⁵ egyezik meg — az, hogy egyrészt alapos pszichofizikális vizsgálat nélkül a vezetéstől eltiltani embereket nem lehet. Kivételesen a büntetési résznél írt, a többszörös, elsősorban tudatos szabályszegőkkel szembeni — feltehetően hatásos nevelő célzatú — vezetéstől eltiltás említhető. Másrészt a jogositvány újbóli megszerzéséhez ugyancsak fontos a már említett vizsgálat abból a célból, hogy a közben eltelt idő folyamán az eltiltó szerv által fontosnak tartott kedvezőtlen tulajdonságok megszűntek-e, illetve az eltiltás hatásaként vagy egyébként a remélt kedvező változás bekövetkezett-e? E nélkül a megszorítás nélkül kiengedjük a kezünkből a legkívánczobb és legegyszerűbb lehetőséget a veszélyes közlekedők magatartásának ellenőrzésénél.

A kérdéskört összefoglalva megállapítható: a forgalomellenőrzéssel kapcsolatos rendőri tevékenység akkor helyes, ha az általános törvényszerűségek figyelembevételével, de a területi jellegzetességeket szem előtt tartva, kidolgozott akcióterv szerint végzi munkáját. Legfőbb feladata semmiképp sem a büntetés, hanem közvetlen (puszta jelenléttel), illetve közvetett módon a balesetek elkerülésének előmozdítása. Ez utóbbinál a már annyiszor hangoztatott rendszerszemlélet ugyancsak érvényre kell jusson. Nemcsak a vezető ember, de a jármű és a környezet biztonsága sem becsülhető le. A teendők természetesen eltérők. Amíg az emberrel szemben elsősorban — a kiemelten nevelő és csak másodsorban elrettentő, de mindképpen visszatartó célzatú — közvetlen intézkedésnek van helye, addig a közlekedés másik két alaptényezője tekintetében a szignalizáció jut fontos szerephez. Hibás az a rendőri tevékenység, amely az ellenőrzés során csak az emberi hibázást keresi, de sem annak okait, sem a hibát absztrakte lehetővé tevő tényezőket (elsősorban a környezet fogalomkörében) nem vizsgálja.

Természetesen ellenőrizni is csak akkor érdemes, ha a szabálysértőknek, illetve a szabálytalanságoknak a „történetét”

25. Vó. Philipp, G.: Entziehung der Fahrerlaubnis durch Verwaltungsbehörden und Gerichte. In: Wagner—Wagner: i. m. 103—107. old., illetve az ott idézett irodalom.

Is figyelemmel lehet kísérni. Hazai forgalomellenőrzőink fegyelmelő igyekezete a már sokszor említett — a közlekedési múltat figyelemmel kísérni képes — *nyilvántartási rendszer* nélkül csak tűzoltó munka lehet. Fejlett autós országban a járművezetők minél többször kerülnek összeütközésbe a rendőrséggel — általában —, annál inkább igyekeznek az újabb találkozást elkerülni. A több évre visszanyúló számítógépes szabálysértési nyilvántartás, az ún. adatbank a járőrökcsőben szolgálatot teljesítő személy kérésére — rádióon keresztül — igen rövid idő alatt leihívható. Így durva szabályszegés esetén néhány másodperc alatt a tett színhelyén az intézkedő rendőr tudomására juthat a vétkes teljes előélete. Ilyen körülmények között a rendőrnek adva van a lehetősége a differenciált bírságolásra, s az intézkedés során végül is sikerül a valóban alkalmi megtevedtet a notórius szabálysértőtől különválasztani, ez utóbbiakat pedig még idejében a forgalomból „eltávolítani” vagy „testre szabott” szigorú büntetéssel „jobb belátásra bírni”.

4. A büntető eljárás

a) Általános problémák

Ismert büntetőjogi és büntetéstani alaptétel, hogy a büntetés *elsődleges célja* az emberek többségének visszatartása a bűnelkövetéstől, illetve a felelősségtudat felébresztésével a bűnelkövető távoltartása a további bűncselekményektől. A megtorlás a büntetésnek csak másodlagos célja. Már-már az is közhelyként kezelhető, hogy a speciálprevenációs eszmék szem előtt tartása mellett a gyors büntetés mindenkor jobb, mint a szigorú büntetés. A büntetés hatástalan, ha a tettes nem látja be a jogellenességet és emiatt magatartását a jövőben sem fogja megváltoztatni.

Az általános megállapításokat a közlekedési balesetekkel kapcsolatos bűncselekményekre adaptálva alapszempontra, hogy mindenféle közlekedési balesetellenes küzdelem — beleértve a büntetést is — csak akkor lehet ténylegesen eredményes, ha a helyzetet felismerők száma, amely már ma is igen tekintélyes, tovább növekszik. Generálprevenációs nézőpontból fontos, hogy a közlekedésre veszélyes cselekményeket a forgalomban résztvevők meggyőződésből kerüljék. Egyetérthetünk azzal a

nézettel, amely ennek nagyobb fontosságot tulajdonít, mint a felelősségre vontak számával való hivatkozásnak.²⁶ Tény, hogy — amint azt az OKK-ról kutatási eredményei is igazolják — a közlekedési bíróságoktól, valamint a jelenlegi büntetéskiszabási gyakorlattól egyedül jelentős és radikális változást a bal-eseti szituációk terén aligha várhatunk.

Büntetéstanai alapelv, hogy *mindenfajta büntetési rendszer csak akkor lehet hatásos*, ha ezt nem az emberek többségével, hanem csak a kisebbséggel szemben juttatják érvényre. Tény, hogy a büntetés eleve elveszti hatását, ha nincs jellegénél fogva megadva az a lehetőség, hogy a többség a kisebbségtől elhatárolhassa magát. Az olyan büntetési fajta esetében, ahol a többség ugyanilyen lehetőséggel reálisan számolhat: a büntetéssel sújtott elítélésének helyébe a bűnelkövető felmentése, sajnálata lép. Ezzel pedig a büntetés elvesztette generálprevenziós hatását is.

Kérdéses, hogy a büntető eljárás, a büntetés maga, avagy a büntetés végrehajtása szolgálja-e, és ha igen, hogyan a speciálprevenziós célokat. A fogalomkört szűkítve a megtorlást nem, csak a tettesnek a további bűncselekmény elkövetésétől való visszatartását kívánom áttekinteni. A gondolatmenetet a *veszélyeztetés tényállása* következetes érvényesítésével kezdem. Megállapítható, hogy mind hazánkban, mind a hazánkéval azonos, illetőleg lényegileg hasonló elméleti alapon álló országokban a következmény nélküli veszélyeztetés csak elméletben létezik, a gyakorlatban a bíróságoknál az ilyen cselekmények elkövetőinek felelősségre vonása teljesen véletlenszerű, a napi munkától idegen. Ezért ez a konstrukció pillanatnyilag a közlekedés biztonságára teljesen hatástalan. Nem jelent többet, mint a törvény absztrakt büntetési fenyegetését, amelyre a járművezető nem is gondol, de a megfogalmazás ismeretlen a nagyközönség számára is.²⁷ A veszélyeztetési tényállást megvalósítók esetében — még ha ez következménytel is jár — nem egyszerű a felelősség elismertetése azért sem, mert a veszélyeztetés egy tipikusan a technika fejlődésével együtt járó olyan fogalomkör, amelynek megvalósítói az élet egyéb területén alig büntetők. Alapvető hiba az is, hogy ha va-

26. Vö. Meyer—Jacobi: i. m. 276. old.

27. Vö. Schmadl, B.: Woran krankt unser heutiges Verfahren. In: Linder: i. m. 64—69. old.

lakinek egyszerű könnyelmű cselekvése alapján minden további nélkül könnyelmű alapbeállítottságára következtetünk. Hasonlóképpen valakit egyszeri kíméletlen cselekvése alapján nem lehet kíméletlen embernek tekinteni.²⁸

Természetesen a jogalkotás önmagában, más eszközök — mint pl. a már korábban említett tömegkommunikációs lehetőségek — kihasználása nélkül csak részeredmények elérésére képes. Ezen utóbbi eszközöknek, illetve azok „kezelőinek” a feladata a jog helyességének megmutatása éppúgy, mint az erre érkezett válaszok nyilvánossá tétele.

A közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatos *ítéletek generálprevenációs hatékonysága* ugyancsak megkérdőjelezhető. Az alacsony hatások arra is visszavezethető, hogy — más bűncselekmény-kategóriákhoz hasonlóan — az emberek egy jelentős részének fogalma sincs arról, hogy milyen büntetéseket ír elő a törvény. Ez természetesen már önmagában kétséggé teszi a hatékonyságát egy-egy büntetésnek. A kérdéskör ezúttal is szorosan kapcsolódik a felvilágosítás és a nevelés problémaköréhez és önmagában semmi esetre sem indokolja a büntetés szükségtelenségét. Az ítéletek súlyosságának helyes megítélésénél nem hagyható figyelmen kívül, hogy a túlzottan szigorú ítéletek a bűnelkövető társadalmi elítélését csökkentik, a túlzottan enyhék pedig — amint azt Frey hangsúlyozza²⁹ — növelik a lakosság nemtörődőmségét és csökkentik a közlekedésben résztvevő személyek társadalmi felelősségtudatát.

A büntető eljárás jelen rendszerében nagyrészt alkalmatlan akár a generál-, akár a speciálprevenációs célra.

Ennek oka pedig az, hogy sem a büntető eljárás folyamán, sem a büntetés kiszabása alkalmával, de még inkább a végrehajtás során nincs meg a kellő, a cselekmény és az elkövető veszélyességének súlyához mért differenciálás. Pillanatnyilag a balesetokozóra „szabott” büntetés el sem képzelhető, hiszen az egyén tényleges közlekedési magatartása a jelen körülmények között hazánkban ellenőrizhetetlen, elsősorban az elégtelen nyilvántartási rendszer miatt. Amíg valamely egyén közlekedési magatartását nem lehet folyamatosan végigkísérni, fennáll a valószínűsége annak, hogy konkrét esetben — éppen az eredmény súlyosságában a véletlennek tulajdonítható

28. Vö. Meyer—Jacobi: i. m. 78—81. old.

29. Frey: i. m. 209. old.

döntő szerep miatt — a bíróság egyébként kedvezőbb alaptulajdonságú egyént ítél el, míg a lényegesen kedvezőtlenebb ismérvekkel rendelkező egyén büntetlenül „üssza meg” sorozatos durva szabályszegéseit. A jelenlegi helyzet helytelenítését látszanak alátámasztani a szociológiai és pszichológiai vizsgálatok eredményei is, amelyek mindenkor legfeljebb szignifikáns, de nem kizárólagos eltéréseket mutattak ki a jelenlegi jogalkotás és jogalkalmazás szerint a jó és a rossz közlekedési magatartásúnak ítelt személyek esetében.

b) *A tényállás felderítése*

Az emberek többsége a közlekedési balesetek törvényszersőségeivel akkor kerül igazán szembe, amikor egy ilyen eseménynek a részesévé válik. Nemcsak saját maga, de környezete — az ún. mikroközösségek — számára is elsőrendűen fontos, hogyan zajlik le ilyen esetekben a hatósági eljárás; ezen belül is a legfontosabb tevékenység: az *igazság felderítése*. Ez magában foglalja

— a baleseti történet oksági mechanizmusának élethű felismerését, feltárását, a jelenségsorozat közötti összefüggések kimunkálását és a legfontosabbat: milyen tényezők és hogyan játszottak szerepet abban, hogy az esemény az adott körülmények között mintegy szükségszerűen bekövetkezett;

— a jelenségsorozatban részesek szerepének részletes tisztázását, az elkövetőn kívül különös tekintettel a sértettre;

— a széles körű tényállásfelderítés után a személyi és társadalomveszélyességhez ténylegesen igazodó, méltányosan súlyos és minőségileg is differenciáltan alkalmazott büntetést.

A széles körű tényállásfelderítés elsősorban rendőri munka. Legfontosabb alapelvei éppúgy ismertek, mint nehézségei. Egy dologra azonban szükségesnek látszik a figyelmet nyomatékosan felhívni. A *tudomány legújabb elméleti és gyakorlati* (elsősorban technikai jellegű) *eredményeit a lehető leggyorsabban kamatoztatni kell*. A magam részéről főként az elmélet adaptálásában látok lemaradást. Amíg — az általánosság szintjén — igen gyakran beszélünk a közlekedő ember teljesítőképességének hatáiról, korlátairól, az információ-túlterhelés problémáiról, addig a gyakorlatban egy-egy megtörtént baleset után ezeket csak elvétve vizsgálják. Márpedig a közlekedési ügyekkel kapcsolatos bizonyítási eljárásban az információ-terhelésre

feltétlenül figyelemmel kellene lenni. Ennek pedig elengedhetetlen alapja a már említett hármas rendszerben a közlekedő egyén (vagy egyének) viselkedésének tanulmányozása.

A mondottakat figyelembe véve, a közlekedési körben a kriminalisztikai feltáró munkánál — a jelenlegi szempontokon kívül — nem mellőzhetők a következő megfontolások sem:

— A bűncselekmény, illetőleg a baleset színhelyén kifogástalan helyszíni munka, amely az információ problematikáját is figyelembe véve, a körülmények feltárása során az első látásra irrelevánsnak tűnő tényekre is kiterjed.

— A felelősség kérdésének eldöntésével kapcsolatos állásfoglalást megelőzően olyan alapos értékelés, amelynek lényege az abban való véleménynyilvánítás, hogy az átlagember teljesítménye, de különösen figyelmi irányultsága, képességei ismeretében elvárható volna-e a szituáció meghatározta helyes döntés.

— A vizsgálat nem mellőzheti a válaszadást olyan kérdésekre sem, hogy az átlagember, illetőleg a konkrét egyén az adott szituációban viselkedhetett volna-e helyesen, ha igen, hogyan, ha nem, miért nem, illetőleg mit kellett volna tennie.

— Szinte természetesnek tűnhet, hogy egy ilyen mélységig hatoló feltáró tevékenység nem feleslegesíti a már eddig is alkalmazott — vagy sokak által alkalmazni javasolt — különböző szakértőket. A vizsgálandó kérdések körének kibővítése várhatóan természetesen azzal a következménnyel is járna, hogy a felelősök köre szűkülne. Ez azonban semmiképpen sem lenne kudarcként értékelhető, hiszen ezzel együtt a cselekmény és az okozó közötti oksági lánc — ha van bűnelkövető — zártabbá válna, a szabályszegés és a következmény közötti kapcsolat jobban magyarázható lenne. Ezzel feltételezhetően erősíteni lehetne mind a speciális, mind a generális prevenciónak napjainkban a közlekedési bűncselekmények és a büntető eljárás során korántsem a kívánt mértékben ható eszméjét.

Nézetem szerint az információs problémák vizsgálatára két lehetőség adott. Egyrészt a szakértői kör kibővítése látszik indokoltnak.³⁰ Ezen megoldás választásánál is két alternatíva

30. Az idevonatkozó legfontosabb megállapításokat — kiemelten a különös szakértelem fogalmára — lásd az 1973. évi I. törvény 88. § (1) bek.-ében, továbbá Székely János: Szakértők az

áll nyitva. Vagy egy — de meglehetősen differenciált (első-sorban szociológiai, pszichológiai és mérnöki) ismeretekkel rendelkező — szakértő alkalmazása vagy több szakértő együttes részvétele alapján, ún. komplex szakértői vélemény készítése. Az előre jelezhető, hogy csaknem minden ilyen esetben vagy valószínűségi vagy lehetőségű szakértői vélemény születnek. Azonban arra is lehet számítani, hogy egyéb bizonyítékokkal együtt éppen egy ilyen szakértői vélemény segítené a jogalkalmazót a megismerés helyességére vonatkozó meggyőződés kialakításában.

A másik út a nyomozó, a vádhatóság, valamint a bíróság szakértelmének ilyen irányú kiterjesztése. Jelenleg ugyanis nem létezik olyan kiképzés, amely számos, eddig figyelmen kívül hagyott — a vizsgálódási körbe be sem vont — döntő tényező tekintetbevételét oktatná. Ilyenek az embereket érő információk felvételével, feldolgozásával és a rájuk adott válaszokkal kapcsolatos pszichofiziológiai törvényszerűségek, az ezekre való reagálás tipikus megnyilvánulási formái és még más, a tudomány által már egyértelműen felderített és a mindennapi életben ható, de jelenleg általában tekintetbe nem vett szempontok.

Ez utóbbi változat elfogadása esetén természetesen az is követelmény, hogy ezekben a mindenképpen különlegesnek tekintendő szakértelmet igénylő kérdésekben való jártassággal ne csak a nyomozó hatóságok, hanem a bíróság minden tagja — ideértve az elsőfokon közreműködő szakbírók kívül az ülnököket is — rendelkezzenek.

Egyéni véleményem az, hogy a második alternatíva nem

igazságszolgáltatásban. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1967. 34., 99. és 102. old. *Gödöny József*: Bizonyítás a nyomozásban. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1968. 250., 257. és 266. old. *Király Tibor*: Büntetőítélet a jog határára. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1972. 66. old. *Erdei Árpád*: A szakértő felelőssége — több szakértő a büntető eljárásban. Acta Facultatis Politico—Juridicae Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae, Tomus XV. Separatum. ELTE Állam- és Jogtudományi Kar. Budapest, 1973. 119—136. old. *Kratochvíl Ferenc*: A bizonyítékok mérlegelése a tárgyalás bírói előkészítésének szakaszában. Acta Facultatis Politico—Juridicae Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae, Tomus XV. Separatum. Budapest, 1973. 173—185. old.

életszerűsíthető, az információ-problematika mindenképpen különleges szakértelmet igénylő, szakértői feladat. Az azonban indokolatlannak tűnik, hogy komplex szakértői vélemény létrehozása legyen szükséges. Helyette a speciális témakörben jártas speciális szakember — mint szakértő — igénybevétele látszik kívánatosnak.

A következő téma a sértetti szerep tisztázása. A szocialista országokban alapvető kívánalom, hogy a büntető eljárás hatékonyságát vizsgáló elemzések a — speciális és a generális prevenció vezéreszméjét valló és dialektikusan gondolkodó — kutatókat feltétlenül el kell vezessék a bűncselekmény minden szereplőjéhez. Általános tapasztalat viszont, hogy a bíróságok nem veszik kellően figyelembe a sértett vétkességét, s még konkrét szabályszegés esetén sem fogatosítanak büntető intézkedést velük szemben.³¹ Amikor a sértett vétkességét tekintetbe veszik, tipikus jelenség, hogy az elkövető büntetését erre való tekintettel mérséklék, anélkül azonban, hogy a sértettet megbüntetnék. Ismeretesek azonban már olyan útmutató kezdeményezések is,³² amelyek a bűncselekmény elkövetője és a sértett vétkessége közötti viszonyban fokozatokat állapít meg. Ehhez a legfőbb szempontok a következők:

- a szabálysértések száma;
- a jogszabálysértés terjedelme;
- a vétkesség terjedelme és jelentősége.

Tény, hogy a büntetés arányossága sem elhanyagolható eszköz a megelőzésnél. Azonban a döntő tényező, amely az egész közlekedésbiztonság alapjaként tekintendő — de amelyet szerkezetiileg leginkább ide sorolandónak érzek — a defenzív taktika és a bizalmi elv együttes alkalmazása.

Mint minden normaszegéssel, úgy természetesen a közlekedési baleset okozásával kapcsolatos intézkedésnél is az egyik legfontosabb szempont a gyors eljárás és a szabályszegést a lehető legrövidebb időn belül követő büntetés. Így biztosítható, hogy a bűnelkövető érezze: a jogsértést nyomban követi a fe-

31. Vö. *Daget, P.*: A sértett bűnössége a büntetőjogban. Szovjetszkaja Juszticija 1967/16. 10—11. old. *Rubcsev, A.*: A közlekedési bűncselekmények néhány kérdése. Szocialiszticeszko Pravo 1971/2. 31—41. old.

32. Vö. *Rubcsev, A.*: A sértett hibája autóközlekedési bűncselekmények esetében. Szocialiszticeszko Pravo 1971/3. 52—63. old.

jelösségre vonás. A jelenlegi — gyakran a fél évet, sőt néha még az egy évet is meghaladó — hatósági huzavona káros. A nyomozási iratok áttanulmányozása során ugyanis egyértelműen megállapítható volt: az esetek túlnyomó többségében a baleset után néhány órával minden olyan tényadat rendelkezésre áll, amely a büntető eljárás lefolytatásához és az ítélet meghozatalához szükséges. A balesetet közvetlenül követő helyszíni szemle során általában minden lényeges körülmény felszínre kerül. Az információs anyag (különösen a tanúk esetében) az idő múlásával mind mennyiségileg, mind minőségileg csak csökkenhet. Az esetleges speciális problémák (az elkövető balesetokozásának háttérkörülményei, műszaki, forgalom-szervezési kérdések) is legtöbbször csak a balesetet követő igen rövid időn belül tárhatók fel. A mondottakra tekintettel feltétlenül kívánatos volna, ha az ún. gyorsított eljárás a közlekedési balesetek büntetőjogi intézkedéseket igénylő körén belül ne kivételes, hanem tipikus eljárási forma lenne.

c) A büntetés és annak végrehajtása

A közlekedési balesetek okainak kutatásával foglalkozó szakemberek egyik „ösi” problémája, hogy kiket, milyen körben és milyen módon szabad, illetve kell az általuk elkövetett cselekményért megbüntetni.

Noha a kérdés elsősorban a büntetőjog, illetve a büntetés-tan témakörébe tartozik, azonban a kriminológiai kutatások megfelelő hasznosítása éppen itt elengedhetetlen.

Kiindulási alapunk, hogy a valóságban minden baleset „üzemzavarnak” vagy hiányosságnak tekinthető a közlekedési rendszerben. A rendszer maga hiányosan továbbít embereket és tárgyakat egyik pontról a másikra. A feladat: megtalálni azokat a tényezőket, amelyek a kockázatot csökkenthetik. A kockázat csökkentése iránti fáradozás eredményesebb lehet, mintha az „okokat” akarnánk kizárni. A közlekedés mint rendszer az egyik pillanatban szilárd, a másikban nem. Kevés segítség — mutat rá Baker³³ —, ha megállapítjuk, hogy adott pillanatban a rendszer melyik része omlott össze. Gyengeségek a rendszerben ugyanis mindig kimutathatók. Tekintettel arra, hogy a rendszer összes gyenge pontja úgysem fejthető

33. Baker, R. F.: The highway risk problem: policy issues in highway safety. Wiley—Interscience, New York, 15—16. old.

ki, azt vagy azokat kell a felszínre hozni, amelyek a legnagyobb hatást gyakorolják a rendszerre.

A korábbiakban már részletesen kifejtettem: a közlekedési bűncselekmények jelenlegi kategorizálásával nem értek egyet. Sem a megbüntetettek köre, sem a kiszabott büntetések neme és mértéke sok esetben nem felel meg a kívánalmaknak. A büntetések során a következő szempontokat kell érvényre juttatni:

— a büntetéseknek alkalmazkodniuk kell a cselekmény és az elkövető társadalomra veszélyességéhez;

— szoros kapcsolatnak kell lenni az egyén cselekménye és annak felróhatósága között (egyéni bűnösség, illetve annak súlyossági foka);

— ki kell zárni, illetve a minimálisra kell korlátozni a vétesség, illetve annak súlyosságában való megítélésnél a tévedést;

— hatásos kell legyen a büntetés mind speciál-, mind generálprevenációs nézőpontból;

— lehetőség szerint olyan büntetési nemeket kell alkalmazni, amelyek igazodnak az elkövetett cselekmények jellegéhez.

Mielőtt egy javasolt rendszer felvázolására rátérnék, szükségesnek tartom még egyszer összefoglalni azokat a problémákat, amelyeket véleményem szerint ki lehetne, sőt ki is kell küszöbölni.

— A járművezető — akárcsak egy orvos, jogász, mérnök vagy villanszerelő — hazai körülményeink között igazolást kap arról, hogy az általa végezni kívánt feladatnak (t. a járművezetésnek) megfelel, sőt ezt a „képességét” vizsgálva is tanúsítja. Felelősségre vonni az egyént nyilvánvalóan csak azért lehet, amit megtanítottak neki, illetőleg amit képes lehetett volna az elvárható igyekezettel elsajátítani. Itt számos hiányosság tapasztalható, amelyet az oktatási részben jórészt részleteztem. Ezúttal csak a képesség témakörére kívánok majd újból kitérni.

— A szakirodalom egybehangzó véleménye alapján tudjuk, hogy *hibátlan közlekedésre senki nem képes*. Nem létezik olyan egyén sem, aki időről időre ne keveredne olyan szituációkba, illetve ne hozna létre olyanokat, amelyekben — ha a büntetőjog által megkívánt eredmény bekövetkezik — *vétükes is lenne*.

— Amíg a veszélyes szituációkba keveredésnél egyén és egyén között számottevő a különbség és a hibázás gyakoriságát nem ruházhatjuk át a véletlenre, addig az eredmény bekövetkezésénél és a kimenetel súlyosságánál a véletlen központi szerepet játszik.

— A *vétkesség megítélésénél az átlagemberből kell kiindulni*. Ha a megfelelően specializált modell³⁴ valamilyen cselekményt, illetve annak következményét láthatja előre, akkor ezért az alany felelőssé tehető. Az átlagember el tudja képzelni, hogy nem kizártak bizonyos következmények. Ebben nincs különbség a legtöbb balesetet okozó és a „modell” között. Valamilyen cselekmény eredményét — de csak a baleset vagy összeütközés bekövetkezésének pillanatáig — az adott kulturális környezetben levő „modell” látja, míg a jogsértő ezt nem képes vagy nem akarja felismerni. Ebben a körben tehát a felelősségre vonás indokolt lehet. Ugyanígy látja a „modell” azt is, hogy melyek azok a magatartási, szabályszegési formák, amelyek tanúsítása különösen kedvezőtlen eredményre (balesethez vagy összeütközéshez) vezethetnek. Ha ezt a konkrét alany mégis megteszi, ismét szóba jöhet a következményekért való felelősségre vonás. A *következmény* (az eredmény) *súlyossági fokát* (halál, súlyos sérülés stb.) általában azonban a *modell sem látja* — nem is láthatja — *előre*, mert itt az alany szempontjából véletlen tényezők játszóak a döntő szerepet.

További probléma az átlagosnál (a „modellnél”) nagyobb vezetési gyakorlattal, következőképpen általában szélesebb körű közlekedési ismeretanyaggal, tapasztalattal rendelkező vezetők közlekedésellenes cselekményei, valamint azokkal összefüggésben az eredmény előrelátása elvárhatóságának megítélése. A kérdéskör jobb megismeréséhez még további kutatásokra van szükség.

34. Vö. Békés Imre több helyütt részletezett modellgondolkodásával. Különösen: Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974. 266–268. old. Békés szerint a modell az átlagból derivált standard mérce, amely „a gondossági kötelesség olyan minimumát határozza meg, amely személyes tudására és tapasztalatára tekintet nélkül mindenkivel — a standard kötelesség minden kötelezettjével — szemben támasztandó. A mérce lefelé limitált, de felfelé nyitott: a külön tudás a standard követelményt emeli”.

Az előadottakra tekintettel álláspontom a következő: azokat a szabályokat, viselkedési formákat kell megkeresni, amelyeknél párhuzam vonható a „modell” és a konkrét alany között. Konkrét körülmények között minél inkább eltér az alany magatartása negatív irányban az „átlagtól”, annál inkább elítélendőnek tekintendő a magatartás. Ezek azok a szabályszegések, amelyeket a köznyelv „ésszerűtlennek” tart.

Nem felejtendő el az sem, hogy a „modell”, mielőtt kocsiba ül, kimegy az utcára, számol elővigyázatlanágának következményével. *Adott szituációban, a közlekedés folyamata alatt azonban a szabálykövetés, illetve az attól való eltérés és az eredmény súlyossága közötti összefüggés képzete senkinél sem merül fel.* Ha nem így volna, nem gondatlanságról, hanem eshetőleg szándékról kellene beszélnünk. Bármennyire is furcsán hangzik, de az esetek többségében az egyén adott helyzetbe csak arra gondol, hogy veszélyhelyzetet, balesetet kerüljön el. A járművezetők elsősorban azért vezetnek óvatosan, hogy saját maguknak, illetve a vezetett járműnek ne essék baja. Ide természetesen a közvetlen anyagi károkozásokon túl a balesettel járó minden egyéb „megpróbáltatást” is értjük. Ez természetes is: az egészséges életosztón diktálja. Altruizmusról a legfontosabb pillanatokban az „átlag” esetében nem beszélhetünk. Ha a mondottakat igaznak fogadjuk el a „modellre”, azaz az átlagvezetőre (márpedig ennek ellenkezőjét még nem igen sikerült bizonyítani), természetesen helytállónak kell tartani a balesetokozóra is. (Az ittasok körét itt mereven elhatároljuk az „átlagbalesetezőktől”.)

Úgyszólván szükségtelen fejtegetni, hogy amíg a jogszabályok kialakításánál az átlaghoz célszerű igazodni, addig a büntetés kiszabása során természetesen a messzemenő egyéniesítés érvényre juttatása indokolt. Ehhez a „modell” hasznos iránymutatásul szolgálhat. Rendkívül fontosnak tartom azonban azt kihangsúlyozni, hogy a következményt, illetve annak súlyosságát véletlen tényezők mind pozitív, mind negatív irányba döntően befolyásolhatják. Ennek következtében az eredmény figyelembevétele a büntetés kiszabásánál — éppen annak bizonyos értelemben vett véletlenszerűségét számításba véve — a büntetés céljainak nem megfelelő ítélet meghozatalához vezethet.

A jelenleg megbüntetettek egy jelentős részében a büntető

eljárás, illetőleg a büntetés nem vonja maga után a cselekmény elkövetéséért való felelősségérzetet, illetőleg ha ez az eljárás folyamán ki is váltható, a büntetés a kívánt hatással ellentétben a büntudatot kioltja.

A közlekedési balesetek egyik fő jellegzetessége, hogy a pillanatnyiság miatt a balesetek pontos lefolyásának hű rekonstruálása csaknem mindig lehetetlen. Az igazság kiderítésénél igen fontos szerephez jut a visszakövetkeztetés, a fantáziával terhes és a valóságtól olykor nagyon messze álló tanúvallomás. Egyes kérdések tisztázása pedig jelenlegi tudásszintünkön egyáltalán nem lehetséges. Ezért továbbra is számolnunk kell azzal, hogy a jövőben is — a tudományos eredmények növekvő felhasználásával, csökkenő arányban ugyan, de — *sor kerülhet itélkezési tévedésekre*, amelyek során egyes emberek vétkeességének fokát nem leszünk képesek helyesen megítélni, illetve olyan embereket tartunk majd valamely cselekményért felelősnek, akik tevékenységének vagy mulasztásának súlyossága valójában esetleg nem is éri el a büntető felelősségre vonáshoz szükséges fokot.

A meglehetősen pesszimista álláspont ismertetése után joggal kérdezhető: milyen kiút javasolható, amellyel ezek a hibák, ha teljesen ki nem is küszöbölhetők, de legalább jelentősen csökkenthetők.

Felfogásom lényege, hogy a közlekedési bűncselekmények körében *tarthatatlan az eredmény szemlélet*. Pontosabban: a büntetés általában nem igazodhat az eredmény — a kimenetel — súlyosságának fokához. *Ennek helyébe a kötelességmulasztás súlyosságának a mértéke kell lépjen*. A cselekmény társadalomra veszélyességét — amint erre már utaltam — nem az eredmény adja meg, hiszen ez nagyrészt a véletlentől függ. Az emberi vétkeességet ténylegesen az előírt szabály megszegésén keresztül lehet lemérni. Itt kell rangsorolást végrehajtani, s elsődlegesen a szabályszegés szubjektív súlyossága alapján állapítható meg a cselekmény súlyossága.

Ahhoz, hogy valaki bűnösségét megállapíthassuk, elsősorban azt kell vizsgálnunk, hogy képes-e előírászerű magatartást tanúsítani. Tételezzük fel, hogy a jövőben az oktatás során minden olyan fontos tudnivalóra megtanítják az egyént, amelyre a közlekedésben megfelelő viselkedéshez elengedhetetlenül szüksége van. (Ezeket azonban előbb meg kell tanítani,

s csak ezután elvárni az alkalmazásukat!) Ebben az esetben elvileg tehát elvárható lenne, hogy ezeket a szabályokat mindenki alkalmazza. A feladatokat összefoglalóan a vezetői alkalmasság kritériumának nevezhetjük. Járművezetők esetében az embereknek egy el nem hanyagolható része ezeknek a feladatoknak azonban továbbra sem lesz képes eleget tenni. Hiába állja meg jól a helyét valaki a rövid vizsga alatt, aki itt nem felel meg, az tartósan képtelen a közlekedésben a helytállásra. Véleményem szerint a legfontosabb szempontok — amelyek vizsgálata elengedhetetlen — a következők:

Rendelkezik-e az egyén ún. helyes szituációfelismerési képességgel? Azaz: képes-e az egyén arra, hogy az átlagembernek — az ún. „modellnek” — megfelelően idejében felismerje valamely szituáció veszélyessé válását, illetőleg abból a megfelelő kiút megtalálását? Ha valaki erre nem képes, úgy nem képes annak felismerésére sem, hogy valamely magatartása ilyeneket hozhat létre. Képtelen észrevenni, mikor válik saját viselkedése — az adott környezetben — objektíve balesetveszélyessé. Ezt elvileg két időpontban vizsgálhatnánk. Egyrészt a baleset, másrészt a járművezetői engedély megszerzésének időpontjában. Az előbbi megoldás ellen azonban alapos büntetőpolitikai érv szól: ha ezt tennénk, ugyanilyen alapon megállapíthatnánk egy orvosi műhiba után az orvos, egy több millió forintba kerülő hanyagság esetén a vezérgazgató „alkalmatlanságát”. Tehát lényegében a gondatlan bűnelkövetéseket kivonnánk a büntetőjog hatásköréből. Ez pedig sem társadalomvédelmi, sem pedig speciálprevenációs nézőpontból nem lenne kívánatos. Ezért a második megoldás látszik helyesebbnek, tehát a járművezetői engedély megszerzésének feltétele kell legyen a szituáció felismerési képességének, mint legfontosabb előfeltételnek a megléte.

A többi kívánalom már jórészt ismert, legfeljebb a fontossági sorrend eltér a ma megszokottól. Így lényegesnek tartom megállapítani azt, hogy a járművezető-jelöltnek megfelelő-e

- a reakcióbiztonsága összetett ingerek esetén;
- a sebesség- és távolságbecslési képessége;
- a kockázatvállalási készség foka;
- a hibás viselkedés korrigálásának képessége és módja;
- a mások tekintetbevételének foka;
- a tűrőképessége a zavaró, illetve akadályozó ingerekre.

A felsoroltaknak való megfelelés — természetesen az átlagember szintjén — még jelentős megterhelés esetén is, ha nem is garantálja, de valószínűsíti a közlekedésszerű magatartást.

Az említett vizsgálat természetesen az ismételt balesetet okozók, illetve a sorozatosan szabálytalankodók körében is szükséges.

Általános büntetőpolitikai alapelv, hogy az elszaporodó bűncselekményeknél — és így természetesen a közlekedés körében is a korábbinál gyakrabban elkövetett szabálysértések megvalósítóival szemben — a büntetési szigor fokozása indokolt lehet. A közlekedési balesetek alapjául szolgáló közlekedési szabályszegések esetében azonban a statisztikai adatok alapján megállapítható, hogy az egyes szabályszegési formáknak (elsőbbség meg nem adása, szabálytalan előzés stb.) a baleseteken belüli részaránya hosszú évek óta — kisebb ingadozásoktól eltekintve — változatlan. Erre való tekintettel célszerű ún. „elsőrendűen” és „másodrendűen” súlyos szabályszegések között megkülönböztetéseket tenni. Az imént mondottak figyelembevételével helytelen valakit csak azért súlyosabban büntetni bizonyos szabályszegések miatt, mert azt követik el legtöbbször. A cél nem az, hogy minél több embert megbüntessünk, hanem az, hogy ott alkalmazzuk fokozottan a büntetést, ahol annak hatása fokozottan érvényesülhet. Ma már pl. tisztázott, hogy az előzéseknél nem az emberi agresszivitás, hanem a minden emberben benne levő hibás becslési képesség a döntő. Hasonló a helyzet a legtöbb elsőbbségadásból származó balesetnél is. Fenyegető veszély, hogy amennyiben a tömegesen előforduló szabályszegések elkövetőit válogatás nélkül eleve súlyosabban büntetjük, ez a felfogás a büntetés hatásfokát eleve lerontja. A közlekedők körében kialakul egy viszonylag nagy számú közömbös csoport, amely a közlekedésszerű viselkedésre, a szabályok betartására azért nem fordít kellő gondot, mert úgy véli: csekély figyelmetlenségéért is bármikor érzékeny joghátránnyal kell számolnia.

Elhelyett a súlyossági rangsorban első helyre a tudatos, másodikra a nem tudatos szabályszegéseket célszerű helyezni. Nyilvánvaló, hogy súlyosabban vét a közlekedés rendje ellen az, aki a törvényben maximált sebességhatárt túllépi vagy fedezés nélkül tolat egy tehergépkocsival — még ha ennek nincs is eredménye —, mint az, aki elsőbbségadás céljából ott is

megáll, ahol erre szabály szerint nem is lenne köteles (pl. egyenrangú útkereszteződésben vagy „elsőbbségadás kötelező” táblával védett útkereszteződés előtt), de mégsem észleli a feléje közeledő gépkocsit.

E mellett a szemlélet mellett a veszélyeztetési koncepció nemcsak hogy fenntartható, de életszerűsíthető is lenne: a megvalósított szabályszegések egy része — ha az eredmény (értsd: összeütközés vagy baleset) bekövetkezésének közvetlen lehetősége fennáll — büntetőjogilag pónalizálható volna. Nyilvánvaló, hogy ez mind a generál-, mind a speciálprevenció célját jól szolgálná.

Feltétlenül szükség van az általam megvalósítani javasolt konstrukcióhoz a szabálysértési adatbankra. Itt a pontozás az imént előadottnak megfelelő rangsorban folyna. Ezzel lehetőség nyílna arra, hogy minden közlekedési résztvevő előéletét folyamatosan figyelemmel kísérjük.

A ma még nem tisztázható számos körülményre, bizonytalansági tényezőre figyelemmel első alkalommal nagyobb teret lehetne biztosítani — az összes, alább felsorolásra kerülő büntetési nem vonatkozásában — a kellő differenciáltság mellett felfüggesztett büntetésnek. A felfüggesztett büntetések aránya a későbbiekben — a tudomány előrehaladásával és fokozott alkalmazásával párhuzamosan — módosulhat.

Két kivételt azonban feltétlenül kell tennünk. Nem függ kitéhető fel annak a balesetet okozóknak a büntetése, aki

— a szabálysértési adatbank nyilvántartása szerint a balesetet megelőző meghatározott időn belül már elérte azt a konkrétan meghatározott pontszámot, ami alkalmas a közlekedésszerűtlen viselkedés megállapítására. (Ha az egyén balesetet nem okoz, itt már a rendőrhatalóságnak kellene adminisztratív intézkedéseket — mint pl. a jogosítvány elvétele — foganatosítani.)

— Hasonlóképpen nem függeszthető fel annak a büntetése, aki már bizonyos időn belül balesetet okozott.

Ezzel a konstrukcióval ki lehetne venni a méregfogát a széleskörűen alkalmazott felfüggesztett büntetésnek. Abban az esetben, ha ezeket a megkötéseket nem tennénk, a közlekedés résztvevőinek felelőtlen része nyugodtan garázdálkodhatna, mondván: „ha baj van, először ügyis csak felfüggesztett büntetést kapnék, akkor meg még mindig van idő a megváltozás-

ra". A balesetet — tipikus esetekben — a mozgó szabálysze-
gések sora előzi meg, amelyeknek egy része — különösen ha
a rendőrség erre koncentrálja erőit — felfedésre is kerül.

A büntetéskiszabás fontos feladata, hogy az elkövetővel
megértesse:

— miért volt szükség-, illetve törvényszerű a baleset bekö-
vetkezése;

— milyen, személyiségében rejlő okok miatt következett be
a nem várt esemény;

— mit kell tennie ahhoz, hogy legközelebb biztosan (értsd:
nagy valószínűséggel) ne legyen baleset részese.

Ehhez természetesen a megszegett KRESZ-szabályok felem-
legetése korántsem elegendő. Kiindulásként a már javasolt
objektíve jó pszichofiziológiai vizsgálat szolgálhat, amelynek
során meg lehet állapítani, hogy milyen okok váltották ki a
hibás magatartást. Csak ez lehet az alapja a valóban a szemé-
lyiséghez igazítható „büntetésnek”. Lényegileg más elbírálás
alá esik egy járművezető,

— aki agresszív vagy egyébként pszichofiziológiailag alkal-
matlan;

— aki szociálisan problémás;

— aki rutintalan.

Amíg az első esetben az időleges vagy végleges vezetéstől
eltiltás szükséges, addig a másodikként említett vezetőknél az
eltiltásnál figyelembe kell venni, hogy a baleset háttérül szol-
gált probléma nem oldódott-e már meg, s ha nem, mikorra
várható. (Tipikusan ide sorolhatók a korábbiól jó vezetőnek is-
mert egyének, akik egyszer — alkalmi problémával a háttér-
ben — „megbotlanak”, de soha vissza nem esnek.) Az utolsó
esetben nyilvánvalóan az egyént póttanfolyamra célszerű irá-
nyítani.

A kioktatásnál a megszegett KRESZ-szabályok felsorolása
márcsak azért is kevés, mert a szabályszegés tényét a jármű-
vezetők vagy ügyis tudják vagy úgysem ismerik el. Ennél fon-
tosabb a KRESZ mögött húzódó társadalomvédelmi, morális,
embertársi kapcsolatok megsértésére való figyelemfelhívás. Egy
gépkocsivezetőnek teljesen mindegy, hogy az elsőbbségi vagy
az előzési szabályok megszegése miatt, vagy a következmény
érdekli, valamint az, hogy valójában hogyan is következett bal-
esetbe. Ha ez utóbbit meg tudjuk magyarázni, már félig célt



értünk; ha nem, a büntető eljárás csak igen korlátozott mértékben tölthette be feladatát.

A büntetési nemek vonatkozásában — legalábbis ami a rangsorolást illeti — változásra van szükség. Ezen túlmenően is — amint azt előttem már sokan hangoztatták — szükség van a közlekedés-specifikus büntetésekre.

Leghatékonyabbnak jelenleg feltétlenül a vezetéstől eltiltás tartható. Ennek is van azonban egy hátulütője, amelyet ki kell valami módon küszöbölni. Ez pedig az a tény, hogy az eltiltotak egy el nem hanyagolható hányada a tilalom ellenére továbbra is vezet. Ezért a vezetéstől eltiltás megszegőit érzékeny és súlyos — elsősorban adminisztratív jellegű — „büntetéssel” kellene fenyegetni. Ilyenként javasolható, hogy amennyiben az eltiltás hatálya alatt álló személy vagy családja tulajdonában van gépkocsi (magánjárművezető-elkövetők esetében ez a tipikus), úgy az eltiltás hatálya alatti vezetés következménye a jármű rendszámának elvétele, a gépkocsinak a forgalomból való kitiltása (esetleg erre kijelölt helyen letétbe helyezése, a jármű lepecsételése) lehetne. Hasonló következménnyel számolhatna az is, aki a jármű vezetését vezetéstől eltiltás hatálya alatt álló személynek engedi át. Feltehető, hogy egy ilyen — persze kellően ismert — „háttér” mellett az eltiltás valóban kockázatmentes lenne. A vezetéstől eltiltás büntetést mind felfüggesztett, mind végrehajtható formájában célszerű lenne — különösen a magángépjárművezetők körében — a jelenleginél sokkal kiterjedtebben alkalmazni. Már viszonylag „enyhébb” szabálysértések esetén, de különösen ilyenek halmozódásakor jól szolgálná a speciális — és közvetve a generális — prevenciót is a rövidebb tartamú vezetéstől eltiltás.

A hagyományos büntetések körében továbbra is általános büntetesként javasolható a pénzbüntetés, de természetesen annak korszerű — a jövedelem nagyságához is igazodó — formájában. A szabadságvesztés-büntetés csak egészen kivételes esetben lenne fenntartható, elsősorban a többszörösen, a szabályok tudatos megszegésével balesetezőknél.

A javító-nevelőmunka jelen körülményeink között — mivel az nem más a gyakorlatban, mint pénzbüntetés részletfizetési kedvezménnyel — nem javasolható.

Szükségesnek mutatkozik azonban több, a balesetek, illetve azok okozóinak tipikus jellemzőihez kapcsolódó büntetés be-

vezetése. Ennek lényege: a büntetés maga szoros kapcsolatban kell maradjon a balesettel, illetve annak körülményeivel.

A balesetek, illetve a szabálysértések bizonyos típusánál, illetőleg a végrehajtható büntetésre ítéleknél mindig a büntetést — járművezetéstől eltiltás esetén az újbóli vezetés megkezdése előtt közvetlenül — ki kellene egészíteni utánképzéssel. Ennek két alapvető részből kellene állni:

— az egyik — amely csoportos foglalkozás körében lenne megvalósítható — az általános közlekedési (ideértve a morális) ismereteket volna célszerű gazdagítsa;

— a másik — négy szemközti vagy kics csoportos foglalkozás keretében — a résztvevő szabályszegésére, egyéni viselkedési jellemzőjére kellene összpontosítson (ún. tettescentrikus kellene legyen).

d) *A büntető eljárás, a büntetés és annak végrehajtása ittasoknál*

Ismeretes, hogy ha hazánkban jelenleg valaki balesetet okoz, a gondatlan bűncselekmény minősített alakzataként kezelik az ittas állapotot. Így az a különös helyzet uralkodik, hogy ha a közlekedő egyén rutinellenőrzés alkalmával — vagy esetleg kisebb jelentőségű, ún. koccanásos balesetokozás során — ittasnak bizonyul, mint szándékos bűnelkövető kerül felelősségre vonásra. Ha viszont ittas állapotának akár tömegszerencsétlenség a következménye, mint gondatlan bűnelkövető felel. Messzemenően egyetértek Tokaji Géza nézetével, aki szerint³⁵ „alapos átgondolást igényel különlegesen az az eset, ha tettes jogunk szerint valamely gondatlanként szabályozott deliktumhoz képest adott körülmények között egy benne rejlő, s önmagában is szabadságvesztéssel fenyegetett szándékos bűncselekmény is háttérbe kell lépjen. Erre különösen jó példa az, ha valaki szesz ital hatása alatt vezet járművet, s alkoholtól befolyásolt állapotban halálos kimenetelű balesetet okoz. Semmiképpen sem helyeselhetjük azt, hogy ilyenkor az elkövető bizonyos jogkövetkezmények (így a feltételes szabadságra bocsátásról, a szabadságvesztés végrehajtási fokozatairól,

35. Tokaji Géza: Adalékok a bűncselekményfogalom felépítéséhez. Acta Universitatis Szegediensis de Attila József Nominatae, Acta Juridica et Politica, Tomus XIX. F. 3. Szeged, 1972. 41. old.

avagy a visszaesésről szóló büntetőrendelkezések) szempontjából kedvezőbb helyzetben legyen, mintha balesetokozás hiányában szándékos bűncselekmény címén ítéltek volna szabadságvesztésre." Tokaji tálcán kínálja az egyszerű szerkesztési megoldást is: amennyiben az utóbbi rendelkezés — 194. B. § (1) — minősítő körülményként került volna szabályozásra a közlekedés viszonylatában a gondatlanul okozott halál vagy súlyos testi sértés, ugyanaz a törvényi egység már nem gondatlan bűncselekményt, hanem a Btk. 18. §-a alkalmazási körébe tartozó minőségi alakzatot, szándékos alapcselekményű, vegyes bűnösségű deliktumot képezne.

Nézetem szerint az ittasan okozott baleseteknél — a korábbi „modellgondolkodás” logikáját követve — továbbra is fenn lehetne tartani az eredmény szemléletet. Az átlagember éppen elsősorban azért nem iszik vezetés közben, mert számol az ittas vezetés legsúlyosabb lehetőségével.

A büntetőjogi témakörnél időzve helyteleníteni kell azt a jelenlegi általános gyakorlatot — mind hazánkban, mind külföldön —, amely szerint a véralkohol-koncentráció mértékéhez mereven kötik a befolyásoltság fokát. Más kérdés, hogy ez nehezen kivitelezhető, de valóban „a normális logika szerint, miután megállapították a véralkoholtartalmát, a bírónak konkrétan vizsgálnia kellene, hogy milyen hatással volt ez a vezető szervezetre”.³⁶ Helyesen mutat rá Horn,³⁷ hogy a vezetői alkalmatlanság összetett fogalom és az ittasságon, illetve annak fokán túl olyan tényezők is szerephez jutnak, mint az egyébként is fellépő teljesítménycsökkenés. A véralkohol-tartalom és annak tényleges hatása csak az eljárás során tisztázható végérvényesen.

Az ittas vezetés üldözése szoros kapcsolatban van az ellenőrzéssel. A statisztikai adatok ismeretében megállapítható és előrejelezhető az alkoholos balesetek ideje, helye, a vezetők vagy a gyalogosok típusa. Ha viszont előre jelezhető — mutat rá Bourne³⁸ —, akkor meg is előzhető. Ez azt jelenti, hogy

36. Clerc, F.: Az ittas járművezető hevenyészett arcképe. *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique* 1987/2. 101—112. old.

37. Horn, E.: *Blutalkoholgehalt und Fahruntüchtigkeit*. Gehlen Verlag, Bad Homburg u. d. H.—Berlin—Zürich, 1970. 54. old.

38. Bourne, P. G.—Fox, R.: *Alcoholism. Progress in research and treatment*. Academic Press, New York—London, 1973. 335. old.

ezek a cselekmények, szituációk és azok résztvevői eltérőek más cselekményektől szituációktól és azok résztvevőitől. Attól függően, hogy a baleset, illetve a hozzá kapcsolódó bűncselekmény háttérében meghúzódik-e az alkohol vagy sem, megállapítható: a kétfajta cselekményt más időben, más helyen, más vezetők, más vezetőtipusok okozzák.

Az ittaságellenőrzésnek fel kell használnia összes „aktív” és „passzív” eszközeit, kezdve az olyan indítóberendezéstől, amelynek működtetésére csak józan ember képes, a rendőrség koncentrált tevékenységéig.

Ismertek olyan objektivizáló nézetek, amelyek szerint az elítelt a balszerencse áldozata, mert amíg a szándékos bűnelkövetők esetében a rendőrség legtöbbször csak a feljelentés alapján indít nyomozást, addig az ittas — viselkedése alapján — viszonylag könnyen felhívja magára a közlekedés ellenőrzőinek figyelmét. Valójában azonban a szerencse kérdésköre csak a szándékos és hagyományos értelemben vett bűnözők rendőrközre kerülésénél játszhat szerepet. Ez nem jelenti annak tagadását, hogy a sötét számok e területen is felbecsülhetetlenül nagyok, és hogy lényegesen több ittas vezető kerül el a felelősségre vonás, mint ahányat tettenérnek. Egy adott országban az ittas járművezetők lehetőségei nagymértékben függenek az ország rendőrségének állományától és aktivitásától.

Noha az ittas vezetést minden kultúrállamban többé-kevésbé következetesen és szigorúan büntetik, a *büntetés, illetve a súlyosabb büntetés hatékonysága kétséges.*

Saját intézeti kutatásaink során — amelyeknek eredményeit számos külföldi adat is megerősíti — megállapítottuk, hogy az ittas vezetők esetében a büntető eljárás hatékonysága nagyon alacsony fokú. Sőt azt is nyugodtan kijelenthetjük, hogy a járművezetők ezen csoportjára pillanatnyilag mindenfajta büntetés jórészt hatástalan és sem nevelő, sem megtorló célját nem éri el. Az ittasok a büntetéstől előre nem félnek; ezt bizonyítja sorozatos visszaesésük. Magatartásuk társadalomra veszélyességét éppúgy nem ismerik fel, mint azt, hogy az ittas állapot és a balesetokozás miatti bűncselekmény között szoros oksági összefüggés van. A járművezetéstől eltiltás mint büntetés szintén hatástalan, hiszen többségük a jogosítvány hiányában is többé-kevésbé rendszeresen részt vesz a közúti forgalomban. (Ezen a helyzeten a javasolt kodifikációs módosítás

feltételezhetően változtatna valamit.) Az ittas vezetők tipikusan speciális visszaesők; visszaesési arányuk többszörösen meghaladja az átlagbalesetezőket.

A hatékonyabb generálprevenció érdekében feltétlenül indokoltnak látszik:

— az ittas vezetéssel párosuló balesetokozást is szándékos bűncselekménnyé minősíteni;

— Viski Lászlóval egyetértőleg³⁹ szükségesnek tartom, hogy az ittas vezetést elősegítőket is felelősségre lehessen vonni. Erre az NSZK-ban már van példa.⁴⁰

— Végezetül szigorítani látszik szükségesnek az ittas állapotban való járművezetésnek — elsősorban a bírói — gyakorlatát. A vezetéstől való eltiltás kötelező mellékbüntetése kellene legyen mind a szabálysértési, mind a bírói eljárás során kiszabott főbüntetésnek. A visszaesők megbüntetése pedig különös szigorú követel és a szabadságvesztés mellőzése kivételes esetben sem látszik célszerűnek.

Az előzőekben említetteknek megfelelően az ittas vezetés és az ittas állapotban történő balesetokozás legfontosabb közös jellemzője a szándékosság. Erre tekintettel fontos volna, hogy a büntetésüvégrehajtás során (szabadságvesztés-büntetés esetén) a szándékosan bűnelkövető ittasokat a nem ittasan, gondatlanul balesetezőktől különválasszuk. Mivel ma a büntetési fokozatokban a két csoport között különbség nincs, az ittasok és a nem ittasok együtt töltik szabadságvesztés-büntetésüket (amelyeknek időtartamában legtöbbször ugyancsak minimális az eltérés). Nem csodálható, hogy a speciálprevenációs hatékonyság a szabadságvesztés-büntetés során erre visszavezethetően is mindkét elitelti körben rendkívül alacsony. A speciálprevenciónak hatékony eszköze a bűnelkövetők körében megvalósított nevelés lehet. Ezen körben — bár hazai tapasztalataink még nincsenek — a csoportterápiás kezelés kecsegtet a

39. Viski László: Közúti közlekedési szabálysértések elbírálása. Rendőrségi Szemle 1962/12. 1105—1117. old.

40. Preiss tájékoztat arról, hogy az NSZK felsőbírósa szerint, ha valaki ittas személy gépkocsijában helyet foglal és biztos tudomása van arról, hogy az illető előzőleg alkoholt fogyasztott, maga is vétkező válik. (Vö. Preiss, F.: Gerichtsentscheidungen über den Alkoholgenuß. Der Personenverkehr 1970/8. 172. old.)

legtöbb reménnyel.⁴¹ A megfelelő módszer kidolgozásán — a tudomány elméleti művelőinek megállapításaira támaszkodva — kriminológusoknak, szociológusoknak, pszichológusoknak, pedagógusoknak összehangoltan kellene munkálkodni.

Tekintettel azonban arra, hogy — amint láttuk — jelenlegi körülményeink között a speciálprevenció minden eszköze az elkövetői kör jelentős részére úgyszólván teljesen *hatástalan*, nagy erővel kell kimunkálnunk a generálprevenációs lehetőségeket. *Legsürgetőbb* — de egyben legnehezebb — *feladat az itasság*, illetve az ittas állapotban való járművezetés társadalmi szinten történő elítéltetése. A technika adta legkorszerűbb eszközök felhasználásával rá kell végre döbbsentünk a társadalmat arra, hogy századunk második felében nem lehet ötven vagy száz évvel korábbi módon élni. Az ember bizonyos körülmények között még kifogástalan pszichofizikális állapotban is csak nehezen tud megfelelni környezetének és azt uralma alá hajtani. Nem kétséges, hogy ha ez az állapot nem a legkiválóbb: a gép, a környezet fölébe kerekedik az embernek. A járművek többségét úgy konstruálták, hogy afölött egy átlagos képességekkel rendelkező ember átlagos körülmények között uralkodni tudjon. A kifogástalan pszichofizikális állapotot pedig legfeljebb teljesen alkoholmentes egyénnél lehet elképzelni. Amíg ez a tény az emberek többségének tudatában nem jut döntő szóhoz, az egyéb intézkedések is csak korlátozott mértékben lehetnek hatásosak.

A tudatformálást elsősorban a maj középkorosztályba (30—45 év) tartozóknál kell kezdeni, hiszen elsősorban közülük kerülnek ki az ittasan balesetet okozók. Náluk elsősorban azt a tévhitét kell eloszlatnunk, amely szerint a nagy vezetési gyakorlat olyan beidegzettséget eredményez, amelynek segítségével az ember a tudati működés kikapcsolásával is képes a kezdő vezető által megoldhatatlannak tűnő helyzeteken úrrá lenni. Ez ugyanis elsősorban azért nem igaz, mert az ittas egyénnél már egészen alacsony alkoholkoncentráció esetén is a fizikális reflextevékenységekben, a koordinált cselekvésekben hi-

41. Erre lásd Svédországban Cosmo, C. J.: Alcohol as a traffic accident factor. *Blutalkohol* 1973/1. 27—33. old., az NSZK-ban Winkler, W.: Gruppengespräche nach wiederholter Trunkenheit am Steuer. *Blutalkohol* 1974/11. 178—188. old.

ba mutatkozik. De az ittas egyén pszichikális állapotánál fogva ezeket a hibákat nem veszi észre, „nem érzi”, illetve ha észleli is, nem tulajdonít neki súlyához mért jelentőséget. Bizonyos alkoholkoncentrációtól kezdve pedig már képtelen a helyes akarati irányításra. Szükségesnek tűnik arra is utalni, hogy miként az átlagbalesetözönél, úgy az ittasan balesetözönél sem beszélhetünk „pechről”, a véletlenek szerencsétlen összejátszásáról. Az ittasok baleseteinek főokai — mint az irreális sebességmegválasztás (ennek következtében felborulás, útpályaelhagyás, a féktávolság be nem látása miatti elütés vagy ütközés), valamint az iránytartási képtelenség (menetirány szerinti bal oldali hajtás) — az ital hatásának törvényszerű következményei. Hogy ilyen állapotban az egyén korábban még nem okozott balesetet (bár az esetükben csak idő kérdése, hiszen az ittasok tipikusan visszaesők!), valóban a véletlennek, a szerencsének köszönhető. Az a tény, hogy a tipikus baleseti okokat jelentő áthaladási elsőbbségi és előzési szabályok ellen a legritkább esetekben vétenek, azt bizonyítja, hogy — a súlyos részegség állapotát leszámítva — még képesek a legfontosabb közlekedési szabályok betartására, a biztonságos közlekedés felső határát azonban már helytelenül vagy egyáltalán nem érzik. Ehhez csatlakozik az ital jól ismert önbizalmat adó hatása, amely ezt a határt a szokásosnál és a valóságosnál feljebb emeli.

Amennyiben ezeket a vázlatosan ismertetett — valamint a tudomány mai állása szerint egyébként is ismert — törvényszerűségeket, továbbá az alkoholfogyasztás tényleges hatásmechanizmusát a társadalom túlnyomó többségével sikerül elfogadtatnunk, úgy megoldottuk a másik legfontosabb feladatot is: az ittas vezetők hozzátartozóinak felelősségérzetét is sikerült felkeltenünk. Az ital káros hatását helyesen felismerők nyilvánvalóan nem a vezetés megkezdésére, illetve a vezetés közbeni italfogyasztásra beszélnek rá az egyént, hanem ellenkezőleg: a vezetés közben levőknek, illetve a vezetés megkezdését szándékozókknak nem adnának alkalmat az ivásra, ivás után pedig minden lehetséges eszközzel igyekeznének az egyént megakadályozni a vezetésben. Úgy vélem, hogy jelenlegi körülményeink között a film, illetve a televízió adta audiovizuális behatás lenne a legcélszerűbb. Ennek külföldön már eredményes hagyományai vannak. Hazai balesetelhárítással foglal-

kozó társadalmi szervezeteink jó gazdái lehetnének az ilyen tevékenységnek.

A büntetéssel foglalkozó részt *összefoglalandó* leszögezhetjük, hogy bár a hagyományos büntető szankciókkal nem lehet egy veszélyes vezetőt óvatossá átalakítani, a szankciók szükségesegek azért, hogy ezzel a fenyegetéssel néhány kockázati tényezőt — mint pl. a műszaki állapot vagy az alkohol — generálprevenációs szinten kézben tartsunk.

Joggal remélhető, hogy az objektív és a szubjektív tényezők helyes súlyozását figyelembe vevő intézkedések sorozata a közlekedésbiztonságot az eddiginél gyorsabb ütemben fogja megszilárdítani, csökkentőleg fog hatni a bűnözésre, s fokozni képes a jó állampolgári közérzetet biztosító közbiztonságot.