

A közlekedési balesetet okozók személyének és cselekményének társadalmi veszélyességéről

I.

Amióta a motorizáció rohamos fejlődésével a közlekedés is az iparilag fejlett országokban tömegjelenséggé vált, újra meg újra visszatérő probléma a közlekedési balesetet okozók személyének, illetve az okozott cselekményeknek a megítélése. A büntetőjognak az élet e területét rendezni hivatott része mindmáig megnyugtatóan jönak tekinthető megoldással nem tudott szolgálni. Ez természetesen számos, a büntetőjogra is hatást gyakorló külső tényezőre vezethető vissza. Témánk esetében ez függ a természettudomány idevonatkozó ágainak fejlettségi szintjétől, az itt felhalmozódó tudásanyag egyértelmű kikristályosodásától. A kodifikációra ugyanakkor a büntető jogtudományon belül — a társadalmi fejlődés visszatükröződéseképpen — megjelenő büntetéstani elképzelések is hatást gyakorolnak.

A különböző társadalmi rendszerek — és ezeken belül az egyes országok — egyazon ismeretanyag birtokában is — részben vagy egészben — eltérően határozhatják meg a büntetés céljait, illetve az e célok eléréséhez szükséges eszközöket. Ezek a célok és eszközök a büntetőjogi, valamint a hozzá kapcsolódó egyéb szabályozásokban öltönek testet. Egy-egy új büntetőjogi kódex mindig magán viseli az előző törvény óta a társadalmi, a gazdasági, a politikai, a tudományos életben bekövetkezett változásokat. Tekintettel arra, hogy a demokratikus államokban a törvényalkotás a különféle szakterületeken munkálkodó elméleti és gyakorlati szakemberek kollektív fáradozásának a közvélemény képviselői által helyeselt eredménye, ezért az ilyen jogszabályok feltétlenül tükrözik a társadalmi valóságban bekövetkezett fejlődést. Ez a haladás különösen érezhető kell legyen a büntetőjognak a technikával foglalkozó szabályozásában. E tanulmány közvetlen célja a soron levő kodifikációhoz néhány — a szaktudományok eredményeire támaszkodó — elképzelés felvázolása.

Hosszú évtizedek óta kísérik figyelemmel a balesetek legfőbb törvényszerűségeit. Ennek során elemezték a baleseti valószínűség problematikáját is. Amint ismeretes, a balesetek tömegjelenségi szinten az ún. Poisson-eloszlást követik.¹ Ebből hajlamosak voltak egyesek arra a következtetésre jutni, hogy a véletlen eloszlás görbéje egyben azt is jelenti, hogy mindenkinek egyforma az esélye arra, hogy balesetbe keveredjen. E nézet elterjedéséhez segítséget nyújtott az a körülmény, hogy a közlekedés tömegmértékű válásával valóban számos olyan ember is összeütközésbe került a törvénnyel, akit hagyományos értelemben törvénytisztelőnek tartottak.

A kriminológusok többsége² szerint a közlekedési szituáció a közlekedés minden résztvevőjét potenciálisan bűncselekményi szituációba hozza. Az oktatással foglalkozók, valamint a biztosító intézetek pedig kiszámították, hogy átlagosan 50 000 kilométerenként minden autósnaak reális esélye van arra, hogy balesetessen.³ A két megállapítás egybevetése azonban

sokszor hibás következtetések levonását eredményezte. Figyelman kívül hagytak ugyanis egy fontos szempontot: az eshetőség és a valószínűség közötti igen nagy távolságot. A kutatók többsége azonban egyetért abban, hogy noha a baleset legtöbbször számos ok együttes eredményeként következik be; a véletlennek általában nincs szerepe.

Azt tehát nem lehet tagadni, hogy a baleseti eloszlás a Poisson-eloszlást követi. Ezután már csak az lehet kétséges, hogy ez a baleseti eloszlás elsősorban az idő—út-tényező által meghatározott-e, vagy alapját a személyiség struktúrájának kell-e keresnünk? A ténykutatásokon alapuló beszélgetések — amelyeknek csaknem mindegyike foglalkozik a témával — az „egyenlő esély elvének” igen kevés esetben ad helyt.

Ugyancsak hosszú ideje foglalkoznak azzal a kérdéssel, hogy a közlekedési balesetet okozó vajon valamiféle különleges hajlammal felruházott egyének sorából választódik-e ki, vagy ún. „átlagpolgárnak” tekinthető-e? Úgy vélem, egyetérthetünk azzal a meglehetősen lakónikus megfogalmazással, amely szerint az „átlagpolgár” legfontosabb ismertetőjele, hogy nincs semmiféle különleges jellemzője.⁴ A nézetek nem egységesek. Ismeretes olyan felfogás, amely szerint bár a felelőtlen elemek a legveszélyesebbek a közlekedésben, azonban távolról sem a legfontosabbak a közúti balesetek döntő többségéért felelős gépkocsivezetők között. Az álláspont hívei úgy vélik, hogy a felelőtlen vezetők jelentőségét a balesetek előidézésében túl szokták becsülni. Az elkerülhető közúti balesetek nagy többségét nem a felelőtlen elemek, sőt nem is a közlekedési vétségeket visszaesően elkövetők kis csoportja okozza, hanem az ún. átlagvezetők nagy tömege. Ugyanezen nézet képviselője azonban hangoztatja, hogy a közúti balesetek okozóinak népes serege főként saját vezetési képességeit túlbecsülő — az objektív megítélés szerint azonban a legtöbb esetben gyenge vezetőnek tartott — személyekből áll.

A kérdés ezek után az, hogy tulajdonképpen van-e eltérés az átlagpolgár és az átlagvezető között, illetve létezik-e ún. baleseti hajlam?

A kutatások egybehangzóan bizonyítják, hogy egyrészt az emberek egy jelentős része az átlagosnál nehezebben tud úrrá lenni a környezete által támasztott követelményeken. Ez a megállapítás természetesen nemcsak a közlekedésre, hanem az élet más területére is érvényes. Így valójában — mivel a közlekedési helyzet az élethelyzet egy része — semmiféle alapunk nincs arra, hogy az átlagembert az átlagvezetőtől megkülönböztessük. A megállapítás a nagy többségre így érvényes. Másrészt azt is kimutatták, hogy noha vannak olyan — főként szociális háttértevézők által „megerősített” — személyiségi ismérvek, amelyek az átlagra nem, hanem csak egy kisebbségre jellemzőek, azonban az is egyértelműen bizonyítást nyert, hogy egységes balesetező személyiség nem létezik, mert a mindenkor változó környezeti feltételek közepette hol az egyik, hol a másik kedvezőtlen tulajdonság juthat szóhoz.

Ahhoz, hogy az emberi felelősség lényegére világosan rámutathassunk, még néhány kérdés tisztázása szükségesnek látszik. Így választ kell adnunk arra a kérdésre, hogy milyen a kapcsolat a közlekedés szubjektív és objektív tényezői között? Az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézetben az elmúlt tizenöt év alatt lefolytatott kutatások eredményei egyértelműen arra utalnak, hogy egyrészt a balesetek tipikusan emberi mulasztásokra vezethetők vissza, amelyeknek kiváló „melegágyát” képezik az objektív tényezők körében fellelhető hiányosságok. Másrészt egyoldalú és téves az az álláspont, amely a hibát kizárólag a közlekedési szabályt sértő személyben keresi. Kitér az is, hogy a balesetek kimenetelének súlyos-

ságában elsődleges szerepe van a — baleset okozásáért jogilag vétkes személy szemszögéből nézett — véletlennek. Ez egyben azt is jelenti, hogy a közlekedési balesetek körén belül az eredmény szemlélet a tudomány mai állása mellett a büntetőjognak már tarthatatlanul hibás irányvonala. Hiszen senki sem vonható azért felelősségre, amit nem látott — és az „átlagember” gondossága mellett sem láthatott volna előre. A ma hatályos jog azonban ezzel a kérdéssel egyszerűen nem foglalkozik, s bizonyítás nélkül vélelmezi az előrelátás lehetőségét a konkrét alany helyzetében. Amennyiben a KRESZ-szabályszegés ténye megállapításra kerül, gyakorlatilag megfordul a bizonyítási teher: a vélelmezett bűnösséggel szemben kell a jogsértőnek ártatlanságát bebizonyítania. Ennek méltánytalanságát nem kell különösebben hangsúlyozni.

Ismereteink birtokában tényként kell tudomásul vennünk, hogy a közlekedési balesetekben általában nem az aktuális körülmények a döntők. A többség esetében az átlagtól jól elválasztható jellemzőkkel rendelkező egyén okozza a baleseteket. Többek között az a tény azonban, hogy a balesetezők között újra meg újra feltűnnek sok évtizedes balesetmentes múlttal rendelkező egyének is, felhívja a figyelmünket arra, hogy az előbbieken tett megállapítás csak kutatási szinten, egy bizonyos tömeg, mint statisztikai sokaság szemlélése alkalmával igaz és általános érvényű. Eppen ezért közlekedési előéletének ismerete nélkül súlyos tévedés lehet bárkit egyetlen balesete fényében közlekedési „bűnözőnek” tekinteni. Addig, amíg nem tudjuk megállapítani — és bebizonyítani (!) —, hogy az egyén viselkedésében eltér az átlagtól, addig — a büntetőjog hagyományos kategóriái és szelleme szem előtt tartásával — pusztán balesetet okozóként kezelhetjük.

Egyébként ma már az is bebizonyított tény, hogy hibátlan közlekedési magatartásra senki nem képes. Ez azt jelenti, hogy a többség is hibázik, tehát potenciális balesetokozó. A kutatások csak azt bizonyították be, hogy a többség és a kisebbség között a hibázások gyakoriságában van lényeges eltérés. Ezért nagyobb a valószínűsége annak, hogy egy konkrét baleset alkalmával valóban a többségtől eltérő, negatívan deviáns személlyel állunk szemben, mivel az ilyen egyénnek — a valószínűségszámítás elve alapján — több esélye van arra, hogy hibázása eredménnyel járjon. Ha a két ellentétes pólust — a véletlent és a törvényszerűt — egy egyenes 0-val és 1-gyel jelzett két végpontjának tekintenénk, akkor azt mondhatnánk: minél többet hibázik valaki közlekedése során, azaz minél nagyobb szerephez jutnak a baleseteket determináló idő- és üttényezők, valamint a másik partner ügyessége, annál inkább törvényszerű a baleset bekövetkezése. Azaz: annál közelebb van az egyén balesetének valószínűsége az 1-gyel jelölt értékhez.

A továbbiakban célszerűnek látszik előtérbe helyezni azt az alapelvet, amely szerint mindenfajta büntetés csak akkor lehet hatásos, ha azt nem az emberek többségével, hanem csak a kisebbséggel szemben juttatják érvényre. Ha a szocialista jogelveket következetesen szem előtt tartjuk, akkor ezek bizonyos leegyszerűsítésével már azt is mondhatjuk, hogy a büntetőjog a többség eszközeként fogható fel a többség érdekében, a kisebbséggel szemben. Mindaddig tehát, amíg nem nyer bebizonyítást, hogy az egyén magatartása a kisebbséghez tartozik-e, eleve nem tekinthető bűnösnek. A mérce pedig természetesen a többség viselkedése. Nyilvánvaló, hogy ha valamely — akár büntetőjogi, akár egyéb — jogszabály a többség ellen — akár csak potenciálisan is — irányul; ha fennforog a valószínűsége annak, hogy ellene a többség bármely tagja reálisan vétethet: az ilyen ren-

delkezés hatálytalanítására vagy oly módon való megváltoztatására van szükség, amelynek eredményeképpen az kizárólag a negatív irányban deviánsak ellen legyen alkalmazható.

Az előző fejtegetésből kitűnően azonban az emberek széles — és a motorizáció terjedésével együtt egyre szélesebb — körének a jelenleg hatályos jogszabályok alapján reálisan kell számolnia azzal, hogy bármikor súlyos büntetéssel fenyegetett bűncselekményt követ el. Ez ellen csak egyetlen erő dolgozik: az emberek önbizalma. A járművezetők többsége ma még nem tudja elképzelni, hogy pillanatnyi figyelmetlensége súlyos eredményt — s ezzel együtt kemény büntetést — vonhat bármikor maga után még akkor is, ha ennek bekövetkezési esélye személyenként nagyon is különböző. Azonban a büntetettek köre egyre nő, s így szaporodik azoknak a száma is, akik belátják: ilyen cselekményt ők is okozhatnak. Ezzel egyidejűleg — mivel a többség egyre kevésbé képes magát a kisebbségtől elhatárolni —, az emberek széles körében alakul ki a megbüntetett személyek válogatás nélküli sajnálata. Ezzel pedig a büntetés generálprevenációs hatását jórészt elvesztette.

II.

Mielőtt az általam helyesnek tartott konkrét megoldást felvázolnám, indokoltnak tartom az alapjául szolgáló legfőbb általános elvek rövid összefoglalását. Ezek a következők:

- a büntetésnek a cselekmény és az elkövető társadalomra veszélyességéhez kell alkalmazkodnia;

- szoros kapcsolatnak kell fennállnia az egyén cselekménye és annak felróhatósága (az egyéni bűnösség, illetve annak súlyossági foka) között;
- megfelelő eszközökkel ki kell zárni, illetve a minimálisra kell korlátozni a vétkeesség, illetve annak súlyossága megítélésénél a tévedést;

- a büntetésnek mind generál-, mind speciálprevenációs nézőpontból hatásosnak kell lennie;

- lehetőség szerint az elkövetett cselekmények és a cselekményeket elkövető személyek „jellegéhez” igazodó büntetési nemeket és tételeket kell alkalmazni.

Újból hangsúlyozni kívánom, hogy a vétkeesség megítélésénél mindig az átlagemberből kell kiindulni. Ha a megfelelően specializált modell⁶ valamilyen cselekményt, illetve annak következményét előre láthatja, akkor ezért az alany felelőssé tehető. Az átlagember el tudja képzelni, hogy közlekedése során bizonyos következmények nem kizártak. Ebben tehát nincs különbség a legtöbb balesetet okozó és a „modell” között. A jogkövető és a deviáns között témánk esetében az az alapvető különbség, hogy míg valamilyen konkrét magatartás objektíve kedvezőtlen eredményt — de csak a baleset vagy összeütközés bekövetkezésének pillanatáig — az adott kulturális környezetben élő „modell” látja, addig a jogsertő ugyanezen magatartás szóban forgó eredményét 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 általában is különösen kedvezőtlen eredményre (baleset, esetleg összeütközéshez) vezethet. A következmény (az eredmény) súlyossági fokát (halál, súlyos sérülés stb.) általában azonban a modell sem látja — nem is láthatja — előre, mert az esetek többségében itt az alany szempontjából véletlen tényezők játsszák a döntő szerepet.

A kifejtettekből egyenesen következik az, hogy felfogásom szerint — a tudomány jelenlegi ismereteinek felhasználásával — azokat a szabályokat, viselkedési formákat kell megkeresni, amelyeknél leginkább párhuzam vonható a „modell” és a konkrét alany között. Adott helyzetben minél inkább eltér az alany magatartása — negatív irányban — az átlagtól, annál inkább ítéltető el ez a magatartás. Ezeket a szabályszegéseket — amelyek jelentős részét a köznyelv egyszerűen ésszerűtlennek, megvalósítóját pedig nem ritkán öngyilkosnak nevezi — többféleképpen csoportosíthatjuk.

A hazai és a külföldi szakirodalom többségével egyezően a szabályszegések súlyosságának helyes megítélésénél szerintem is a tudatosan és a nem tudatosan megvalósított szabályszegések között volna a leghelyesebb éles határvonalat húzni. Ez jól kifejezné az egyének a közösséggel szembeni beállítódását: az átlagtól, a „modelltől” való eltérést, illetve ennek mértékét. Sajnos azonban a tudatos szabályszegések az esetek túlnyomó többségében bizonyíthatatlanok, következésképpen a rendszer eleve halálra van ítélt. Pontosan az emberi hibázások széles körű előfordulására és a hibázások egyéntől függő megvalósulására tekintettel semmiféle szabályszegés tudatosságát nem lehet vélelmezni.

Elvileg a közlekedés körében is hasznosítható volna az az általános büntetőpolitikai alapelv, amely szerint az elszaporodó bűncselekményeknél — és így természetesen a közlekedés körében is — a korábbinál gyakrabban elkövetett szabályszegések megvalósítóival szemben a büntetési szigor fokozása indokolt lehet. A közlekedési balesetek alapjául szolgáló közlekedési szabályszegések esetében a statisztikai adatokból azonban az állapítható meg, hogy az egyes szabályszegési formáknak (elsőbbség meg nem adása, szabálytalan előzés stb.) a balesetek összességén belüli részaránya hosszú évek óta — kisebb ingadozásoktól eltekintve — változatlan. Ezért helytelen már ma is valakit csak azért szigorúbban büntetni bizonyos szabályszegések miatt (ilyenek pl. az ún. kiemelt szabálysértések), mert azokat követik el legtöbbször. Így megint csak nem tud a többség a kisebbségtől kellően elhatárolódni. Ráadásul az egyes szabályszegési alakzatokon belül is lényegi eltérések vannak. A tudományos kísérletek is számos korábbi feltételezést cáfoltak meg. Ma már pl. tisztázódott, hogy az előzéseknél nem az agresszivitás, hanem a minden emberben többé-kevésbé benne levő hibás becslési képesség a döntő.

Amennyiben a járművezetők magatartását determinálni hivatott közlekedési szabályokat alaposabban megvizsgáljuk, egy eddig általánosságban meglehetősen figyelmen kívül hagyott törvényszerűséget is megfigyelhetünk, amely alkalmas lehet a járművezetői szabályszegéseknek a jelenleg ismertnél helyesebb kategorizálására.

Ezt megelőzően azonban egy — a korábban mondottakból logikusan következő — gondolatmenetet kell elfogadnunk. Ez pedig a következő:

— ha az eredmény súlyossági fokában az esetek többségében döntő szerepe van a véletlennek, az eredményt előidéző személyen kívüli tényezőknek;

— és ha a cselekmény társadalomra veszélyességét ezek szerint az esetek döntő többségében nem az eredmény súlyossága határozza meg;

— akkor a cselekmény társadalomra veszélyességét a cselekményt előidéző személy társadalomra veszélyességén keresztül lehet lemérni. Ez utóbbi fogalmat az egyszerűség kedvéért nevezzük személyveszélyességeknek.

A személyveszélyesség két részre bontható, úgymint tartalomra és formára. Mindkettő a megvalósított szabályszegésen keresztül vizsgálható.

Tartalmi szempontból beszélhetünk tudatos és nem tudatos szabályszegésről. Amint arról már szó volt, ez a kategorizálás bizonyítási nehézségek miatt a mindennapi életben egyáltalán nem vagy csak alig hasznosítható. Marad tehát a formai oldal. Ekkor a közlekedési előírásoknak a közlekedő emberrel szemben támasztott követelményei közötti különbséget helyez-
zük a középpontba. Ily módon a szabályokat két nagy csoportra oszthatjuk: az ún. kategorikus fogalmazott („kemény”) és nem kategorikusan fogalmazott („lágy”) szabályokra. Az elsősébe azok a térben vagy időben, vagy mértékegységben (számszerűen) pontosan meghatározott tilalmak és utasítások sorolhatók, amelyeket a közlekedésrendészeti (KRESZ) szabályok a közlekedés résztvevői részére vagy megtiltanak, vagy előírnak anélkül, hogy a döntésben a közlekedés résztvevőinek szubjektív becslési képessége számításba jöhetne. E körbe tehát az ún. igen-nem választos szabályok tartoznak.⁶ Közülük jó néhány a közlekedési balesetekben alig jut szóhoz. E körből nagy számban tulajdonképpen a következő szabályok megszegésére kerül sor: a kötelező megállás bármelyik esete, az abszolút (jogszá-
bályban vagy konkrétan, azaz jelzőtáblával maximált) sebességkorlátozás, a kötelező irányjelzés, a közúti jelzőlámpák és útburkolati jelek egyértel-
mű tilalmainak, illetve utasításainak esete, a kötelező járművilágítási szabályok és a műszakilag hibás járművel való közlekedés tilalma.

A szabályszegések ily módon való különválasztása főként azért indokolt, mert a szabálykövetés a most felsorolt esetekben lényegesen egyszerűbb. A járművezetőnek nem kell út-idő relációban gondolkodni, nincs mit mérlegelni, pusztán egyetlen döntést kell hoznia: vagy megtesz, vagy nem tesz meg valamit. A „Stop” táblánál vagy megáll, vagy nem áll meg. A tilos jelzésbe vagy behajít, vagy megáll előtte; a záróvonalat vagy átlépi, vagy tiszteletben tartja stb. Tény, hogy a járművezetői figyelmetlenség, a negligencia itt sem kizárt. Azonban — amennyiben a törvény itt tesz megkülönböztetést az ilyen hibázásának megítélésében —, joggal feltételezhet-
ő, hogy a járművezetők ezen, ún. ellentmondást, mérlegelést nem tűrő szabályok betartására sokkal nagyobb figyelmet fognak fordítani. Ezt pedig az egész közlekedésbiztonság szempontjából nyomós közérdek tá-
mogatja.

A többi érv tulajdonképpen az említettől indul ki. A közlekedésben egy szabályszegés annál veszélyesebb, minél váratlanabb, minél kevésbé számít rá a másik közlekedési partner. A járművezető — és a gyalogos is — az adott közlekedési kultúra alapján bizonyos szituációk, közlekedési helyek és helyzetek között rangsorolást végez, s — amennyiben „válogat-
hat” — figyelmét ennek megfelelően osztja meg a saját maga vezette jár-
mú és a többi közlekedési partner között. A figyelem törvényszerű fluktuálódását is a lehetséges határokon belül ennek megfelelően szabályozza. Így pl. egy tömött városi autószerelő jobban koncentrálna, mint ha egy
üres úton a forgalomirányító jelzőlámpa zöld fényére halad keresztül. El-
sősorban azért, mert míg az első esetben várja a veszélyt (számít az előtte
esetleg hirtelen lefékező, vagy forgalmi sávot változtató járműre), addig az
utóbbinál arra számít, hogy a számára egyszerű szabályt (menni vagy meg-
állni) más is akadálytalanul és nehézség nélkül betartja. A közlekedési sza-
bályok nehézségi fokát tehát saját tapasztalata alapján rangsorolja.

Ezzel tulajdonképpen el is érkeztünk a következő döntő érvhez: a köz-
lekedésben igen nagy fontosságú bizalmi elvhez. Ezeknél az ún. „kemény”
szabályoknál — épp az előbbi fejtegetésből következően — fokozottan ér-
vényesül a bizalmi elv. Úgy is fogalmazhatnánk, hogy a terjedelme széle-
sebb. Az említett elv szerint „a maga részéről konkrét közlekedési részlet-

szabályt meg nem szegő járművezető mindaddig bízhatik mindenki más szabályszerű és átlagosan figyelmes közlekedésében, ameddig a szabálytalan magatartás vagy annak lehetősége számára felismerhetővé nem válik.¹⁷

A bizalmi elvnek ez az általánossá vált megfogalmazása a definíció utolsó fordulatában egy szubjektív momentumot is magában foglal. Nyilvánvalóan minél fokozottabb figyelemmel vezet valaki, annál hamarabb válik számára felismerhetővé más szabálytalan magatartása. A kategorikusan fogalmazott szabályok esetében tehát a bizalmi elv terjedelme megnő, s ezzel együtt csökken a hibás magatartás iránti felismerési készség. Ezeknek a szabályoknak ugyanakkor egy paradoxonja, hogy a jogalkotó általában éppen a legveszélyesebb helyeken és alkalmakkor rendeli el alkalmazásukat, s éppen azért, mert az átlagos vezetési teljesítményt nyújtó emberek jelentős része egyébként nem tudna eleget tenni a közlekedés vele szemben támasztott követelményeinek. Az ellentmondást nem tűrő szabályok figyelmen kívül hagyása tehát nemcsak a bizalmi elv előbb említett kiterjedése miatt, hanem az objektív körülmények jellege miatt is fokozott baleseti veszélyt jelent.

Tekintettel arra, hogy a jogszerűen közlekedő járművezető a bizalmi elv alapján a környezetet kevesebb figyelmet fordít, nemcsak a baleset, hanem a pánikreakció, a fékezési késedelem, illetve az ilyen készenlét hiánya miatt a nagyobb sebesség következtében a súlyos eredmény bekövetkezésének valószínűsége is nagyobb. Az eredmény súlyosságának előre láthatatlanságáról az előzőekben kifejtett gondolat sor tehát itt nem, vagy csak korlátozott mértékben érvényesülhet. Az ittas járművezető nem hivatkozhat arra, hogy amikor ilyen állapotban járműbe vagy motorkerékpárra ült, nem számított arra, hogy közlekedésének súlyos kimenetelű baleset lesz az eredménye. Azért nem, mert hírközlő szerveink nap mint nap ilyenekről tudósítanak. Tehát az ittas vezetés és a súlyos eredmény közötti kapcsolat valószínűsége önkéntelenül minden járművezetőben a mai körülmények között tudatosulnia kellett. Hasonlóképpen tudatosult — de kampányszerű tevékenységgel az eddigi „fehér foltok” is megszüntethetők — az is, hogy a korábban felsorolt szabályok megszegése esetében gyakran következik be súlyos kimenetelű baleset. Az ilyen szabályszegések jelentős részénél — kifogástalan forgalomszervezés esetén — a szabályszegés tudatosságát ha bizonyítani nem is, de vélelmezni lehetne. Kétségtelen, hogy a jövőben is találni fogunk „fekete bárányokat”, akik nem tudatosan szegik meg ezeket a szabályokat. Náluk azonban gyakorlatilag tartós vagy alkalmi vezetési képtelenség áll fenn, amelyet általában ugyancsak nem célszerű enyhítő körülménynek tekinteni.

A másik közlekedési partner objektíve és szubjektíve egyaránt természetesen tartható csökkent defenzív készsége miatt a kategorikusan fogalmazott szabályok megszegése esetében fokozott a súlyos eredmény bekövetkezésének veszélye. Ezért nem helyteleníthető egyértelműen, ha e körben a baleset bekövetkezése esetén — bizonyos mértékig — ezt is tekintetbe vesszük. Ezzel egyidejűleg kielégítjük a lakosság, a közlekedő emberek széles körének igényét is, akik az ilyen jellegű szabályszegések többségét tűrhethetlennak, a legszigorúbban üldözendőnek tartja, és erőteljesen igényli az ilyen cselekmények elkövetőinek példás megbüntetését.

Az ún. „kemény” szabályok egy része esetében sajnos nem állítható, hogy azokat a közlekedés résztvevőinek csak elenyésző hányada nem tartja be. Elegendő legyen ezúttal a lakott területeken a különféle járműfajtákra előírt sebességkorlátozások semmibe vételére hivatkozni. Az általam

kifejtett gondolatsor, illetve elképzelés tehát látszólag ellenkezik a tanulmány elején írtakkal. Továbbra is állítom, hogy helytelen valakit csak azért szigorúbban büntetni, mert sokak által megszegett szabály ellen vétett. Azt is állítom azonban, hogy az elterjedőben levő szabályszegések megvalósítói ellen célszerű — sok más intézkedés mellett — fokozott szigorral eljárni. A kategorikusan fogalmazott szabályok többsége egyelőre ezek közé sorolható. Tekintettel arra, hogy a jelenség nemcsak nálunk, hanem a hazánknál fejlettebb motorizációjú országokban is ilyen tendenciát mutat, a fokozott szigor távlatilag is célszerűnek mutatkozik. Továbbá mindenképpen szükség lenne arra, hogy az egyén magatartását folyamatban szemléljük, amelynek nemcsak következménye, hanem előzménye is van. Ezért indokolt a korábbi közlekedési előleket fokozottan tekintetbe véve a „kemény” szabályok ellen sorozatosán vétőket — bizonyos időtartamon belül — közlekedési szempontból a büntetett előéletűekkel, illetve visszaesőkkel azonos megítélés alá vonni.

A gyakorlati tapasztalatok arra utalnak, hogy — a bűnelkövetők többi típusához hasonlóan — a közlekedésben létezik ún. „speciális visszaeső”. Más szavakkal ez azt jelenti, hogy a járművezetők egy része egy vagy néhány, konkrétan körülhatárolható szabályszegésre „specializálta magát”. Vannak, akik szinte kizárólag gyorsajtás, míg mások az áthaladás, elsőbbség megszegése miatt kerülnek újra meg újra a törvényekkel összetűzésbe. Nyilvánvaló, hogy ilyen esetben valamely cselekmény személyen belüli elszaporodásával állunk szemben, s ezért az ilyen visszaesőkkel szemben az egyre fokozódó szigor alkalmazása feltétlenül kívánatos, függetlenül attól, hogy egyébként az ilyen szabályt viszonylag sokan vagy kevesen szegik-e meg.

A kifejtettekből önként adódik, hogy a többi — tehát az ún. „lágy” — szabályok megsértői esetében az eredményyszemlélet érvényesülését gyakorlatilag ki kell zárni, s az eredmény súlyosságától függetlenül első esetben messzemenő „humanitásra” van szükség. Ilyen esetben juthat viszonylagosan leginkább szóhoz az előzőekben említett tévedés; az tehát, hogy a „modell” és a konkrét alany között semmiféle különbség sincs, tehát a büntetés speciálprevenciós szempontból biztosan hatástalan. Merőben más a helyzet, ha az egyénnek már van közlekedési „múltja”. Ez esetben a folyamatosság vélelmezhető (az egyén tehát az előző gondolatmenet értelmében a büntetett előéletűvel, illetve a visszaesővel azonos megítélés alá eshet), de az eredmény tekintetbe vétele — a szabályszegés jellege miatt — továbbra sem kívánatos.

III.

Mielőtt a javasolható büntetési nemek és tételek kapcsán álláspontomat kifejténém, hadd idézzek néhány — ehelyütt feltétlenül szem előtt tartani javasolt — kutatási megállapítást. Az egyik szerint minden ember általában 15–20 ezer kilométerenként kerül — járművezetői teljesítmény szempontjából — olyan hullámvölgybe, amikor nem rajta múlik, hogy magatartásának baleset lesz-e a következménye vagy sem. Ennél újkeletűbb az a megállapítás, miszerint az emberek általában 60 ezer–100 ezer km megtétele után kezdenek el valóban tudni vezetni. Az első néhány évben tehát tulajdonképpen a szerencsétől (út-, időtényező, a másik járművezető ügyessége) is nagymértékben függ az, hogy magatartásának lesz-e és milyen következménye? Ma már az is nyilvánvaló, hogy még megfelelő szak-

tudású szakértők bevetése esetén is sokáig nyitott kérdés lesz az, hogy valójában nem a nagyvárosi információs túlterheltség vagy éppen az alul-informáltság eredményezte-e a hibás magatartást? Ilyen objektív hatások esetén — legalábbis nem ritkán — hibás volna a helytelen magatartást tanúsító egyént egyben bűnösnek is tekinteni.

A hazai intézeti, valamint számos külföldi kutatási eredmény azt igazolja, hogy a közlekedés körében különösen érvényes a régi tétel: nem a büntetés szigorja, hanem annak elkerülhetetlensége a döntő. Ennek egyik bizonyítéka, hogy hazánkban — a fejlett autós országokéhoz képest lényegesen szigorúbb — büntetési gyakorlata nem éri el a kívánt célt. A büntető eljárás, a szabadságvesztés-büntetés az esetek jelentős részében még arra sem alkalmas, hogy a bűnelkövetővel bűnösségét elismertesse, nemhogy a büntetés súlyosságát megérdemeltnek tartsa. Sőt ellenkezőleg: sok, a balesetet követően még bűnösségét elismerő egyén is — elsősorban a börtön-környezet hatására — később megváltoztatja korábbi, saját magáról, illetve tettéről alkotott véleményét.

A súlyos büntetések ellen szól az az érv is, hogy a járművezetők többsége kockázatos magatartásával — akár tudatosan, akár nem tudatosan szeg szabályt — „saját bőrét is a vásárra viszi”. Ha pedig a szabálykövető magatartás tanúsításához saját életének a kockáztatása nem elegendő visszatartó erő, úgy hiába várjuk akár a legdrasztikusabb büntetéstől azt, hogy az egyént jobb belátásra fogja bírni.⁸

Mivel a közlekedésben a rövid időn belüli visszaesések aránya elenyésző, ilyen esetekben — különösen a kategorikus szabályok már említett csoportjai ellen vétők súlyos következménnyel járó balesetei alkalmával — az előzőekben kifejtettek ellenére a szabadságvesztés-büntetés társadalomvédelmi szempontból indokolt lehet.

A továbbiakban indokoltnak mutatkozik a hivatásos és a magánjárművezetők között lényeges választóvonalat húzni. Tényként kell ugyanis elfogadnunk, hogy hazánkban ma egy hivatásos járművezető — aki mellékesen nem akkor ül volán mögé, amikor neki tetszik — évente kb. tízszer annyit vezet, mint egy magánautós. Tízszerese tehát az esélye annak is, hogy pillanatnyi figyelmellenségének baleset lesz az eredménye. Ezt a nagy ellentétet azonban erősen letompítja a hivatásos járművezető lényegesen nagyobb vezetési tudása, rutinja, a veszély előrevarásának, felismerésének és kivédésének képessége.

A büntetési nemek és tételek megválasztásánál a továbbiakban helytelen volna figyelmen kívül hagyni, hogy a nem ittanas balesetesezők döntő többsége az élet egyéb területén nem tanúsít pönalizálható szintű deviáns magatartást. A büntetésnek tehát — a speciálprevenációs célok szem előtt tartása mellett — elsődlegesen az egyén közlekedési magatartásának megváltoztatására kell szorítkoznia. Tekintettel arra, hogy a járművezetők többsége, még ha be is kalkulál közlekedési „pályafutásába” egy-két kockázatos összeütközést, súlyos kimenetelű, a szabadságvesztés-büntetéssel fenyegetett balesetet legfeljebb csak elméletileg. Ha tehát az egyénre a közlekedés körében visszatartó hatást akarunk gyakorolni, a nemzetközi és a hazai tapasztalatok birtokában erre elsődlegesen a vezetői jogosultság megvonásának kilátásba helyezése a célszerű. Ezzel együtt ugyanis két másodlagos, de nem kevésbé fontos cél is elérhető: az egyén a járművezetéstől eltiltás tartama alatt a járműhasználat hiányát fokozottan érzi, tehát a jövőben emiatt is jobban vigyáz arra, hogy nehogyan újból ilyen sors jusson számára. A járműhasználatának feltételezett hiányát egyébként már előző közlekedési tapasztalata alapján is jól fel tudja mérni. Így ez a büntetés

valóban speciálpreeventív. De a járművezetési jogosultság megvonásával a közlekedés körében tapasztalható társadalomvédelmi igénynek (mint generálpreeventív elvárás) is eredménnyel eleget lehet tenni. További előny az, hogy megfelelő kiegészítő jogszabályokkal az egyén kötelezhető arra, hogy — esetleg kiegészítő utánpótlással egybekötve — újból kénytelen legyen számot adni vezetési tudásáról. Ez a büntetés tehát olyan, amely látszólag hátrányos, de állami szempontból — ellentétben a szabadságvesztés-büntetés népgazdaságot, családi életet sújtó hátrányaival szemben — kifejezetten előnyös. Viszonylag súlyosabb következménnyel csak a hivatásos járművezetők esetében járna. Ez a következmény azonban még mindig összehasonlíthatatlanul előnyösebb a szabadságvesztés-büntetésnél. Az intézkedéseket kivéve mellékbüntetésként is minden főbüntetés mellett kötelező erővel alkalmazható volna. Ismételt tömegszerencsétlenség okozása esetén helyénvaló lenne a végleges eltiltás is. Fontos volna természetesen az is, hogy a járművezetői eltiltás ellen vétőkkel szemben megfelelően el lehessen járni. Ezért azokkal szemben, akik a járművezetéstől való eltiltás tartama alatt — a tilalom ellenére — járművet vezetnek, egy esetleges balesetközokozás alkalmával ezt a tényt minősítő körülményként lehetne figyelembe venni.

A végrehajtható és kivételesen alkalmazható, valamint a felfüggesztett szabadságvesztés-, illetve pénzbüntetés között a súlyossági rangsorban helyet lehetne biztosítani a félyított intézményeknek. Ezekkel az ismételt elkövetők volnának büntethetők.

Vitatható, hogy mi volna helyesebb: széles körben alkalmazni a pénzbüntetést, vagy helyette inkább a szabadságvesztés-büntetés felfüggesztett formáját volna-e helyes választani. Feltehető, hogy amennyiben bizonyos esetekben első alkalommal a szabadságvesztés-büntetés felfüggesztése a jogalkalmazó számára kötelező volna, az egyén anyagi helyzete, munkaköre szerint lehetne választani a két büntetési nem között.

Úgy tűnik, hogy a nem kategorikusan fogalmazott KRESZ-szabályok ellen vétők esetében a közíggennyel is találkozna, ha első alkalommal a tervezett próbárbocsátás intézménye alkalmazható lenne. Feltehetően a kisebb jelentőségű szándékos bűncselekményeken kívül ehelyütt volna ez a leginkább széles körben életszerűsíthető.

† Az előzőekben felvázolt, vagy annak lényegéhez hasonló rendszer véleményem szerint hosszabb távon jól szolgálhatja azt, hogy a közlekedés körében a tudomány és a technika fejlődését is figyelembe vevő, a büntetések céljaihoz és a jelen körülményekhez is alkalmazkodni képes büntetések születhessenek.

¹ A Poisson-elosztás lényege a közlekedésben: Az emberek viszonylag nagy száma okoz egyetlen balesetet. Az ismételt balesetezőkről részaránya — az okozott balesetek számának növekedésével együtt — egyre csökken.

² A nézetek részletes kifejtését ld.: Göppinger, H.: Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte. Neue Juristische Wochenschrift, Jg. 12 (1959), Heft 51., 2281—2283. old.

³ Norman, L. G.: Road traffic accidents. Epidemiology, control and prevention. Public Health Papers 12, Genf, 1962.

⁴ Kaiser, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalprävention. Mohr Verlag, Tübingen, 1970., 281. old.

⁵ Vö.: Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974., 268—267. old.

⁶ A jelenleg hatályos KRESZ szerint ide a következő előírásokat soroljuk: A forgalomirányító fényjelzések piros, a rendőri tilos jelzés, a tiltó és utasítást adó táblák tartalma, az útburkolati jelek közül a záróvonalak figyelembevétele, továbbá a KRESZ

4., 5., 7., 8., 9., 19. §, 25. § (4), 26. §, 27. § (2) bek. b) pont második fordulat, 31. § (5) bek. a) pont, 33. § (1)—(2) bek., 34. § (2), (6) és (8) bek., 35. § (2) bek., 36. § (4) és (6) bek., 37. § (3)—(4) bek., 38. § (2) és (5) bek., 39. § (3)—(4) bek., 40. § (5) bek. a)—g) pont, 41. § (2) bek. a)—b) pont, 41. § (6) bek., 43. § (3) bek., 44. § (2)—(3) és (5) bek., 45. § (1) bek., 46. §, 47. § (1)—(2) bek. f)—g) pont, (3)—(6) bek., 48. § (3) és (5)—(6) bek., 54. § (1) bek., 54. § (3)—(8) bek., 55. § (2)—(3) bek., 56. § (5)—(6) bek., 57. § (2)—(8) bek., 62. § (4)—(6) bek.-ek tilalmai, illetve utasításai.

⁷ Viski László: Közlekedési Büntetőjog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1974., 357. old.

⁸ Breinbauer, W.: Der Stellenwert des Verkehrsunfallen in der heutigen Gesellschaft. Referat bei der 12. Tagung der Österreichischen Gesellschaft für Unfallchirurgie, Salzburg, 7—9. Oktober 1976.