

A forgalomellenőrzés és a prevenció hatékonyságának kapcsolatáról

ÍRTA: DR. IRK FERENC
az Országos Kriminológiai és
Kriminológiai Intézet
főosztályára

A motorizáció növekedésével a közúti forgalom hagyományos elveken és módszerekkel történő ellenőrzése egyre kevésbé hatékony. Az elkövetett szabálysértés és a várható következmény között a kapcsolat véletlenszerű. Ahhoz, hogy a rendszeresen szabálytalanul közlekedőket megállapíthassuk, szabálysértési adatbankra van szükség, amelynek alapján az egyes szabálysértéseket a jelentőségüknek megfelelően lehet értékelni.

Aligha szorul különösebb bizonyításra, hogy a forgalom ellenőrzésének napjainkban *két alapvető célja van*: egyrészt a közlekedés minél zökkenőmentesebb biztosítása, másrészt biztonságának a megfelelő szinten tartása.

A gépjárműállomány növekedésével párhuzamosan a rendőrség közlekedéssel foglalkozó egységei egyre bonyolultabb feladatokkal találkoznak. A gépjárművezetők számával együtt, sajnos, emelkedett a szabálysértők aránya is. Ráadásul társadalmunk dinamikus fejlődéséhez, számos kísérőjelenség — mint például az iparosodás, az urbanizáció — is kapcsolódott, s így *a forgalom nemcsak tovább nőtt, de egyre inkább koncentráldott*. Időközben megváltoztak az emberek szokásai is, konkrétan növekedett a szabadidő. Ezek — sok más egyéb tényezővel együtt — azt eredményezték, hogy az emberek ma kevésbé otthonulók, vagyis a mozgásigényük nagyobb.

A forgalom és ellenőrzése

A lét és a tudat közötti feszültség a közlekedés területén is érezteti hatását. Sok ember ugyanis tudatilag még nem érett meg az autózásra. *Az alapfokú gépjárművezetői kiképzés önmagában nem alkalmas arra, hogy a maradi felfogásokat, gondolkodásmódot, előítéleteket megszüntesse, s helyette a korszerű gondolkodásmódot kialakítsa*. Harminc óra alatt ilyen változást senkinél nem lehet elérni! Az alapfokú gépjárművezetői kiképzés nem is ezt a célt szolgálja, s ezt csak azok várják el tőle, akik a képzésben részt vesznek. Többségük azt feltételezi, a vezetői engedély megszerzése bizonyítottárra, hogy elsajátították mindazokat a tudnivalókat, amelyek a zavarmentes közlekedéshez szükségesek.

Az első keserű élményeket azután éppen a rendőrséggel való találkozásuk, a „nézeteltérések” során szerzik. *Kérdéses azonban, hogy a közlekedésrendészeti szervek rendelkeznek-e azokkal az eszközökkel, amelyek a szabálysértők kiszűréséhez szükségesek, illetve nem lehetne-e ezeket a lehetőségeket nagyobb határfokkal kihasználni?*

Mielőtt a kérdésre választ adnánk, *néhány szempontot* figyelembe kell vennünk. Ezek között elsőként kell szólni az ellenőrzés, pontosabban *a szabályszegő letiltásának és feloldásának nehézségeiről*.

Nem kétséges, hogy egyrészt ez a mai ellenőrző munka egyik legnagyobb körülménytét igénylő, kritikus pontja. A sűrű forgalomban, a nagyvárosok zsúfolt és szűk

utcaín a hagyományos módszerekkel nem lehet sem a szabálysértéseket kellő intenzitással figyelemmel kísérni, sem a szabályszegés elkövetőjével szemben eljárni. A gépkocsival való járórozés ilyen helyzetekben gyakorlatilag hatástalan, mivel a járórnok egyszerűen még arra sincs módja, hogy a közvetlenül előtte szabálytalankodó autóst feltartóztassa. *A hatékony ellenőrzés tehát csak néhány esetben* — például a gyorsajtás ellenőrzésére vagy a gyérebbs forgalmú útvonalakon — lehetséges.

Aligha kétséges, hogy a pusztá véletlen műve: a városi, zsúfolt forgalomban kit, mikor érnek tetten. Az átlagautós mindenestre csak a felszint látja, s ha intézkednek vele szemben, egyéni pechről beszél. Ő ugyanis nem tudatosítja magában azt a valószínűségelméleti összefüggést, amely szerint minél gyakrabban hibázik (szabálytalankodik) valaki, annál nagyobb a valószínűsége, hogy egyszer éppen a rendőrség szeme előtt fogja ezt megtenni. Az eseti és igen ritka intézkedésből nem von le tehát tanulságot. Az sem tűnik fel neki — mivel ma semmiféle összehasonlítási alap ehhez nem áll rendelkezésre — hogy az átlagosnál esetleg sokkal gyakrabban járnak el ellene.

Az ellenőrzés és a közlekedők viselkedése

Meglehetősen ismert tény, hogy az esetek túlnyomó többségében a közúti közlekedési balesetet okozó ezt megelőzően viszonylag igen nagy számú közlekedési szabálysértést, illetve konfliktusszituációt (majdnem balesetet) idéz elő. Sajnos, a balesetet okozók többsége ezt az összefüggést sem ismeri fel. *Nem veszi észre* — az előbb említett okoknál fogva —, *hogy az átlagosnál sokkal több közlekedési szabályszegést követ el*, s így nem tudhatja azt sem, hogy a többségénél már jóelőre sokkal nagyobb az esélye a súlyos következménnyel járó baleset előidézésére.

Ebből szinte természetesen következnek — még ha a baleset előidézéséért esetleg felelősek is érzi magát — hogy nem vonja le a megfelelő következtetést, és ismét *bálszerencséről beszél*. Nem látja be, hogy a súlyos baleset eddigi viselkedésének — az esetek többségében — szükségszerű következménye. Ehhez járul a környezet káros hatása, amint azt a közlekedéskriminológiai kutatások már évekkal előbb feltárták.¹

A hibás viselkedéssel kapcsolatos igen ritka visszajelzés tanuláspszichológiai szempontból kedvezőtlen hatása abban jelentkezik, hogy a (hibás) *viselkedés és a következmény* (büntetés) *közötti asszociatív kapcsolat jelentősen megyehezül*. Ezért érthető, ha az egyénben az a tendencia kerekedik felül, amely szerint a (ritka) büntetés inkább tekinthető pechnak, mint logikus következménynek. A közlekedési előírások gyakori áthágása a nem alkalmazkodó — de a hatóság számára ennek ellenére nem feltűnő — beállítódást segíti elő. A gépjárművezető tehát megtanulja, hogy a *szabályszegő, vagyis „helytelen” magatartás szubjektíve kellemes* (például a sebességkorlátozásokat figyelmen kívül hagyva, a megengedettnél jóval gyorsabban autózni). Megtanulja azt is, hogy bizonyos előírások esetenként értelmetlenek (például az útépitéseknél az irreális sebességkorlátozások), s jobb, ha a saját ítélőképességére bizza magát, mintha az előírásokat követné. Ehhez járul — további erősítésként —, hogy a hibás viselkedés csak ritkán vezet balesethez, s ugyancsak ritkán von maga után rendőri felelősségre vonást. Jól látja azt is, hogy a többi jármű vezetője is gyakran követ el hibákat (például: az előzőkor, az elsőbbség adásánál), s ezek az *esetek túlnyomó többségében következmény nélkül maradnak*. Észreveszi, hogy a közlekedési szabályok merev megtartása néha kifejezetten veszélyes (mert például az autópályán a követési távolság megtartása a többi hátráltatását, illetve kockázatos előzési manővereket eredményez stb.). Egyes előírások betartása (például az

¹ Viskó László: Egy közlekedés-kriminológiai kísérleti felmérés megállapításaiából. Kriminológiai és kriminalisztikai tanulmányok X. kötet. (1973) 209–246. old., *Irk Ferenc*: A magángépjárművezetők baleseteiről. Kriminológiai és kriminalisztikai tanulmányok, XII. kötet. (1975) 135–270. old.

abszolút sebességkorlátozások maradéktalan végrehajtása) pedig ahhoz is vezethet, hogy a környezetében válik a neveltség tárgyává miatta.²

Amint látható, a szabálysértési tettenérés és a balesetek között meglehetősen nagy a szakadék, s ez *nemcsak hazai jelenség*. Azt, hogy a viselkedési hibákat milyen ritkán rögzítik, jól mutatja az az osztrák kutatás³, amely szerint a *regisztrált szabályszegések aránya csak egy ezrelék*. Ez átlagértéknek tekinthető, ugyanis cselekményfajtánként a hányados értéke igen eltérő.

Az említett jelenségnek számos magyarázata ugyancsak elfogadható. Első helyen szerepel a *tettenérés* lehetősége. Noha a balesetek többsége városban történik, az ellenőrzés — éppen a kisebb forgalom miatt — a lakott területeken kívül a hatékonyabb. A rendőrség — az objektív lehetőségekből is kiindulva — elsősorban a *könnyebben ellenőrizhető szabályszegésekre koncentrál*. Tevékenységében nem tükröződik, hogy a balesetek túlnyomó többsége a relatív (és nem a közlekedési szabályban számszerűen rögzített) gyorsahajtásra, a táblával védett útvonalakon történő áthaladási elsőbbség meg nem adására, a követési távolság be nem tartására, továbbá a szabálytalan előzésre vezethető vissza. *Ez a helyzet a jelenlegi ellenőrzési rendszerben — még a szemléletbeli változás és a fokozott műszerezettség segítségével is — csak bizonyos mértékben javulható*.

Az észlelt közlekedési szabályszegések és a balesetek közötti laza kapcsolat felismerése nem új keletű. Például egy *osztrák közlekedésbiztonsági kutatás* során a közelmúltban bebizonyították⁴, hogy akik a kutatás helyén hibásan viselkedtek, azokat a korábbi időszakban szignifikánsan többször is bírságozták. A kutatás rávilágított arra is, hogy azok a hibásan viselkedők, akiket a rendőrség gyakrabban büntetett, baleseteket is gyakrabban idéztek elő. Azok viszont, akik elsődlegesen nem a szabályok betartására, hanem a forgalomra orientálódnak (például ha nincs forgalom, nem állnak meg a „stop”-táblánál), a közlekedési rendőrségnek ritkábban tűnnek fel, de balesetet is ritkábban okoznak.

A hibás viselkedés nyilvántartása

A jelenlegi bírságolási rendszer alapján valójában *senkinek sincs fogalma arról, hogy milyen kapcsolatban áll a rendőrség bírságolási gyakorlata a különféle szabálysértések elkövetési gyakoriságával*, illetve a balesetek statisztikája alapján ismertté vált szabálysértési veszélyességgel. Mivel a helyszíni bírságról csak mennyiségi, de minőségi adatok nem állnak rendelkezésre, a jelenlegi körülmények között változás nem remélhető.

Még homályosabb — sőt nyugodtan állítható, semmitmondó — kép áll rendelkezésre egy-egy gépjárművezető közlekedési viselkedéséről. Valakit évente többször is bírságozhatnak többé-kevésbé durva szabályszegésekért, nagyjából a *szerecsse* (ide értve a rendőr és az állampolgár közötti hangnem minőségét is) *függvénye, hogy kinek és hány szabálysértés kerül a „priuszlapjára”*.

Jelenlegi körülményeink között nincs lehetőség az elkövető társadalomra veszélyesség szerinti megítélésre, mivel legtöbbször az egyénről *semmiféle információ nem áll rendelkezésre*. Lehet, hogy egy-egy intézkedés alkalmával a rendőr notórius szabálytalankodóval áll szemben, de az is, hogy alkalmi megtévedtől van dolga. *A szabálysértés jellegéből nem lehet következtetni az elkövető személyiségére!* Ma már általánosan elfogadott álláspont, hogy a közlekedésben mindenki megszegi a szabályokat, s senki nincs

2. Schmidt L.: Überlegungen zur Problematik der Unfallverhütung durch Einstellungsänderung. Hefto zur Unfallbekunde. Heft 130 (1978) 357—361. old.

3. Schmidt, L.—Schäussböcker, A.: Driver Improvement — Verbesserung des Verkehrsverhaltens auffälliger Kraftfahrer. Zeitschrift für Verkehrsrecht, Jg. 21 (1977), Heft 8 (150—155. old.), Heft 9 (179—188. old.), Heft 10 (312—317. old.) Sonderabdruck.

4. Hölmer, K.: Lissmann, A.—Mischak, Ch.: Ursachen von Verkehrsunfällen. Verkehrspsycholog. Institut, Kuratorium für Verkehrsberbeit, Wien, 1977.

biztosítva afelől, hogy akár a legdurvább vétségeket el ne kövesse. „Csupán” a szabálysértések gyakoriságában van az egyének között eltérés. A jelenlegi rendszer viszont éppen ezt a gyakoriságbeli eltérést nem tudja kimutatni. Enélkül pedig eredményes speciálprevenció elképzelhetetlen.

Még súlyosabb a helyzet, ha valaki közlekedési bűncselekménynek minősülő balesetet idéz elő. Itt ismételten érvényes az előbbi megállapítás, vagyis egyetlen gépjárművezető esetében sincs kizárva, hogy ilyen cselekményt előidézzon. Az viszont tény, hogy aki gyakrabban követ el szabálytalanságokat, annak nagyobb az esélye a baleset okozására. A konkrét esetben — tekintettel arra, hogy kevés kivétellel a balesetet okozó közlekedési előéletéről semmiféle adatunk nincs — viszont *nem tudhatjuk, hogy a nagy számok törvénye alapján a valószínű (a szükségszerűhöz közel álló) vagy a nem valószínű (a véletlenhez közel álló) balesetokozóval állunk-e szemben.* Más szavakkal: nem tudjuk, hogy a konkrét esetben az egyén közlekedési múltjának szükségszerű következménye volt-e a baleset (bűncselekmény), vagy egy, alapvetően jó közlekedési viselkedést tanúsító okozott-e — a tőle független, tehát a véletlenszerű körülmények szerencsétlen összejátszása folytán — balesetet. Szükségtelen hangsúlyozni, hogy a döntésre feljogosított személy az egyén aktuális tettét milyen nehezen tudja személyiségének az össz-képébe belehelyezni, ez a kép mennyire ingatag, és preventív szempontból egy-egy büntetés hatása mennyire bizonytalan.

Az elmondottakból tehát az következhetne, hogy a bevezetőben feltett kérdésekre tagadó választ kellene adnunk. Szerencsére a kép nem ilyen komor.

A fejlett autósországek szakembereinek egybehangzó a véleménye arról, hogy mind general-, mind speciálpreventív szempontból — a megelőzés összes szempontját figyelembe véve — mai ismereteink szerint a már vezetői engedéllyel rendelkezők nyilvánfartásának legmegfelelőbb eszköze a gépjárművezetői adatbankra épülő pontrendszer.⁵

Amint az utóbb említett két forrásmunkából kitűnik, a gépjárművezetői adatbank nemcsak a gépjárművezetők közlekedési viselkedésének folyamatos figyelemmel kísérésére alkalmas. Mivel témánk szempontjából most ez az elsődleges, a továbbiakban kizárólag a gépjárművezetői adatbank közlekedési viselkedéssel összefüggő kérdéseiről lesz szó.

A pontrendszer lényege

A büntetőpontrendszert általában olyan igazgatásrendészeti „eszközként” szokták definiálni, amelynek segítségével a feltűnően gyakori és súlyos közlekedési szabályszegéseket elkövető vezetők könnyen és gyorsan megtalálhatók. Előnye, hogy a veszélyes és a veszélyeztetett személyek gyorsan azonosíthatók, és a közlekedési megbízhatóság újbbi helyreállítása, illetve a közlekedésből való kizárásuk biztosítható.⁶ Nem hanyagolható el a pontrendszer preventív hatása sem. Mivel a különböző pontszámok a közlekedési szabályszegések eltérő veszélyességét tükrözik, ezért a hibás viselkedési módok értékelésére és kategorizálására is alkalmas. A pontrendszer alapja a veszélyességhez való kapcsolódás.

A pontrendszer lényegét tükrözi az a megállapítás⁷, amely szerint senki sem akarja, hogy közlekedő társadalmunk alapvető igénye törést szenvedjen; azonban az alkalmazott represszív intézkedések nem hatékonyak, a társadalomnak a hibás viselkedés meg-

5. Viski László: Közlekedésrendészet és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. Kriminológiai és kriminalisztikai tanulmányok VIII. kötet. (1970) 209—248. old., *1rk Ferenc*: A magángépjárművezetők baleseteiről. Kriminológiai és kriminalisztikai tanulmányok XII. kötet. (1975) 135—170. old.; A közlekedési balesetekkel kapcsolatos bűncselekmények megelőzési irányai és eszközei. Kriminológiai és kriminalisztikai tanulmányok XIV. kötet. (1977) 305—344. old. *Cziky Antal*: Az adatbankok alkalmazási lehetőségei a közlekedésrendészeti szerveknél. Belügyi Szemle 1977. februári szám, 68. old., *Harati Magdolna*: A funkcionális közlekedési adatbankok szerepéről. Belügyi Szemle, 1978. szeptemberi szám, 58. old.

6. Schmidt—Schützenhöfer idézett műve.

7. Winkler, H.: Zielgruppenorientierte Nachschulung für Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr, Heft 14 (1977) 203—216. old.

akadályozására új utakat kell keresnie. Ennek során — az összes közlekedési szabályszegés következetes regisztrálása és értékelése segítségével — ellenőrizni tudja a gépjárművezetőket.

A gépjárművezetői adatbankot, illetve a pontrendszert a fejlett autósországokban két szempontból is előnyösnek tartják. Az egyik, hogy a döntéshelyi bizonytalanságokat nagymértékben kiküszöböli, tehát megfelelő eszközt jelent az államapparátus kezében a személyre szabott intézkedések meghozatalára. Másrészt a közlekedő egyén is tájékozódhat hibás viselkedésének a veszélyességéről.

A következőkben tekintsük át a két — már nagy hagyományokkal rendelkező — autósország, az Amerikai Egyesült Államok és a Német Szövetségi Köztársaság pontrendszerét.⁸

Az USA egyes államaiban a gépjárművezetői adatbank, illetőleg a szabálysértések pontrendszere meglehetősen változatos képet mutat. Közös jellemzőjük azonban, hogy nemcsak a közlekedési szabálysértéseket, hanem a különféle közlekedési bűncselekményeket is ill értékeli. Ugyancsak közös jellegzetesség, hogy ha meghatározott időn belül valaki bizonyos pontszámot elér, előre rögzített kényszerintézkedésekkel kell szembenéznie. Ennek különböző súlyossági fokozatai vannak, úgymint:

— a legenyhébb az úgynevezett figyelmeztető levél. Ebben a rendőrség tájékoztatja a gépjárművezetőt, hogy közlekedési viselkedését szemmel tartja, s ha továbbra is részt kíván venni a közúti forgalomban, a magatartásán változtatnia kell.

— a következő fokozatként a hatóság beszélgetésre hívja be a járművezetőt, amely egyes esetekben terápiikus jellegű, utánpótlási formát ölt;

— legsúlyosabb fokozatként — függetlenül attól, hogy az egyén okozott-e balesetet vagy sem — vezetői engedélyét meghatározott időre bevonnák. Ennek időtartamában van a legnagyobb eltérés. Van ahol hatvannapos, van ahol három évre terjedő az eltiltás.

Egyes államokban a pontszámok értékelésénél nemcsak a vezetéssel eltöltött időt, hanem a gépjármű használatának gyakoriságát (a megtett mérföldeket) is figyelembe veszik. Külön intézkedések érvényesek a hivatásos gépjárművezetőkre. Aki foglalkozásterületén űzi a gépjárművezetést, de a jogosítványát be kellene vonni, annak korlátozott érvényességű vezetői engedélyt állítanak ki. Ez csak a foglalkozás gyakorlását teszi lehetővé, saját járművet viszont nem vezethet.

Tekintettel arra, hogy a pontrendszer elsősorban a gépjárművezetők közlekedési viselkedését hivatott rögzíteni, kívánatos, hogy a megfigyelés hosszabb időtartamú legyen. Ugyanakkor az egyén közlekedési viselkedését is befolyásolja. Célszerű tehát, hogy a helyes magatartást jutalmazza, illetve a régi bűnök feledésbe merüljenek. Ezt szolgálják a bizonyos időn keresztül szabályos közlekedésért járó jutalompontok vagy a régebbi „rossz pontok” csökkenése vagy törlése. A pontszámok általában két—három évig őrzik meg teljes értéküket. Van azonban olyan állam is — mint például Dél-Karolina — ahol a szabálysértés pontértékét az elkövetés után 12—24 hónappal felezik, majd teljes egészében törlik.

Az szinte természetes, hogy a szándékos cselekményeket a gondatlanoknál jóval szigorúbban értékeli. Így például Colorado államban a baleset helyszínéről való szökés, a kábítószor hatása alatti vezetés, valamint a közúton történő versenyzés büntetése 12-12 pont, a sebességkorlátozást több mint 20 mérfölddel túllépő gyorsajtás 6 pont, a szabálytalan előzés 4 pont, egyirányú utcába a tiltott irányból történő behajtás 3 pont, a fényzőró tompításának elmulasztása, valamint a kivilágítatlan járművel való közlekedés 2-2 pont, a veszélyesen szabálytalan parkolás 1 pont.

Az NSZK-ban a különböző pontszámok ugyancsak a közlekedési magatartás eltérő veszélyességét példázzák. Így 7 ponttal — ez a legtöbb — büntetik a baleset helyszíné-

⁸ Schmidt—Schlitzbecker: Németi műve.

ről való szökést és a szeszes ital, valamint egyéb, a vezetés biztonságát befolyásoló szer hatása alatti vezetést; 5 ponttal büntetnek minden egyéb bűncselekményt; 4 ponttal büntetik a 0,8‰-nél súlyosabb alkoholos állapotban történő gépjárművezetést csakúgy, mint a lakott területen belül az előírt sebességkorlátozás több mint 40 km/órával való túllépését; 3 ponttal értékelik a sebességkorlátozás több mint 25 km/órás túllépését, az áthaladási elsőbbség meg nem adását, a forgalomirányító jelzőlámpa tilos vagy a rendőr: Áll! jelzésére történő megállás elmulasztását; 2 ponttal büntetik — többek között — a tömegközlekedési járművek megállóhelyeinél való helytelen közlekedést, a szabálytalan forgalmisáv-változtatást, ha az mást veszélyeztetett.

Az NSZK-ban aki a 9 pontot elérte, írásbeli figyelmeztetést kap; 14 pont elérésekor a gépjárművezetői vizsga elméleti és (vagy) gyakorlati részének megismétlése a követelemény. Ha valaki két éven túl 18, vagy 2 éven belül 9 pontot ért el, orvosszakértői vizsgálatra küldik. Aki a 18 pontot két éven belül eléri, vagy az orvosszakértői vizsgálat alapján alkalmatlan, attól a vezetői engedélyt bevonják. Két év után viszont törölnek minden pontot, ha közben az egyén újabb szabályszegést nem követ el.

Ma már kialakultak az úgynevezett *rizikócsoportok* is, amelyekkel szemben újszerű intézkedéseket tesznek. E csoportok a következők:

— azok a többszörös szabályszegők, akik a központi nyilvántartásban hét vagy több ponttal rendelkeznek;

— azok a feltűnő viselkedésű fiatal, kezdő vezetők, akik 25 évnél fiatalabbak, és 2 évnél frissebb a jogosítványuk;

— az ittas vezetők, akik visszatérően ittas állapotuk miatt rontják a közlekedés biztonságát.

A kutatóknak egybehangzó a véleménye, hogy a feltűnővé vált járművezetők vezetési szokásait meg kell változtatni.

A pontrendszer hatékonysága és a prevenció új útjai

A Német Szövetségi Köztársaságban elemezték a központi nyilvántartás pontrendszerének hatékonyságát⁹. A *legfőbb eredmények* a következőkben összegezhetők:

— a közlekedési balesetek növekvő tendenciájának hirtelen megállítására összehangoltan hozható az új — a közlekedési résztvevőket érzékenyebben érintő — jogi intézkedések bevezetésével;

— az intézkedések hatása csak rövid ideje tart, ha nem támasztják alá a meg-megújuló felvilágosító akciók;

— a közlekedési balesetek számát túlnyomó többségükben az egyszerű elkövetők és bizonyos mértékig a kezdő vezetők határozzák meg;

— a többszörös tetteseket nyilvántartani hivatott pontrendszer hatásfoka meglehetősen alacsonynak értékelhető. A kiemelt személyek balesetokozása csekély.

Már a pontrendszer bevezetése után történt a többszörös szabályszegők nyilvántartás szerinti értékelése.¹⁰ Ennek során kitűnt, hogy a többszörös szabályszegők esetében a *jogosítvány megszerzése és az első baleset között eltelt idő viszonylag hosszú* (99,7%-os valószínűséggel 31—64 hónap) a középérték 48 hónap. Az első és a második baleset közötti idő már lényegesen rövidebb, átlagosan 14 hónap. A harmadik baleset pedig a második követő 14 hónap múlva következik be. Ezt a jelenséget azzal magyarázzák, hogy az első baleset után felnyílik egy sorompó, amely korábban az egyén balesettel szembeni ellenállását biztosította.

9. Otis, H.: Das Verkehrsregister (VZR), ein Instrument zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Strasse. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 14 (1977), 249—260. old.

10. Moser, L.: Die Unfallbelastung und die Auswirkungen des Führerscheintausches bei Vielfachtätern. 1. Teilbericht im Rahmen der Auswertung der Vielfachfahrtkartei. BAST, Köln, 1973.

Mіндеzek alapján levonták azt a végkövetkeztetést, hogy noha az utóbbi években különféle állami intézkedések — közöttük is kiemelten a büntető- és közlekedésjogi intézkedések — a közlekedési balesetek alakulását jelentős mértékben befolyásolták, hatásokuk a meghatározott rizikó-, illetve problémás csoportok irányában nem emelhetők vég nélkül. Éppen ezért fontos, hogy a többszörös szabályszegőkkel szemben tett intézkedéseket — a nagyobb hatékonyság érdekében — újból átgondolják.

Ma már túlhaladott az a felfogás, amely szerint a közlekedés résztvevőivel szemben a leghatékonyabb intézkedés a járművezetéstől való eltiltás, illetve a vezetői engedély hosszabb-rövidebb időre való visszavonása. Egy amerikai kutatás¹¹ szerint a járművezetéstől eltiltott személyek 33%-a, a visszavont jogosítványok tulajdonosainak 68%-a rendszeresen vezet. Ez is indokolta tette, hogy a vezetéstől való eltiltás szükségessége előtt a járművezető viselkedésében változást sikerüljön elérni. Erre a pontrendszer alkalmas.

Még mindig viszonylag magas viszont azoknak a gépkocsivezetőknek a száma, akik szabálytalanul közlekednek; számukra tehát a pontrendszer nem bizonyult hatásosnak. A fejlett autósországokban ezért kidolgozták részükre a különböző *utánképzési programokat*, amelyek a korábban már említett három problémás csoporthoz igazodnak. *Terápiás módszerekkel igyekeznek elérni, hogy az egyén baleseti veszélyeztetettsége ne nőjön tovább.* Ebből is jól látható a pontrendszer közvetetten igen fontos hatása, amely nélkül a szabálytalankodók kiválasztása úgyszólván lehetetlen, de ha meg is valósítható, mindenesetre kevésbé célirányos.

11. Sporer, E.: Driver Improvement: Möglichkeiten der Rehabilitation von verkehrsunfalligen Kraftfahrern. Faktor Mensch im Verkehr, Heft 9, Tetzlaff-Verlag, Frankfurt am Main, 1972. 55. old.