

A generális és a speciális prevenció összhangjának biztosítása a közlekedésben

ÍRTA: DR. IRK FERENC
kandidátus,
az OKK-ri főtisztviselő

A közlekedésbiztonság erősítése, a generális és a speciális megelőzés mind sürgetőbben igényli egy egységes szabálysértési nyilvántartási rendszer kialakítását. Így válik csak lehetővé, hogy a szabályszegő gépjárművezetőről megfelelő előzetes információ álljon rendelkezésre.

A közúti rend és fegyelem biztosítása mindinkább elképzelhetetlen a tudomány és a technika vívmányainak igénybevétele nélkül. Ennek egyik része az a fáradozás, hogy a gépjárművezetői nyilvántartás — beleértve a járművezetői viselkedés nyomon követését is — a mainál szakszerűbb, pontosabb, megbízhatóbb és az egész ország rendőri állománya számára minél gyorsabban elérhető legyen. Ezek egyes lehetőségeiről már korábban is volt szó.¹

E cikk azt célozza, hogy néhány szemponttal segítse a — remélhetőleg mielőbb megvalósuló — közlekedési szabálysértéseket regisztráló nyilvántartás minél korszerűbb kialakítását.

A generális és a speciális prevenció

Amint arra már korábban utaltunk, a szabálysértési adatbanknak a megelőzésben kettős célt kell szolgálnia:

— a generális prevenció a megelőzési intézkedésekkel a társadalom tagjait igyekszik visszatartani a káros cselekmények elkövetésétől;

— a speciális prevenció pedig az elkövetőt igyekszik visszatartani a már elkövetett-höz hasonló cselekményektől.

E két szempont összhangba hozása nem egyszerű feladat. Ha túl nagy teret engedünk az általános megelőzés szemléletének, esetleg túlságosan szigorú lesz az egyénre alkalmazott büntetés. Ugyanez áll fordítva is: ha túlságosan előtérbe helyezzük az egyéni megelőzés elveit, akkor esetleg a büntetés nem fog kellő társadalmi visszatartó hatást kiváltani.

Nem egyszerű az elkövetett cselekményt helyesen mérlegelni. Mitől — vagy elsősorban kitől — függjön a megítélés? Az eredménytől; attól, hogy a szabályszegést szándékosan vagy gondatlanul, tudatosan vagy nem tudatosan követték-e el; attól, hogy az illető milyen gyakran valósít meg ilyen szabályszegéseket vagy hogy az adott szabályszegést általában milyen gyakran szokták elkövetni; illetve attól, hogy a megvalósított szabályszegés az esetek többségében milyen következménnyel szokott jární? E kérdé-

1. Viskó László: Közlekedésrendészet és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. Kriminológiai és Kriminológiai Tanulmányok VIII. kötet (1970), 209. old.

Hartai Múgyolna — Csiky Antal: Informatika és közlekedésbiztonság. Belügyi Szemle, 1970. júniusi szám, 31. old.

Irk Ferenc: A forgalmiellenőrzés és a prevenció hatékonyságának kapcsolatáról. Belügyi Szemle, 1979. augusztusi szám, 14. old.

sekre igen eltérő válaszok adhatók és mindegyik mellett éppúgy lehet érvelni, mint ellene. Nézzünk meg közülük néhányat!

Az eredményt — valamely szabálysértés nem kívánt következményét — nagymértékben befolyásolják az elkövetőtől független tényezők. Ha két különböző irányból érkező gépkocsi egyszerre ér valamely meghatározott pontra — vagyis az út-idő koordinátáik megegyeznek — akkor az esemény bekövetkezik. Ha a szabályszegő rutinos vezetővel szemben vét, az eredmény esetleg megelőzhető, de legalábbis a kimenetel súlyossága csökkenthető, ha kezdővel, akkor a súlyos baleset bekövetkezik. A sort még folytathatnánk, de most csak érzékeltetni akartam a közlekedési szabályszegés és a véletlen sokrétű kapcsolatát.

Valóban helyes lenne a szabályok ellen tudatosan véltöket súlyosabban és a nem tudatosan hibázókat enyhébben megítélni. De a közlekedési viselkedéssel foglalkozó kutatások mai szintjén ez a felfogás már aligha tartható általános elvként, mert az esetek többségében képtelenek vagyunk bizonyítani a szabályszegés tudatosságát. Aki nem vezet, csak ítélkezik, az könnyen törhet pálcát a fölött, akinek olyan követelményeknek kell eleget tennie, amit ő csak elméletben ismer. A hiba nélküli közlekedési viselkedés lehetlenségének — ma már a szakemberek körében általánosan elfogadott — elvéből kiindulva, nem lehet egyetlen szabályszegési forma tudatosságát sem vélelmezni, annak bizonyítása nélkül.

Helyes elvnek tűnhet, hogy aki gyakrabban követ el szabályszegést, azt inkább kell felelősségre vonni, mint aki ritkábban vét az előírások ellen. Csakhogy aki többet vezet, annak nagyobb a lehetősége a hiba elkövetésére. Ha ezt az elvet követnénk, mindenképpen tekintetbe kellene vennünk azt is, hogy az egyén milyen környezetben (például elhagyott mellékútvonalon, vagy zsúfolt városi forgalomban) és mennyit (évi 5 vagy 250 ezer kilométert) vezet. Ugyanakkor figyelembe kellene vennünk azt is, hogy a rendszeres gépjárművezetés segíti a környezethez alkalmazkodó viselkedést, hiszen egy sor információt az egyén tudatlanul képes felfogni, rögzíteni és arra a válaszreakciót rutinszerűen kialakítani.

A gyakrabban elkövetett szabályszegések — legalábbis statisztikus szemlélettel — lényegesen nagyobb veszélyt rejtenek a közösségre nézve. Azonban az a tény, hogy valami ellen gyakrabban vétének, arra is felhívja a figyelmet, hogy ezeknek szabályoknak a közösség nagy része valamilyen oknál fogva nem tesz eleget. Az megint más kérdés, hogy a jogi előírások nagy számban és széles körben való figyelmen kívül hagyása milyen okokra vezethető vissza; arra, hogy a szabályok megtarthatatlanok (rosszak) arra, hogy a szabályokkal széles körben nem értenek egyet és tudatosan megszegik őket; vagy hogy az előbbi kettő együttesen fordul elő. A fejlett jogszemlélet pedig nem azt vallja, hogy azok ellen a jelenségek ellen kell hatékonyan fellépni, amelyeket bárki elkövethet, hanem azok ellen, amelyeket egyrészt az átlagtól elkülöníthető személyek hoznak létre, másrészt elszaporodóban vannak.

Létezik olyan megfontolás is, hogy azok a szabályszegések a veszélyesebbek — tehát ellenük kell hatékonyabban fellépni — amelyek gyakran súlyos eredménnyel járnak. Ez a statisztikus szemléletű felfogás tükröződik lényegében a mai kiemelt szabálysértések fogalomkörében. Azonban ez a szemléletmód elvonathoztal a lértől, az időtől és elkövető személyétől.

Jól látható, hogy minden elvnek vannak védhető és támadható oldalai. Vagyis önmagában egyik elképzelés sem hiba nélküli. A legtöbhnél a közös negatívum az elkövető személyétől való elvonathoztatás.

Állást kellene foglalnunk abban a kérdésben is, hogy a büntetőjogi és a szabálysértési büntetésnek — arányaiiban is — feltétlenül ugyanazt a szemléletet kell-e tükröznie?

Véleményem szerint, a speciálprevenció szempontjainak háttérbe szorításával kiszabott büntetőjogi büntetés csak részben érheti el a célját — és minél „büntetődjogibb”

annál kevésbé. Már csak azért is, mert annál inkább kell számolni a büntetés közvetlen — elsősorban pszichés — következményein túl a szociális hatásokkal: az anyagi és egzisztenciális bonyodalmakkal csakúgy, mint a közösségi (elsősorban a családi) életben várható megrázkódtatásokkal.

Úgy vélem, hogy elképzelhető egy olyan szabálysértési büntetési rendszer, amely esetében ilyen probléma nem jelentkezne gyakorlatunkban. Kialakítható lenne egy olyan intézmény, amely mellett *ilyen nehézségekkel nem kellene szembenéznünk*, vagyis amely nyíltan vállalhatná, hogy intézkedései — jellegzetességeiből fakadóan — elsősorban az általános megelőzés érdekeit szolgálják. E mögött az egyéni szempont bizonyos esetekben csak másodrendű. Az azonban nyilvánvaló, hogy a helyes arány minél tökéletesebb kialakításának az egyik legfőbb szempontnak kellene lennie. Ennek javasolt módozataira még visszatérek, előbb azonban felvázolom a jelenlegi legismertebb, szabályszegést ellenőrző rendszereket.

A szabályszegés megtétele és következményei

A különböző országokban szokásos rendszerek lényegében három fő csoportra tagolhatók. Eszerint a tettenérést követően:

— az eljáró szerv szabadon dönt a cselekmény súlyosságáról, és a tettes magatartásából következtetve egyéniesít;

— bizonyos elvek alapján dönt a cselekmény súlyosságáról, de az elkövető szokásos viselkedése nem ismert;

— bizonyos elvek alapján dönt a cselekmény súlyosságáról, és az elkövető szokásos viselkedése ismert.

Természetesen léteznek vegyes — vagy alkalmilag elegyített — formák is. Erre jó példa hazánk, ahol részint vannak kiemelt szabálysértések, de hogy ezek valójában mennyire térnek el a többitől, arra nincs segédelv. Bizonyos szabályszegések olykor nyilvántartásba vétetnek, máskor azonban nem. Hogy mikor, arra sincs egységesen kidolgozott iránymutatás. Esetenként ezek újból terítékre kerülnek — például, ha az illető különösen durvának ítélte szabálysértést követ el, vagy közúti balesetet okoz —, míg máskor nem. Egyébként a visszakeresés irányelvei sem teljesen egyöntetűek.

Nem szükséges hangoztatni, hogy milyen körülmények mellett mennyi, a cselekmény és az elkövető szempontjából *véletlen tényező befolyásolja azt, hogy az egyénről a hatóság szemében milyen kép alakul ki*. Éppen ezt felismerve szorgalmazzák a szakemberek már hosszabb ideje az *egységes nyilvántartást*, ennek alapja azonban az egységes eljárás elveinek kialakítása.

A felsorolásban másodikként jellemzett rendszer lényegében ezt ismerte fel, amikor olyan alapelveket formált, amelyek biztosíthatják, hogy az *intézkedő személy szubjektuma minél kisebb szerepet játsszon a szabályszegés megtételében*. Ez a rendszer azt vallja: bizonyos szempontok alapján előre meg kell mondani, hogy valamely szabálysértés „menynyit ér”. Minden közlekedési résztvevő előre tudhatja: ha valamit megtesz vagy nem tesz meg, akkor mivel számolhat, ha rajtakapják.

Ennek egy továbbfejlesztett — a generálprevenció eszméjét erősítendő — változata az, hogy *a konkrét és előre meghatározottan súlyozott szabályszegést egy rendszerbe illesztik*. Az egyénnek van „előlete”, és számíthat arra, ha túlságosan gyakran érik tetten, előbb-utóbb nem hagyják folytatni közlekedési gyakorlatát. Az már a hatóságokon múlik, hogy gondos felmérések alapján — legalábbis a nagy többség esetében — ezt a határt még jókor, az első súlyos baleset bekövetkezése előtt vonják meg.

Lényegében ez utóbbi a ma ismert *legfejlettebb rendszer*, amely az USA-ban már évtizednél is régebben, több nyugat-európai államban pedig a hetvenes évek kezdetétől szolgálja a közlekedés biztonságát.

Az időközben szerzett tapasztalatok azonban ezt a rendszert sem mentették meg kritikáktól. Az intézmény bevezetése után derült ki, hogy a korábbinál aktívabbá vált rendőrség az emberek milyen széles körét vette nyilvántartásba. Egy idő után vésszesen nőtt azoknak a száma is, akik a legsúlyosabb intézkedéseket várhatták. Többen életükben először itt „buktak meg” látványosan. Ennek következtében finomításokat hajtottak végre a rendszeren (bizonyos idő eltelte után a korábban nyilvántartottak számára „tisztá lapot” nyitottak, a szabálysértéseket jobban polarizálták, először figyelemzették az illetőt, és csak ezt követően vették el vezetői engedélyét stb.).

A „bukottak” nagy száma a magatartás-kutatókat arra ösztönözte, hogy a *járművezetési képzést tovább csiszolják*, és a „továbbképzési hálóban” fennakadtak korábbi viselkedésének megváltoztatására hivatott utánképzési módszereket dolgozzanak ki. Ezek ma már az említett országokban túljutottak a kísérletezés stádiumán, s több helyütt rutinszerűen alkalmazzák őket.

Javaslatok a szabálysértések nyilvántartására

Az előzőekben ismertetett elvek lényegében felvázolják a hazai szabálysértési bírságolási és nyilvántartási rendszer *legfőbb szempontjait*. Fontosnak tűnik, hogy ésszerű kompromisszumok árán sikerüljön összeegyeztetni egyrészt a generális és a speciális prevenció szempontjainál felmerülő ellentéteket, másrészt a különféle nyilvántartási rendszerek előnyeit és hátrányait. Elsőként az elvek — mint a tartalom — tisztázása látszik helyénvalónak, hogy a rendszer — mint forma — jobban tudjon hozzá igazodni.

A közlekedési szabályszerzők megítélésekor tehát *előtérbe kerül a generálprevenció eszméje*. Ez két követelmény kielégítését indokolja:

- az intézkedés legyen visszacsatolás a szabályszerző általános veszélyességéhez; és
- legyen kapcsolatban a konkrét veszélyhelyzet nagyságával is.

Az elsőként említett elvet — mint már szó volt róla — többé-kevésbé képviseli a hazai, kiemelt szabálysértésekkel foglalkozó intézményrendszer. Külföldön lényegében ehhez igazodik — ahol ilyen van — a pontrendszerben a büntetőpont nagysága. (Így például az NSZK-ban a forgalomirányító jelzőlámpa tilos jelzésén való áthaladás 3, a forgalmat akadályozó szabálytalan tolatás viszont csak 1 büntetőpontot ér.) Ehhez járulhat a szabályszerző elméleti súlyosságát pontosan kifejező, előre meghatározott összegben megjelölt pénzbírság is.

A legtöbb külföldi — nyugodtan merevnek nevezhető — *bírságolási rendszer figyelmen kívül hagyja a konkrét szabályszerző veszélyességét*. Ez legfeljebb olyan másodlagos módon fejeződik ki, hogy a rendőrség a szabályt szegő, de veszélyhelyzetet nem teremtő járművezetőt „futni hagyja”. Pedig az utóbbi időben kifejlődő új közlekedésbiztonsági kutatási irányzat — az úgynevezett konfliktuskutatás² — eddigi eredményei is jól mutatják, hogy *szabályszerző és szabályszerző között, csakúgy, mint az előidézők között, nagy a különbség*.

Nyilvánvaló, hogy a közlekedésbiztonság ma már megköveteli a hirtelen műveletekkel előidéztet veszélyhelyzeteket megteremtőkkel szembeni eljárást. Nem szükséges részletezni, hogy teljesen más az az eset, ha az elsőbbség megadására kötelezett akkor hagyja figyelmen kívül a kötelező megállás jelzését, amikor az elsőbbséggel rendelkező útvonalon semmi nem jön, mint ha a megállás elmulasztásával az elsőbbséggel rendelkezőt hirtelen fékezésre vagy irányváltoztatásra kényszeríti. Az ok nyilvánvaló. Az utóbbi esetben a szabályszerzőt elkövető szempontjából teljesen *véletlen tényező* — a másik vezető lélekjelenléte, az út-ido különbség — *mentheti csak meg a helyzetet*.

² 2. Részletesen ír erről Irk Ferenc: A konfliktus-kutatás mint a helyes oktatás tárgya című előadásban. Városi Közlekedés 978. áprilisi száma, 258. old. Lényegesen erről tesz említést Csikszentmihályi László is, amikor a „kvázi” helyzetekről szól.

Éppen ezért helyénvalónak látszik, hogy — a kiemelt szabálysértések rendszerét alapelveként elfogadva — a jövőben megalkotandó egységes bírságolási rend kialakításá-
sakor *nyilvánvalóan lehetséges a konfliktusteremtés súlyosító körülményként való értékelése*. Ez visszatükröződhet mind a bírság összegének arányos növelésében, mind a nyilván-
tartásba vétel rendszerében.

A közlekedők érdeke azt kívánja, hogy akit gyakran és súlyos veszélyt magában rejtő szabálysértések miatt vannak felelősségre, az az *ilyen magatartást mielőbb változtassa meg*. Az emberek többségére a büntetés pusztá lehetősége is visszatartó hatású, de vannak olyanok is, akik csak egy elszenvedett büntetés (bírság) után gondolkodnak el a jövőben tanúsítandó magatartásukon. A mai közlekedés azonban bizonyítja, hogy — itthon csakúgy, mint külföldön — *vannak olyan járművezetők is, akiknél az egyszerű adminisztratív intézkedés semmiféle eredménnyel nem jár*. Az okok sokfélék. Vannak, akiknek anyagi lehetőségei olyanok, hogy az átlagembert érzékenyen érintő pénzüsszeg számukra nem sokat jelent. Mások egyéni érdekeiket, az úticél mielőbbi elérését fontosabbnak tartják minden biztonsági megfontolásnál. De nincsenek azok sem kevesen, akik különféle okoknál fogva nem tudják rendszeresen megtartani az előírásokat, mert erre alkatuknál fogva képtelenek.

Nyilvánvaló tehát, hogy *különböző emberek különféle intézkedéseket igényelnek*. A közös csupán az, hogy az egyént rádöbbsentse: magatartásán változtatnia kell, különben kirekeszti magát a járművezetők táborából. Ezeket az intézkedéseket ezúttal nem kívánom részletezni. Csupán jelezni szeretném, hogy a korszerű közlekedéspedagógiai felfogás szerint a *büntetés* — legsúlyosabb esetben a járművezetéstől való eltiltás — a *szorosabban szabályszerűségekkel szemben nem elég hatásos eszköz*. Adminisztratív szempontból kétségtelenül ez a legegyszerűbb, azonban ez a szemléletmód nem számol a következményekkel, azzal hogy:

- mi történik, ha az egyén az eltiltás tartama alatt mégis vezet járművet;
- a gépjárművezető egzisztenciálisan mennyit veszít az eltiltás miatt;
- az egyén a vezetői engedély visszaadása, vagy újbóli vizsga útján való visszazszerzése után fog-e, akar-e a korábbiól eltérő magatartást tanúsítani?

Amíg tehát az adatbankszerű nyilvántartással a generálprevenció elveit alapvetően figyelembe vettük, addig a *szpecialprevenció eszméje csak az egyénre szabott intézkedés alkalmazása esetén képzelhető el*. S ennek — a szocialista jogelveink hagyományain alapulva — nem megtorlónak, hanem nevelő jellegűnek kell lennie. Aligha tagadható a két szempont kölcsönös egymásra hatása. Amíg a „kipontozódás” segít a közösségnek a hibás viselkedésűek szelektálásában —, ami sikeres utánképzés nélkül önmagában csak ideig-óráig eredmény —, addig a szpecialprevenció segíti a közösséget a nyugodt közlekedés megteremtésében, és az egyént a további eredményes helytállásban. Közlekedési kultúránk kialakítása sürgeti e szempont mielőbbi érvényesítését.

Ugyancsak indokoltnak látszik egy, már szakmai körökben is erősen vitatott rendszer felülvizsgálása. Arra gondolok, hogy az *Allami Biztosító által regisztrált hoccanásos balesetek okozásának jelenleg semmiféle jogi* — például igazgatásrendészeti szabálysértési — *következményei nincsenek*. E felfogás indokai gyakorlatias indíttatásúak: ösztönözni szeretnénk a kárt okozó járművezetőt arra, hogy a káresetet minden körülmények között jelentse be, és így — a kötelező felelősségbiztosítás alapján — a vértlen fél kára feltétlenül megtérüljön.

Az említett felfogással szemben *több ellenvetés lehetséges*. Először: jogpolitikailag *torznak tekinthető* az az alapállás, amely eleve abból indul ki, hogy a *jogi kötelezettségeket* — jelen esetben a kárbejelentést — *az emberek többsége megszegi, ha nem csábítják bizonyos kedvezményekkel a jogkövetésre*, sőt vélelmezi, hogy ezt tudatosan teszi. Ezt bizonyítja az a számtalan felhívás, amelyben kérik az autósokat, hogy hagyják hátra személyi adataikat, károkozás esetén álljanak meg, mert ha ezt teszik, akkor sem fogja

semmiféle hátrány érni őket. Egy hasonlattal élve, tulajdonképpen arról van szó, mintha azt jutalmaznák meg a közérben, aki nem lop. Tény, hogy itt is, ott is vannak egyének, akik nem tesznek eleget a nagy többség által megkívánt normáknak, azonban nem célszerű őket másokat sértő előnyökkel jobb útra téríteni.

Másodsor: *indokolatlan hátrányban részesülnek a gyakran és sokat vezető, éppen ezért objektíve is inkább hibázható hivatásos vezetők a magán-gépjárművezetőkkel szemben.* A hivatásos vezetők többsége ugyanis köteles jelenteni a vállalatának a kár- okozást, s ott ezért meg is büntetik (prémiumelvonás, fegyelmi stb.), a magánautósok viszont mindezt büntetlenül ússzák meg.

Harmadsor: az Állami Biztosító adataiból egyértelműen kitűnik, hogy *ezt a lehetőséget sokan így sem használják ki, azaz „cserbenhagyják” a vértlen felet.* Ezt bizonyítják a már említett, bejelentésre buzdító utólagos felhívások. Tehát van az autósoknak egy, az átlagtól elkülönült rétege, amely semmi körülmények között *nem vállalja teltéért a felelősséget.* Ez a kör feltehetően akkor sem nőne lényegesen, ha kötelezettsége teljesítését nem jutalmaznák.

A legnyomósabb ellenérv mégis az, hogy *ha valaki kárt okozó szabályszegést idéz elő, és nincs a helyszínen rendőr, akkor rendszerint büntetlenül ússza azt meg, eltekintve a saját kocsiában keletkezett kár helyreállításából eredő költségektől, míg ha a kárt nem okozó szabálysértést a rendőr előtt követi el és konkrét veszélyhelyzet sincs, akkor is megbüntetik.*

Úgy vélem, nehezen tehető ellenvetés az olyan szemlélet ellen, amely szerint, ha valaki kárt okoz, és ezt elismeri, azért azzal kell jutalmazni, hogy nem jelentik be a rendőrségnek, és így nem büntetik meg. Annál is inkább helytelen gyakorlat ez, mert az esetek jelentős részében az *okozó szemszögéből nézve a pusztá véletlenül működik, hogy nem kell cselekedetért büntetőjogilag is felelnie.*

Joggal várható el, hogy az Állami Biztosító és a rendőrség között szoros kapcsolat létesüljön. A biztosító jelentse be saját eseményeit, és így a rendőrségnek legalább a pontrendszerébe kerüljön be minden „kis ügy” is. Ez azért is fontos volna, mert sokan vannak, akiknek potenciális baleseti veszélyessége éppen ezekben a „kis ügyekben” tükröződik vissza. Nem kevés azoknak a száma, akik évente akár 8–10 koccanásos eseményből is hibáztatás nélkül kerülnek ki, noha felelőségük nyilvánvaló.

Egy korábbi, az OKKRI által végzett kutatásból egyértelműen kitűnt, hogy *akik sorozatosan „kis ügyek” részesei akár okozó, akár sértetti szerepben, azoknál nagy a valószínűsége egy súlyos következménnyel járó balesetnek is.* Tehát nem helyes, ha a sorozatosan „koccanókat” szó nélkül kifizetjük, és semmiféle eszközzel nem figyelmeztetjük őket közlekedési viselkedésük tarthatatlanságára; semmit nem teszünk annak érdekében, hogy ne juthassanak el egy súlyos baleset okozásáig.

Összefoglalásul: véleményem szerint egy *következő lépés* — számos az előzőekben már vázolt kompromisszumos szempontokat is magában foglaló — *szabálysértési adatbank-rendszernek a következő elveket kellene szem előtt tartania:*

- tartsanak nyilván a rendőrség által észlelt minden szabályszegőt;
- minden kárt okozó eseményt regisztráljanak;
- hozzanak létre olyan pontrendszert, amely a szabálysértések objektív veszélyességén alapul. Ennek megfelelően egyrészt, általában a nagyságrendi eltéréseket is érzékeltetve, a baleseti statisztikában a „legelőkelőbb” helyen levő szabálysértések kapják meg a legnagyobb pontszámot; másrészt nyilják mód arra, hogy a bizalmi elvet alkalmazó másik járművezető számára kiemelkedően veszélyes magatartások — még ha nem is tartoznak a leggyakrabban elkövetettek közé — magas pontszámot kapjanak — a szabálysértési nyilvántartásba csak az úgynevezett „mozgó szabálysértések” kerüljenek. A többiek (például szabálytalan megállás, szabálytalan várakozás) csak akkor, ha azok olyan jellegűek, hogy a mozgó forgalom biztonságát közvetlenül veszélyez-

tetik. Például az utcasarkon való várakozás lehetetlenné teszi a jelzőberendezések észlelését, az esőbbségadást stb.;

— amennyiben a szabálysértés eredményt is okozott, úgy a pontszám az alap-
esethez képest meghatározott mértékben magasabb legyen;

— a nyilvántartás alapján lehetőség legyen arra, hogy a meghatározott időn belül bizonyos pontszámot elértekkel szemben — a fokozatosság elvét megtartva — *hatékony intézkedéseket lehessen fogantatni*. Ilyenek: első esetben figyelmeztetés, majd utánpéztés, legsúlyosabb esetben a vezetői engedély időleges, és ha az előbbi sem használ, végleges megvonása;

— a nyilvántartás alapján lehetőség legyen arra is, hogy ha valaki bizonyos időn belül a szabályok megtartásával vesz részt a forgalomban, korábbi „bűnei” feledésbe merülhessenek, és tiszta lappal folytathassa útját.

Véleményem szerint ez a szemlélet nemcsak a közfelfogással találkozna, hanem forgalom ellenőrzésére hivatott szerveket, személyeket is *arra ösztönözné, hogy elsősorban ne a könnyen megállapítható és bizonyítható, hanem a valóban nagy veszélyeket magukban rejlő szabályszegéseket, illetve ezek elkövetőit üldözzék, derítsék fel.*

Ez a rendszer látszólag ellentmond a korábban kifejtett azon véleményemnek miszerint: egyrészt az eredménynek nem szabad a jelenlegihez hasonló jelentőséget tulajdonítani; másrészt, hogy a könnyen betartható közlekedési szabályok megszegőit enyhébben, míg a nehezebbek megszegőit súlyosabban kellene büntetni. Akkor azonban a bűncselekmények elbírálásáról és a büntetőjogban használatos szankcióikörben maradva fejtettem ki álláspontomat.

A büntetési és a bírságolási szempontok azonban — még ha sok helyütt találkoznak —, számos tekintetben jelentősen *eltérnek egymástól*. Ez elsősorban a jogkövetkezmények tartalmára és formájára vonatkoztatva lényeges. De nem hagyható figyelmen kívül az az eltérés sem, ami az elkövetők számából következik. A büntetési és a bírságolási elvek részben eltérő célokat szolgálnak. A büntetések esetén elsődleges a speciálprevenció, és csak ezt követi az általános megelőzés eszméinek szem előtt tartása, míg a lényegében államigazgatási jellegű jogszabályok elsődlegesen a generális prevenciót szolgálják, s csak ezt követik a speciálprevenatív szempontok.

*

Végül szükséges hangsúlyozni, hogy a szabályok — köztük a pontrendszer — *csak akkor érnek valamit, ha azokat hatékonyan alkalmazzák. A rendőrségnek a mainál sokkal magasabb szinten kell majd biztosítania a közlekedési fegyelmet. A közlekedésbiztonság egész évre nem biztosítható egy előre beharangozott, néhány hetes kampánnyal. Az ilyen kampányszerű akciók hatékonysága — a szabálysértésen tettenértek magas száma — bizonyítja, hogy milyen sok a közlekedést zavaró személy. Ahhoz, hogy a pontrendszer beváltsa a hozzáfűzött reményeket, az kell, hogy minden közlekedő valósan számolhasson szabályszegése rendőri leleplezésével. Ehhez pedig mozgékony, technikailag jól felszerelt közlekedésellenőrző állományra van szükség.*

