

Ellenőrzés, büntetés és balesetmegelőzés

ÍRTA: DR. IRK FERENC
kandidátus,
az OKKRI főmunkatársa

A tudományos-technikai forradalom az élet minden szférájában új helyzetet teremtett és változtatásra serkent, sőt kényszerít. A közlekedési jog terén ez a hatás pregnánsan jelentkezik és ismételtlen jelentkezik. Ez újabb megoldásokra, a régi intézmények, elfogadott nézetek újbóli értékelésére ösztönzi mind a jogalkotókat, mind a jogalkalmazókat.

Immár közhelyként hathat az a megállapítás, hogy társadalmunk a tudományos-technikai fejlődés olyan szintjére érkezett, amikor — gazdasági lehetőségeink által döntő mértékben befolyásoltan — válaszut előtt áll. Vagy görcsösen ragaszkodik a megrögzött szokásokhoz, a már bejárt út kialakította hagyományokhoz és ezzel együtt kikerül a haladás fő áramlatából, vagy a múltat megszüntetve-megőrizve és minden tartalmát mozgósítva nekilát a megújulásnak.

Nyilvánvaló, hogy fennmaradásunkat, de méginkább eredményes fejlődésünket csak a másodikként felvázolt alternatíva szolgálhatja. Ennek elfogadása viszont szükségessé teszi minden korábbi, látszólag jól működő intézménynek, így a jognak is a hatékonyságelemzését. Mégpedig egyrészt abból a szempontból, hogy ellátja-e egyáltalán mindenütt a neki szánt feladatot, másrészt olyan megközelítéssel, hogy miképp tudná a szabályozása alá vont életterületet a társadalom hosszú távú érdekeit előtérbe helyezni még hatékonyabban szolgálni.

Ehhez a munkához nagy segítséget nyújthatnak a tudományelmélet különböző területein (rendszerelmélet, szociológia, pszichológia, pedagógia stb.) elért eredmények alkotó felhasználása. Témakörünk szempontjából különös figyelmet érdemelnek az ember társadalmilag elvárt viselkedésével összefüggő törvényszerűségek.

A gazdasági-technikai fejlődés, a gondatlanság és a jog

Társadalmunk utóbbi negyedszázadának változásai az értékeket védeni hivatott jogot korábban ismeretlen nehézségek elé állította. Itt most csupán azokról szólok vázlatosan, amelyekkel a szóban forgó tudományterület elméleti és gyakorlati művelői a címben megadott körben mindennapi munkájuk során visszatérően találkoznak. Feltéve természetesen, hogy az adminisztratív jellegű jogalkalmazáson túl, feladatuknak tekintik ezen intézkedések a szabályozás alá vont életterület működésének javításában megnyilvánuló hatásainak szem előtt tartását.

Az egyik ilyen kérdéskör a kockázat mint jelenség, illetve a kockázatlanság mint emberi viselkedési forma megítélése. A társadalmilag előnyben részesített és a jogilag helyesként értékelt magatartás nincs mindig összhangban. Pontosabban a következőkre gondolok. Egyrésztől társadalmunk egyes esetekben eltűri, más esetekben kifejezetten elvárja az egyéntől a kockázat vállalását. Bizonyos tevékenységi formák (épp ilyen a közlekedés vagy az üzemi munkavégzés) elképzelhetetlenek a kár okozásának bizo-

nyos mértékű valószínűsége nélkül. Másrésztől viszont erről a tényről a gondatlanság megítélésekor ugyanezen társadalom büntetőjoga nem vesz tudomást. Csak olyan „kockázatvállalást” tűr meg, amiből az egyén nyertesként kerül ki. Ha — utólag rekonstruálva a történeteket — a veszteségnek bármilyen kis lehetősége fennállt, az egyén rizikóvállalását meg nem engedettnek nyilvánítja. Ez pedig nyilvánvalóan egyértelmű a kockázattal jogosságának teljes elutasításával.¹

Az utóbbi húsz évben jogászok és filozófusok közreműködésével zajlott vita² — figyelemmel a szociológia és a kriminológia által feltárt összefüggésekre — megkérdőjelezi a hagyományosan elfogadott *felelősségre vonási elveket*. A szabad akarat elvetésével teljes determinizmus elfogadása³ — a döntést hozó oldaláról — kizárja az adott szituációbeli másként tevése lehetőségét. Ezzel pedig a felelősségre vonás jogszerűségének megindokolása alapvetően meg kell változzék. Az egyéni felelősség a morális szférából jórészt kikerül és kizárólag a társadalmi érdekszférában érvényesíthető. Noha magam következetes determinizmust vallom, azt azonban látom, hogy ennek a felfogásnak egyéni tudatra és beállítódásra, ezen keresztül pedig a viselkedésre gyakorolt hatása még egyáltalán nem aggálymentes.

A gondatlan bűncselekmények körében számos problémát vet fel a *viselkedés* az általa előidézett *következmény* közötti összefüggés értékelése. A büntető törvény valamely cselekmény veszélyességének megítélésekor elsődlegesen az eredményből indul

Figyelmem kívül hagy számos olyan — a tettes oldaláról tekintve véletlenszerű — ényezőt, amelyek akár az eredmény bekövetkezésére vagy annak elmaradására, akár eredmény súlyosságának mértékére döntő hatást gyakorolnak. Véleményem szerint lapvető jogelvekkel ellenkezik, ha az egyén bűnösségének megállapításában csak úgy, mint a vétkesség mértékének a büntetések súlyosságában megnyilvánuló értékelésében — tényezők jatszhatnak döntő szerepet, mint a sértett biológiai állapota, pszichés szociális alkalmazkodása, az orvosi ellátás gyorsasága — és a felsorolást még folytatni lehetne.⁴

Számos problémát vet fel az a tény, hogy a baleseti veszélyt magukban rejtő élet-ületek szabályozása és ellenőrzés alatt tartása nem egységesíthető. A közlekedés körében a szabályozás — legalábbis többé-kevésbé — megoldott, az ellenőrzés is — elvileg — onos szempontok érvényre juttatása mellett történik. Az üzemi munkavégzés körében előírások — figyelembe véve a mindenképpen elfogadhatónak tekintendő munkalyváltoztatás tényét is — már áttekinthetetlenül bonyolultak. Az ellenőrzés feladalmunkavédelmi felügyelői hálózat volna hivatott ellátni. A szabadidő-tevékeny-köre pedig gyakorlatilag szabályozatlan és — kivételektől eltekintve — mellőz minszakértői külső kontrollt.

Az említett szabályozási problémák is megerősítik azt az igényt, hogy ahol lehet, közlekedésbiztonság eredményes befolyásolása esetén levonható egyéni következtetéskísérlejk meg a kevésbé elérhető területeken is kifejteni hatásukat. Ez annál is ább alapos kíváncsalom, mert már régen megállapították, hogy a *közlekedés és az élet területein tanúsított viselkedés* nem választható el egymástól. A közlekedők viselkedésében, mint tükörben, az egész társadalom megismerheti önmagát, így a közlekedés tónsága körében elért eredmények is hatással vannak az általános emberi magatartardetermináló szükséglet- és értékrendszerre, s befolyásolják az egyénnek a környémével szembeni beállítódását. Ily módon például a közlekedés körében elvárt értékek

Részletesen lásd *Irk Ferenc*: A rizikó és a gondatlan bűncselekmények. Jogtudományi Közöny, 1980. 3. sz. 178 —

Földesi Tamás: Akkor és most... Az „akaratszabadság”-ról 20 év után. Magyar Filozófiai Szemle, 1980. 5. sz. 601. old., 1980. 6. sz. 802 — 888. old., valamint az ott idézett irodalom, továbbá *Irk József*: Kausalitás, determináció és a kriminológiában. Budapest, 1980. 151 — 153. old.

3. Ezt a felfogást követve például a Filozófus Földesi Tamás és a kriminológus Vigh József.

4. Részletesen lásd *Irk Ferenc*: A véletlen megítélésének egyes elvi kérdései — különösképpen a technikai gondatlan. Jogtudományi Közöny, 1982. 10. sz. 798 — 808. old.

tisztelete a beállítódásban rögzülhet, s az élet más területén hozandó döntéseknek is szabályozó erejévé válhat.

Ebből levonható az a következtetés, hogy akkor és ott minősül a beavatkozás a leghasznosabbnak, amikor és ahol nemcsak a partikuláris, de egyúttal az általánosabb (társadalmi) célokat is a leginkább szolgálja.

A büntetések hatékonyságáról

Az előbbieket során a jogi szabályozás rendszeréből adódó néhány ellentmondást érintettem röviden. Ettől mereven el nem választva, de a téma jellegéből adódóan elkülönítve vázolok fel néhány kérdőjelet a büntetés és az emberi magatartás szabályozása köréből.

Általánosan elfogadottnak tekinthető az a felfogás, amely szerint a *jog közvetlen célja a szabályozásban preferált normák követésének elérése*. A szankcióval egybekötött jogi normák célja pedig a fontosnak tartott értékek védelme.⁵

A kutatások azonban egyre inkább az illúziók sorába helyezik át az olyan elképzeléseket, amelyek szerint az emberek azért követik a normákat, mert megszegésüket büntetik. Ehelyett a szakértők mindinkább arra az álláspontra helyezkednek, hogy a jog elsősorban nem a közvetlen emberi, hanem a társadalmi viszonyok szabályozására alkalmas eszköz.⁶

Innen pedig csupán egyetlen lépés eljutni ahhoz a megállapításhoz, amely szerint a jognak (konkrétábban a büntetőjognak) generál- és speciálpreventív szerepe nincs, vagy ez legalábbis kétséges.⁷

Az előzőekben felvázolt állásfoglalások valóságtartalmát alapvetően elfogadva a következő *kiegészítéseket* tartom szükségesnek.

A büntetőjog területén a megállapítások helyességét számos további érv erősíti. Elegendő egyrészt a visszaeső bűnözés körében uralkodó állapotokra, másrészt a dekriminálizációs, vagy ilyen jellegű intézkedések hatásaira (pontosabban: az alapjelenségre nem gyakorolt befolyására) utalni. Ezt a hatástalanságot talán az előző pontban röviden érintett problémák is elősegítik.

A büntetések szigorának fokozása önmagában szintén alkalmatlan eszköz a normakövetés elősegítésére. Régi alapelv, hogy nem ettől, hanem a büntetés elkerülhetetlenségétől lehet (esetleg) eredményt várni.

Nincs túlságosan nagy jövője azoknak az elképzeléseknek, amelyek a jogból az elrettentés eszméjét teljes mértékben száműzni kívánják. Ott, ahol a szankcionáló jog egyáltalán bármiféle eredményt el akar és tud érni, ott a jogsértéssel együtt járó félelem motívumának továbbra is szerephez kell jutnia. Csak ezen — mint egy fokozaton — keresztül érhető el az elvárásokkal azonosuló, önkéntes jogkövetés. Maga a félelem azonban nem elegendő az önkéntesség felé vezető úton. Ehhez számos egyéb, a beállítódásra hatást gyakorolni képes elemnek is érvényesülnie kell, kezdve az előírás objektív racionalitásától annak elismertetéséig, hogy a jogkövetés összhangban áll az egyén érdekeivel és szükségleteivel.⁸

Az emberi hibázásra (helytelen döntésre), és nem a megvalósult, hanem a lehetséges eredményre összpontosító jog hatása a befolyásolni kívánt magatartásra bizonyos mértékben kedvező lehet. Elsősorban az állandó ellenőrzés tudata, másodsorban a büntetéssel fenyegetettség érzése távol tarthatja az egyéneket többségét — még ha nem is mindig — olyan döntésektől, amelyeknek potenciálisan súlyos következményei is lehetnek.

5. Vö. *Feszélyes Világ: Érték és jogtudomány. Állam- és jogtudomány, 1976. 3. sz. 414–422. old.*

6. Vö. *Szabó András: Jogkövetés és társadalmi magatartás. Budapest, 1980. 20. old.; Kuleczi Kálmán: Gazdaság-társadalom – jog. Budapest, 1982. 17. old.; Kuleczi Kálmán: Társadalom, politikai, jog. Budapest, 1974. 239. old.*

7. Vö. *Szabó II.: Kriminológia és kriminálpolitika. Budapest, 1981. 175. és 284–285. old.; Kuleczi Kálmán: Gazdaság-társadalom – jog. 1983. old.*

8. *A tett szükségletkéltől funkciójáról lásd Szabó András: Bűnösök, ember, társadalom, Budapest, 1982. 103. old.*

módon — még ha az elrettentés eszközeivel is — kikényszerítheti a jog előbb a társadalomig helyesnek tartott értékrend szem előtt tartását, később pedig az önkéntes jogkövetést.

A rendőrség szerepe a megelőzésben

A jog szerepével összefüggő nézeteket, ezek változtatásait nyilvánvalóan a deklarált jog alkalmazói sem hagyhatják teljesen figyelmen kívül. Különösen akkor nem, ha azok befolyásolhatják — kedvező esetben kifejezetten ösztönözhetik — munkájukat. Az előzőekben felvázolt nézetekből, elképzelésekből szinte önként adódnak a következtetések.

A rendőrségnek elsődleges feladata nem a már megvalósított helytelen viselkedésformák tanúsítóival szembeni fellépés, hanem a következetes ellenőrzéssel a társadalmi normális működésének fenntartása. Ennek értelmében elsősorban a potenciális tetteseknek kell számolniuk azzal, hogy elítélendő magatartásuk nem marad rejtve.

Míndez csak akkor valósulhat meg, ha ilyen jelenléttel reálisan számolhat az állampolgár. Akkor, ha látja, hogy sem ő a más kárára, sem a másik az ő rovására nem járhat (jogtalanul) előnyhöz.

Ehhez kapcsolódik egy következő szempont is, amelyről kevesebb szó szokott esni, de a jelentőségét helytelen volna alábecsülni. A hatósági jelenlét, szükség esetén a beavatkozásnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy az állampolgárban megerősítse a stabilitás, a társadalmi-állami gondoskodás érzését. Demonstrálnia kell, hogy van az állam olyan szervezete, amely jogköréből fakadóan illetékes — és képes is — az állampolgárok közötti viták eldöntésében közreműködni, adott esetben a sértett felet jogaiba visszahelyezni. Ez az érzés, ha általánosan uralkodó, alkalmas arra, hogy elejét vegye egyén jogában esett, vélt vagy tényleges csorba önkényes (és általában jogtalan, gyakran igen veszélyes) kiközösülésének. Ezáltal nagymértékben fokozhatja a magyaghyatottság érzését nélkülöző emberben a környezetével szembeni tűrőképességet.

Korábban a szakemberek úgy vélték, hogy a legfontosabb: lehetőleg egyetlen jogterület se maradjon megtorlatlanul. Kétségtelen, hogy az előzőekben vázolt kívánalom-ez felelne meg a leginkább, ez jelentené az optimális állapotot. A valós helyzetet nevezetesen a rendőrség lehetőségeit — figyelembe véve azonban kérdéses, hogy célszerűbb: az optimalitásra vagy a kielégítő szerepjátszásra való törekvés-e?⁹ Vélem, hogy az utóbbi inkább elérhető, s a szervezetek többsége valójában ezt teszi.

A rendőrség szerepe a bűncselekmények és a balesetek számának visszaszorítására jelentős, de nem kizárólagos, sőt még csak nem is elsődleges. A káros jelenségeket elsősorban a társadalomban érvényesülő szociológiai törvényszerűségek szabályozzák. Amely konkrét területre korlátozva a vizsgálatot, megállapítható: a hibás magatartásának elsősorban az emberi szükséglet-, érdek- és értékrendszerre ható ked-társadalmi feltételrendszerrel előzhető meg. Ezeknek a jórészt a legtágabb értelem-vett válasza az a kívüli intézkedéseknek nagyobb a hatása, mint a legoptimálisabban előző ellenőrző-büntető tevékenységnek.

A magatartás kielégítő rendőri szabályozása

továbbiakban a közlekedésbiztonság témakörére szűkítve vázoló fel elképzelé-

Előzőekben már állást foglaltam, hogy egyrészt a jelenlétet, másrészt a *kie-beavatkozást* tartom az eredményes megelőzés alapfeltételének. Az utóbbi fogalom-ösztításakor a következőket tartom fontosnak.

A kétfajta döntési problémáikról részletesen lásd Simon H. A.: Korlátozott racionalitás, Budapest, 1982. 40.

A rendőrség a jelenlétével, intézkedéseivel elsősorban azokat a veszélyhelyzeteket igyekezzék felszámolni, amelyek a súlyos kimenetelű balesetek bekövetkezésének lehetőségeit hordozzák magukban. Ebből következően elsődlegesen azokkal szemben lépjenek fel, akik az ilyen közvetlen veszélyhelyzeteket előidézik. Ennek egyik — ma már hazánkban különösebb aggályoktól mentesen megvalósuló — feladata a forgalom zavartalanításának biztosítása.

A kutatási, statisztikai adatokból tudjuk, hogy nem mindegyik hibás magatartásforma vezet azonos valószínűséggel balesethez. Éppígy ismert, hogy bizonyos aktív berendezések használata különösen alkalmas a balesetek megelőzésére, illetve a már bekövetkezett balesetek következményeinek enyhítésére. Ezeknek a tényeknek a szem előtt tartása ma nem mindenkor valósul meg. Így például nem kielégítő a kijelölt gyalogos átkelőhelyeken tanúsított hibás magatartások figyelemmel kísérése csakúgy mint a relatív gyorsajtások számának visszaszorítására (nem) tett fáradozások. Gyakorlatilag semmiféle intézkedés nem történik — tiszteletre méltó helyi kezdeményezésektől (mint például Békés megyében) eltekintve — annak érdekében, hogy a vezetők kellő időben kapcsolják be és ki a jármű világító berendezéseit. A biztonsági öv életmentő szerepének alábecsülésére hajlamos vezetők körében pedig a leglátványosabban épp a rendőrök terjesztenek rossz propagandát.

Nem véletlenül emeltem ki e néhány kérdést. Kutatási tapasztalatoknak immár a propagandában is felszínre kerülő megállapításai bizonyítják, hogy a vázolt területeken lehet leginkább a kielégítő eredményekhez (az emberéletek megmentéséhez) a legkisebb befektetéssel eljutni.

Úgy vélem, nem meglepő, ha ezek után teljes mértékben *elítélem* az olyan intézkedéseket, amelyek újra meg újra visszatérően észlelhetők, s nem egyebek az állampolgár zaklatásánál. A rendőr ne azt lesse, hogy nem szakadt-e le a személygépkocsi sárfogó lapja, felszerelt-e a kereskedelembe kapható, de jogszabályilag tiltott pöttyféklámpát a járművére! Ne az útburkolaton látható féknyomok alapján kísérelje meg behozonyítani, hogy a jármű fékberendezése nem kifogástalan! A biztonság szempontjából ezek a kérdések már a kielégítő állapot és az optimum közötti tartományba tartoznak. Legalábbis addig ne tartsa céljának az ilyen kérdésekkel való foglalkozást, amíg sokkal fontosabb problémák megoldatlanok!

Nem kétséges, hogy a jelenlegi intézkedési gyakorlatot egy nagyon praktikus megfontolás is táplálja. Nevezetesen: *a szabályszegések bizonyítási nehézségei*. Közvetlen veszélyhelyzetet hagyományos módon gyakorlatilag lehetetlen megnyugtató módon behozonyítani. Az OKBT keretében végzett munka azonban már ma lehetővé tenné például a kijelölt gyalogos átkelőhelyeken a közvetlen veszélyhelyzetek bizonyítását. Csupán gyakorlati kiképzés — és megynként mintegy 45 000 Ft — volna szükséges ahhoz, hogy a közlekedési szokásokban változás következék be. Amennyiben ezzel országosan és évente pusztán egyetlen ember életét lehetne megmenteni: a befektetés máris nyomban kétszeres értékében térülne vissza. Ezek a berendezések ugyanakkor más mozgó szabálysértésekből eredő konfliktushelyzetek bizonyítására is alkalmasak volnának. Ráadásul még valutát sem igényelne a beruházás.¹⁰

További lényeges szempont, hogy — mivel hibátlan magatartásra senki sem képes — a szükségessé váló (súlyos szabályszegést megvalósító) közlekedési résztvevővel szembeni intézkedés alkalmával *legyen lehetőség viszonyításra*. El lehessen egymástól különíteni a ritkán hibázó és ezért véletlenül tettenért személyt a sorozatos szabályszegőktől. Csak ez teremti meg az alapot a differenciált (és egyáltalán nem csupán büntető jellegű) intézkedésekre. Bár korábban ennek szükségességét már részletesen meg-

10. Az öket és annak kivételével modellje 1982-ben a BM tudományosreferál osztály pályázatán második díjat nyert. Az apparátuson belüli használat érdekében viszont azóta nem történt semmiféle lépés.

indokoltam¹¹, s javasoltam a *gépi nyilvántartás*, a pontrendszer bevezetését, ennek megvalósítása késik. E késedelem következményei pedig túlnyúlnak a szankcionálás körén, lehetetlenné teszik az utánképzés-jellegű intézkedések megvalósítását is. Az ilyen beavatkozás pedig annál fontosabb, mert — miként láttuk — a büntetések hatékonysága önmagában legalábbis kérdéses. A sorozatos szabályszegők idejében való ki nem emelése pedig veszélyes mértékben megnöveli a balesetokozás valószínűségét — a közlekedés rendjében egyesek által visszatérően okozott zavarokról nem is beszélve.

A háttérfeltételek megteremtése

A tanulmány eddigi részében igyekeztem nemcsak bemutatni, de meg is indokolni rendőrségi ellenőrzésnek és szankcionálásnak a közlekedésbiztonság rendszerére gyakorolt hatását, e befolyás korlátait. Röviden utaltam a hatékonyság fokozásának néhány, az apparátuson belüli lehetőségére. Azt azonban szintén jeleztem, hogy e fázisok csak a közlekedési magatartást az ellenőrző tevékenységtől függetlenül is eredményesen befolyásoló egyéb tényezőkkel együttesen érhetik el a kívánt célt. A továbbiakban ezekre szeretnék egész röviden kitérni.

Úgy vélem, hogy az ember általános szükségletrendszerét és beállítódását szabályozó intézményrendszer részletezése meghaladná e tanulmány terjedelmét. Éppen ezért a közlekedési magatartást, a gondatlansággal kapcsolatos beállítódást csak közvetve befolyásoló intézkedések — mint például a gazdaság- és kultúrpolitika, vagy szociálpolitika — elemzésére ezúttal nem térek ki. Inkább azokat a tényezőket veszem szemügyre, amelyek a közlekedési viselkedés közvetlen alakításán keresztül visszacsatolással jellemezhető szabályozzák az általános emberi magatartást.

Elsőként említést kell tenni a *közlekedési előírások* magatartást szabályozó szerepéről. Annak elfogadása mellett, hogy az emberi viselkedést általában nem elsődlegesen jogi előírások határozzák meg, kézenfekvő a következő kérdésfeltevés: mely esetben hat a szabályozás alá vont élethelyzetben inkább eredményes megoldást várni a döntéshozó embertől? Abban az esetben-e, ha az általános keretek között igen alaposan, egyúttal a konkrét megoldáshoz nagyfokú rugalmasságot tanúsítva kidolgozottak az előírások? (Ezt nevezzük alulszabályozásnak.) Vagy abban az esetben-e, amikor jogalkotó a jogalkalmazó számára minden elképzelhető szituációra kész recepttel áll rendelkezésére? (Ezt nevezzük túlszabályozásnak.)

A magam részéről az elsőként ismertetett változat híve vagyok. Úgy vélem, hogy jelenlegi kontinentális gyakorlattal ellentétben — az alulszabályozás elvét magáévó jogalkotás sokkal kisebb veszélyt jelent a közlekedésbiztonságra, mint a túlszabályozás. Az alulszabályozás esetén a közlekedés résztvevőiben kialakulhat az az érzés: zymértékben rájuk van bízva a jó és a rossz, a helyes és a helytelen közötti választás követő döntés. Emiatt eleve figyelmesebben járnak el, inkább törődnek azzal, hogy tesznek a közlekedési partnerek. Vagyis szokássá válik egy olyan vezetési mód, a károkozástól való tartózkodás, a balesetek elkerülését helyezi előtérbe.

Túlszabályozás keretében épp az ellenkező hatás érvényesül. A közlekedők jelenrészre mintegy fetiszizálja a megtanult és begyakorolt közlekedési szabályokat. Elsődlegesen saját — minél tágabban értelmezhető — elsőbbségére koncentrálnak. Ennek az a következménye, hogy a szükségesnél lényegesen nagyobb mértékben ki van mások által okozott veszélyhelyzeteknek. A baleset bekövetkezésének veszélye sokkal fokozódik, ha mindkét partner ugyanilyen beállítottságú.

Kétségtelen, hogy a jelenlegi jogalkotás a balesetek utáni felelősségmegállapítást

¹¹ *Irk Ferenc: A forgalomellenőrzés és prevenció hatékonyságának kapcsolatáról.* Belügyi Szemle, 1970. augusztus-10. old.

többé-kevésbé jól szolgálja. Látni kell azonban, hogy ezzel a jogalkotás csupán még hozzá véleményem szerint legkevésbé fontos célját érte el. Túl azon, hogy körü szabályozás ugysem valósítható meg (ezt bizonyítja a több száz, az általa által még csak nem is ismert állásfoglalás, értelmezés), az egyént a túlszab a biztonságra való beállítódás helyett a saját magatartás jogszerűségének, jogsértő magatartásának esetleges demonstrálására motiválja. Csak az alulszab érvényre juttatása esetén valósulhat meg a „nem ütközni” elv, mint legfőbb előnyben részesítés. (Ennek az elvnek megfelelő Kresz-tervezetet az OKBT tervén belül 1981—82-ben dolgoztuk ki.) Az alulszabályozás esetén — mivel a specifikus részletszabályok hiányoznak — az egyén szinte soha nem lehet biztos hogy egy esetleges baleset kapcsán nem fogják-e — legalábbis részben — utólag lösségét megállapítani.

Ez a felfogás teljes mértékben egybeesik a kellő vezetési gyakorlattal még rendelkező, valamint a feltűnő viselkedést tanúsító járművezetők tovább-, illetve képzési metodikájával. (Hazánk e téren a fejlett motorizációs országokhoz képest egy 10 éves hátrányban van már jelenleg is.) Ezeknek az intézkedéseknek a megvalósítása esetén a járművezetőt elsősorban arra készítik fel, hogy ne a saját jogaival lalcozzék, hanem azt tanulja meg, hogy miként lehet idejében felismerni a jogsértő magatartását. Az utánképzés hazai megvalósításához azonban — mint tettem — alapfeltétel a szabályszerzők gépi nyilvántartása. Csak, ha a helyszíni től kezdve a legsúlyosabb vétségig minden tettenért szabályszerző hosszabb figyelemmel kísérhető, akkor van lehetőség a feltűnő viselkedésű személyek megbízhatóságának felmérésére a többségtől.

A kedvező háttérfeltételek köréből csupán még két olyan tényezőt kívánok kiemelni, amely hatósági döntések és azok megvalósítása körébe tartozik, s amely jelen befolyással lehet a biztonságra.

Ezek egyike a forgalomszervezés. Kétségtelen, hogy a tíz-tizenöt évvel ezelőtti zethoz képest talán itt történt a legtöbb kedvező változás. Sőt, mintha ma már a nagy anyagi ráfordítást igénylő beruházások olykor a tervezettel ellenkező eredmények el. Ennek talán legjobb példája a kijelölt gyalogos átkelőhelyek létesítése. A gyalogosok biztonságát nagymértékben fokozni hivatott útburkolati jelek úgy porodtak, hogy gyakran nemcsak a járműközlekedés folyamatosságát hiúsítják hanem sokszor kellően át nem gondolt elhelyezésükkel szükségtelen veszélyforrássá válnak. A gyalogos bizik elsőbbségében, a járművezető viszont nem képes ennek tenni. (Egy KTI-vizsgálat szerint a fővárosi zebrák számát mintegy 30 %-kal kevesebb kellene.) De ugyanígy ítélni lehet meg azoknak a tilalmaknak az özőnét, amelyek a járművezetők döntő többsége semmibe vesz. Ezek — már csak azért is, mert a rendőrség nem képes az előírásoknak érvényt szerezni — devalválják a tilalmak jelentőségét.

Végezetül szólni kell a közlekedésbiztonságot közvetve befolyásolni képes intézmények tevékenységéről. E körben nem lehet kritika nélkül hagyni — nemcsak a közlekedésbiztonság körében — az Állami Biztosító jelenlegi szerepjátszását. Megszüntetendő a tiltás, hogy míg egyik oldalról a jog bizonyos tilalmazott cselekvések elkövetését súlyos hátránnyal fenyegeti és bünteti, addig a biztosító az előidézett anyagi hátrányokozás tekintélyes részét — a szabályszerűen közlekedők, sőt a közlekedőktől független személyek rovására — átvállalja. A biztosításnak megvannak azok a külföldön jól kipróbált formái, amelyek közvetlen ösztönzést adnak a másra nézve jogszerű magatartás tanúsítására. Ezt nem pótolja a szervezetnek a különböző balesetmegelőző programokat elősegítő anyagi támogatása.

Az előzőekben közreadott gondolatok vázlatosan ugyan, de remélhetőleg sikeresen mutatták be elképzeléseimet a jelenleginél hatékonyabb balesetmegelőzés lehetőségeiről és korlátairól. Épp a határvonalak és összefüggések felrajzolása útján hozzájárulhatnak a rendőri munka hatékonyságát, ezen keresztül a még eredményesebb megelőzést szolgálni képes döntésekhez, intézkedésekhez.

Remélhetőleg sikerült rámutatni arra, hogy a rendőrség szerepe a prevencióban nem hogy csökkenne, de célirányos — részint az állomány képzettségét, részint műszaki ellátottságát érintő — döntések útján jelentősen fokozódhat. Ezek az intézkedések elősegíthetik a megelőzés különböző területein végzett tevékenységek jelenleginél jobb összekapcsolását, s így a komplex prevenciók tevékenység fokozását. Ez pedig elengedhetetlen ahhoz, hogy a gondatlanság egész területén minőségi változás álljon be.

