

## A közlekedési szabálysértési nyilvántartási rendszer és a jogpolitika

ÍRTA: DR. IRK FERENC,  
az OKKRI főmunkatársa,  
az állam- és jogtudomány  
kandídátusa

*Jelenlegi nyilvántartási rendszerünk csak igen korlátozott mértékben alkalmas a közlekedésre fokozottan veszélyes járművezetők kiszűrésére. Adataihoz a helyszínen az intézkedő rendőr nem juthat hozzá, s az általa kiszabott bírságot sem tartják nyilván. Közlekedési fegyelmünk ismeretében joggal vetődhet fel például az NSZK-belihez hasonló jellegű nyilvántartási rendszer hazai létjogosultsága.*

A több mint ötven évre visszanyúló közúti közlekedési baleseti oktatásnak van néhány olyan megállapítása, amelyek rövid összefoglalása fontos kiindulási alap témánk szempontjából.

A szakemberek csaknem fél évszázada rájöttek arra, hogy a baleset, mint tömegjelenség, számos olyan véletlenszerű tényező együlthatása folytán következik be, amelyek mind az emberben, mind az őt körülvevő környezetben előfordulhatnak és elő is fordulnak.

Az elmúlt évtizedek kutatásai felhívták a figyelmet arra, hogy az emberek baleseti helyzetbe kerülési esélye nem egyenlő. Vanak olyan embercsoportok, amelyek körében nagyobb a valószínűsége annak, hogy balesetet okozzanak, vagy éppenséggel ilyen események szenvedő alanyaivá váljanak. Ők tehát a többséghez képest ilyen értelemben feltétlenül hátrányos helyzetűek. Témánk szempontjából a visszatérően balesetet előidézők érdemelnek figyelmet, ők ugyanis a többsadalom többségéhez képest nyilvánvalóan nagyobb kárt okoznak a közösségnek.

### A közlekedési balesetek néhány jellemzője

Az oktatások különösen az utóbbi két évtizedben intenzíven foglalkoztak a balesetek előjelenségeivel. Ezek során rá-

jöttek arra, hogy egy-egy súlyos kimenetelű, személyi sérüléssel is járó balesetet számos, csak dologi kárral járó esemény előz meg. A legutóbbi évtizedben létes körben elterjedt konfliktuskutatások — többek között — arra is ráirányították a figyelmet, hogy a dologi károkozashoz képest igen nagyszámú, a baleset közvetlen veszélyét magában rejtő konfliktusszituáció fordul elő. Azt pedig ugyancsak már régebből tudjuk, hogy egy-egy balesetet nagyszámú szabálysértés előz meg.

A kutatók mintegy huszonöt éve figyeltek fel arra, hogy egy-egy személy szabálysértéseinek gyakorisága és a baleset okozásának valószínűsége között kapcsolat van. Az újabb kutatások pedig arra utalnak, hogy egy adott személynél a szabálysértési és konfliktushelyzet-okozási, illetve a konfliktushelyzet-okozási és baleset-okozási gyakoriság között szoros a kapcsolat.

A tudományos felmérések azt is feltárták, hogy az említett törvényszerűségek mellett — vagy mindezek ellenére — viszonylag nagy számban okoznak olyan személyek is súlyos kimenetelű balesetet, akiktől — előző közlekedési viselkedésük alapján — ez nem volt várható. Hazai felméréseink is igazolják, hogy a bűncselekményi szintet is elérő közlekedési baleset-okozók körében sok az olyan, aki a szabálysértési nyilvántartás adatai között nem

szerepelt, sőt a balesetet megelőzően hosszú időn át bizonyítottan balesetmentesen vezetett.

A járművezetőket a baleset-megelőzés legkülönbözőbb eszközeivel tehát tulajdonképpen nem arra kell — mert nem is lehet — ösztönözni, hogy súlyos kimenetelű balesetnek is ne legyenek részesei, hanem arra, hogy lehetőség szerint *minél kevesebb hibát kövessenek el*. Továbbá arra, hogy bizonyos szituációkban, amelyekben a hibázás valószínűleg súlyos következménnyel jár, *ne hozzanak rossz döntést*.

Mindezekből következően a szankcionálásnak, mint a megelőzés egyik eszközének arra kell a lehetőségeit összpontosítani, hogy elsősorban azokra hasson, akik *az átlagosnál gyakrabban hibáznak*, akik a többségnél nagyobb veszélyt jelentenek a társadalomra.

### A jelenlegi nyilvántartási rendszerrel

Közlekedési szabálysértési nyilvántartási rendszerünknek tulajdonképpen csak egyetlen *előnyéről* beszélhetünk, nevezetesen arról, hogy *egyáltalán létezik*. A nyilvántartás tényén kívül azonban *preventív szempontból pozitívumai rendkívül szerények*. Teljességgel alkalmatlan arra, hogy a rendőr a helyszínen információt szerezzen a feltartóztatott járművezető közlekedési előéletéről. A jelenlegi kartonrendszer *kezelése nehézkes*, így az adatok még a szabálysértési előadók által elbírált ügyek körén belül is — különösen Budapesten és a nagyvárosokban — csak nehézségek árán érhetőek el. Az újabb adatok bevitele, a már érdektelenek törlése nagy erőket von el lényegesen fontosabb munkáktól. Az átfutási idő is hosszú.

Ez az információrendszer jellegénél fogva alkalmatlan egy másik fontos feladat megvalósítására, nevezetesen arra, hogy összehasonlításokat lehessen tenni egy adott terület — város, megye — *baleseti és az ugyanilyen jellegű szabálysértéseket megvalósítók tettenérési gyakorisága között*. Erre pedig a közlekedésbiztonság fokozása érdekében nemcsak éves vagy féléves, de

területről és időszakokról függően akár tiznapos bontásokban is igen nagy szükség volna. A baleseti helyzet romlása ugyanis — ha hiszünk a büntetés legalábbis korlátozott megelőző szerepében — *a szankcionálási rendszerben alkalmazott súlypontok megváltoztatásait* is sürgősen igényelheti.

Az elszaporodóban levő jelenségekre — akár bizonyos járművezető csoportok, akár egyes típusú szabálysértések körében fordulnak elő — fokozott intenzitással, *lehetőleg azonnal* célszerű reagálni. Ma ez lehetetlen. Nincs az a parancsnok, aki képes volna — beosztottjainak érzéseken alapuló információira alapozva — a baleseti helyzet és a szabálysértési intézkedések közötti kapcsolatot világosan átlátni. Ezért nem is tud hatékony, a baleset-megelőzést szolgáló, a speciális viszonyokra tekintettel levő intézkedési tervet kidolgozni. Erre pedig a mondottakon túl a személyi állomány korlátozott létszáma miatt is igen nagy szükség volna.

### A hazai korszerű nyilvántartási rendszer célja, feltételei, lehetséges változatai

Az előző fejtegetésekből kiténik, hogy közlekedési szabálysértési nyilvántartási rendszerünknek nem egyszerűen a módosítására van szükség. Amennyiben a korszerűséget szempontnak tekintjük, úgy az egész rendszert *új alapokra* kell helyezni.

Az ilyen rendszernek egyidejűleg kettős célt kell szolgálnia, és lin jól működik, erre képes is. Lehetőséget biztosítania egyrészt arra, hogy *bármelyik intézkedő rendőr hozzáférhessen a szabálysértő „előéletéhez”*, másrészt arra, hogy egy-egy területi egység parancsnoka rövid időn belül és helyesen dönthessen *az intézkedések szükséges súlypontjának meghatározásáról*, különösen ami a megvalósított szabálysértéseket illeti.

Amennyiben az elsőként említett cél teljesül, különösebb erőfeszítések nélkül továbbiak is megvalósíthatók. A rendelkezésre álló információk birtokában például

a rendszer továbbfejleszhető olyan irányban, hogy meghatározott szempontok szerint a közlekedők többségénél veszélyesebb magatartást tanúsítókat kigyűjthetők legyenek, és velük szemben speciális — nem feltétlenül szankciójellegű, hanem például tudásgyarapító, utánpótlás formájában megvalósuló — intézkedéseket lehessen tenni.

Előljáróban még egy dologra célszerű felhívni a figyelmet. A következőkben felvázolandó alternatívák mindegyikének előfeltétele legalább egy olyan nagy teljesítményű számítógép, ami bizonyos időtartamon (például a jelenlegi kétéves határon) belül képes a betáplált információk tárolására és gyors rendezésére. Ezen túl szükség van bizonyos területi egységeken — megyéken, nagyvárosokon — belül olyan professzionális személyi számítógépekre, amelyek egyrészt a központi géppel kölcsönös függésben működtethetők, másrészt képesek a helyi adatoknak a központi adatbanktól független, helyi igényeket kiszolgáló kezelésére. Ezek adathordozók nemcsak a közlekedési, hanem a közbiztonsági munka vonalán is jól segíthetik a preventív akciótervek kidolgozását. A döntéseket természetesen nem a számítógép hozza, az csak hozzájárulhat jó előkészítésükhöz.

Lényeges, hogy a számítógép valamennyi közlekedési szabálysértési intézkedést — a helyszíni bírságokat is — *larsa nyitván*. Amikor ugyanis egy ember közlekedési múltjára vagyunk kíváncsiak, ezek a kis ügyeknek tekintett, de halmozódásuk esetén az egyén kedvezőtlen közlekedési beállítottságát nagyon jól mutató információk fontosak lehetnek. A számítógépes információ-rendszernek éppen az az egyik legfőbb előnye, hogy ezeket az információkat egy, erre a célra betanított gépirónó is — mindenféle, a rendőr munkaidejét korlátozó papírmunka nélkül — be tudja vinni a gép memóriájába.

A továbbiakban célszerűnek látszik többféle lehetséges változat vizsgálata, azok előnyeinek és hátrányainak mérlegelése.

### I. változat

Ennek az alternatívának az elfogadása esetén a központi adatbank — egyénekre bontva — csak a szabálysértéseket tárolja. Következésképpen azok halmozódását megfelelő programutastítás segítségével figyelemmel tudja kísérni. Előnye a *viszonylag egyszerű és gyors adatbevitel* lehetősége, következképp a lekérdezés és az információ továbbítása is könnyű. Az adatrendszer *gondozása problémamentes*, hiszen a következő változatokban említett, és esetleg az évek során módosított, igénylő szempontokra nem kell tekintettel lenni. Egyszerű paranccsal autonatikusan elérhető, hogy az évek múlásával szükségtelenné váló információk törölhetőek legyenek. Hátránya, hogy egy adott személy vonatkozásában csak arról tud tájékoztatást adni: adott időtartamon belül milyen gyakran érték tetten közlekedési szabálysértés miatt, arról viszont nem, hogy szabálysértései milyen jellegűek voltak. Nem lehet információhoz jutni olyan szempontok figyelembevételével, hogy például az illető kiemelt szabálysértést valósított meg, közvetlen veszélyhelyzetet teremtett, esetleg dologi kárt okozott.

### 2. változat

Amennyiben ennek az alternatívának az elfogadása látszik célravezetőnek, úgy ez már az előbbiekben túl a szabálysértések minőségéről — veszélyességük szerinti elterősségéről — is tájékoztatást adhat. E megoldáson belül ismét többféle változat közül lehet választani. Így külön-külön lehet kezelni például a közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő vagy anyagi káros balesetet okozó és az ennél egyszerűbb rutin szabálysértéseket. Más megfontolás szerint választhatók külön a *potenciálisan veszélyes* kiemelt és az egyéb szabálysértések.

Lényegében az utóbbi megoldásnak egy tovább finomított módzata az a rendszer, amelyet a Német Szövetségi Köztársaságban, és — bizonyos eltérésekkel — az Amerikai Egyesült Államok több tagállamában is alkalmaznak. Ezek lényege, hogy előre meghatározott szempontok szerint rangsorolják a közlekedési szabály-

sértéseket, és ezekhez egy súlyponti számot kapcsolnak. A 2. változat előnye, hogy az egyén előéletéről — az 1. változathoz képest — sokkal finomabb képet lehet kapni. Ezúttal már arról is informálódhat a lekérdező, hogy az egyén milyen mértékben veszélyes a közlekedés biztonságára. Tájékoztatást kaphat arra vonatkozóan is, hogy a legutóbb megfigyelt vagy tetten ért közlekedésellenes viselkedés *tipikusan jellemző-e az egyénre*, továbbá az illető korábban ilyen jellegű és veszélyességű szabálysértést nem vagy csak ritkán követett el.

A pontozásos vagy ahhoz érdemben hasonló rendszer megteremtí a lehetőséget annak, hogy a gép a megadott programutasítás szerint folyamatosan figyeljen minden egyes, a nyilvántartásban szereplő embert, és szükség esetén *automatikus jelzést adjon*, ha a járművezető elert vagy meghaladott egy előre meghatározott tűrőhatárt. A gép *emberi beavatkozás nélkül* figyelmeztető levelet írhat az érintettnek, amelyet csak postázni kell. Kiválogathatja azokat, akik oly veszélyesek a közlekedésre, hogy megfelelő intézkedések megtétele nélkül — például a vezetői engedély időleges bevonása, újbóli járművezetői vizsgára kötelezés, atánképzés — tűrhetetlen mértékű veszélyt jelentenek a közlekedésre. E rendszer *hátránya éppen bonyolultságában rejlik*. A több információ bevitele nagyobb hibalehetőséget rejt magában, és a szükséges tárolókapacitás is bizonyos mértékben növekszik. A járulékos programutasítások nem tekinthetők a rendszer hátrányának.

### 3. változat

Ez abban különbözik akár az 1. akár a 2. változattól, hogy *részlegesen egybekapcsolja a szabálysértési és a bűnügyi nyilvántartási rendszert*. Ha a szabálysértő egy korábbi eseményével a büntető törvénykönyv valamely közlekedési bűncselekményként nevesített tényállását megvalósította, ez a tény a szabálysértési lekérdőzés alkalmával automatikusan rendelkezésre bocsátható.

E rendszer előnye a külön erőfeszítést nélkülöző *nagyobb információbőség* mind

a szabálysértési, mind a büntetőeljárásban az egyén előélete iránt érdeklődők számára. Kérdéses, hogy arányban áll-e ez azzal a legfőbb hátránnyal, ami a két rendszer összekapcsolásának technikai nehézségeiből — mindenekelőtt a gépi rendszerek kölcsönös megfeleltetőségéből, a bűnügyi nyilvántartás egyéb adatainak titkosításából — fakad. Valószínűleg sokkal célszerűbb és egyszerűbb a *kölcsönös priorálás*. Azaz, szabálysértés esetén tájékozódás a bűnügyi nyilvántartásban szereplő adatokról, büncselekmény esetén pedig a tettes szabálykövető vagy szabálysértő viselkedéséről a szabálysértési nyilvántartás előzőekben (2. változat) felvázolt rendszeréből. (Meg kell jegyezni, hogy a bűnügyi nyilvántartás ma még nem tud tájékoztatást adni a balesetokozás alapjául szolgáló szabálysértésekről.)

### 4. változat

Mielőtt e változat felvázolására sor kerülne egy, a mai helyzetünkre nagyon jellemző és kriminálpolitikai szempontból elfogadhatatlan elentmondásra kell felhívunk a figyelmet. Jelenlegi körülményeink között ugyanis előfordulhat — megfelelő adatszolgáltatás hiányában nem tudjuk, hogy milyen gyakorisággal, de bizonyosan nagy számban — olyan eset, hogy valaki *sorozatosan okoz jelentős anyagi kárral járó baleseteket, számára súlyosabb következmények nélkül*.

Ugyanakkor sokan vannak, akik noha ilyen baleseteket nem idéznek elő, mégis súlyos joghátrányokkal kell szembenéznük. A kritika összetűztet itt — sajnálatos módon — a hazánkban ma még monopóliumhelyzetet élvező *Állami Biztosító* szereplőjére kell zúdítanunk. Tény ugyanis, hogy ha valakinek van CASCO-biztosítása, lényegében korlátozás nélkül lehet gondatlan, törheti össze a saját és védteless autótársa kocsijait anélkül, hogy ennek számára *bármiféle súlyosabb következménye lenne*.

A tényleges problémakör természetesen a most említetténel szélesebb. Hiszen mindenfajta személyi ellenőrzési lehetőség nélkül a biztosító hatalmas összeget fizet ki a felelősségbiztosítás alapján is a vétklen

közlekedési résztvevőknek. Jelenleg — nyilvántartás hiányában — képtelenség kiemelni azokat a járművezetőket, akik sorozatosan idéznek elő esetenként rendkívül súlyos károkat okozó, de személyi sérüléssel nem járó közlekedési baleseteket. Nem lehet meghatározni azok körét, akik — nem lévén CASCO-juk — vállalják a saját káruk megtérítését, és a baleseti oktatások megállapításai szerint csak akkor válnak feltűnővé, amikor a sorozatos „pléh-káros” baleseteiket egy rendkívül súlyos követi. A jelenlegi rendszer ösztönzi az autósokat arra, hogy bizonyos körülmények között — például ittas állapotban, lejárt vezetői engedéllyel vagy műszaki vizsga nélküli vezetéssel — minél gyorsabban ismerjék el felelősségüket, mert jól tudják: ily módon eredményesen kerülhetik ki az igazságszolgáltatást.

A most vázolt felismerés egyáltalán nem nevezhető újkeletűnek. Az Állami Biztosító és a rendőrségi szabálysértési nyilvántartási rendszer egybecapcsolására már évekkel ezelőtt javaslat született. Ezt a biztosító képviselője minden alkalommal szóban — tudomásom szerint írásban soha meg nem erősítve — azzal utasította vissza, hogy a biztosító nem hatóság, hanem érdekképviseleti szerv, amely ügyfeleit — úgy mond — nem szolgálhatja ki a rendőrségnek. Ha ezt tenné, csökkenne a biztosítottak száma, és növekedne a baleset helyszínét elhagyó járművezetők aránya.

Meg kell állapítani, hogy ez az álláspont az érvek vonatkozásában nem bizonyított, e felfogás a hazánkban más területeken is tipikusan problémákat okozó partikuláris érdekeket helyezi a közösségi, a társadalmi érdekek fölé. Etikailag pedig — az érintettek egyenlőtlen felelősségviseleti kötelezettsége miatt — kifejezetten elfogadhatatlan.

A 4. változatnak az elfogadása lényegében azt jelenti, hogy a korábban az 1–3. alatt tárgyalt alternatívák bármelyike kiegészülne a biztosítási rendszerben károkozásért nyilvántartott gépjárművezetők adataival. Legfőbb előnye, hogy a lekérdezett személy előéletét — benne a bizonyítottan veszélyt teremtő magatartások

számát és jellegét — a korábbi változatokhoz képest sokkal teljesebben lehetne megítélni. A közlekedés biztonságára adott időtartományon belül súlyos veszélyt jelentők tábora így nagyobb biztonsággal volna behatárolható.

A rendszer természetesen csak jobb lenne a jelenleg alkalmazott bármelyikénél, de nem lenne tökéletes. Továbbra is előadódhatna, hogy akit a rendőri következmény nélküli szabálysértésen tetten ér, annak azonnal súlyosabb következménnyel kellene számolnia, mint az anyagi kárt okozóknak. Ugyanis nem volna szükség a mai jogszabályaink szerint rendőri intézkedést nem igénylő, csak anyagi káros balesetek esetében továbbra sem a szabálysértési eljárásra. Ezt egyrészt hatóságaink teherbíró képessége nem viselné el, másrészt ez feltehetően felesleges is volna, hiszen már maga a számon tartottság lényegesen elegendő ösztönzés lehet a járművezető számára. Hosszú távon tehát mindenki jól járhat. A jogellenes helyszínelhagyásoktól való félelem pedig részint nem bizonyított, részint ez különféle eszközökkel, például a lakosság fokozott közreműködésének kiváltásával megfelelő korlátok közé szorítható.

Egyetlen lényeges hátránya a rendszernek a fokozott bonyolultság. Mivel most már lényegileg különböző típusú és célú rendszerek összekapcsolására lenne szükség, az információk átvételének biztonsága csak több kontrollmechanizmus beépítése útján s nem utolsósorban igen jó szervezethez való megvalósítható. Az előzőekben adott ismertetés alapján a leghatékonyabb a 2. változatban megfogalmazott elképzelés beolvasztása volna a 4. változatba.

#### A továbblépés előfeltételei

Annak érdekében, hogy az előzőekben felvázolt nyilvántartási rendszerek bármelyike optimális hatékonysággal működhessen, ma még részben hiányzó néhány előfeltétel biztosítása is szükséges.

Közöttük első helyen szerepel a szankcionálási elvek át gondolása. Nyomban hoz-

zá kell tenni, hogy ehhez nemcsak bizonyos szemléletbeli változtatásokra van szükség, hanem ennek a *jogalkotásban is vissza kell tükröződnie*. E felfogás alapja az a hazai jogelméletben történetül visszautkröződő elv, amely szerint a büntetésnek igazodnia kell mind a tett, mind a tettes társadalomra veszélyességéhez. A büntetés legfőbb célja a társadalom védelme, ennek rendelhető alá, ezt juttathatja érvényre a generál- és speciálprevenció eszméje, a megítélés alapja pedig a tett.

Ugyanakkor érvényre kell juttatni azt a tudományos felismerést is, amely szerint az élet bizonyos területein — és a közlekedés tipikusan ilyen — valamely tett és annak következményei között az összefüggés számos, a tettes viselkedésétől független tényező által determinált.

Ehhez kapcsolódik a második fontos előfeltétel, amelynek lényege, hogy a *rendőrség közlekedésbiztonsági baleset-megelőző munkájában súlyponti tevékenységre* van szükség. A rendőrség arra összpontosítsa korlátozott erejét, hogy egyrészt az *általában nagy baleseti veszélyt magukban hordozó szabálysértéseket*, illetve ezek elkövetőit leplezze le: másrészt azon fáradozzon, hogy *minél több, súlyos veszélyt magában rejlő szabálysértést* érjen tetten, és tudja ezek veszélyességét hitelt érdemlő módon bizonyítani. Mindebből következik, hogy korlátozni kell annak az elvnek a mindenáron való érvényre juttatását, amely szerint a legfontosabb, hogy a

rendőr egyetlen, előtte lejártszódó szabálysértést se hagyjon figyelmen kívül, minden ilyen okozójával szemben járjon el.

A továbblépés feltétele az *intézkedések hatékonyságcelmzése*. E vonatkozásban nem arról van szó, hogy melyik rendőr milyen minőségű munkát végez, mennyire van tekintettel egyrészt a szabálysértés könnyű bizonyíthatóságára, másrészt tényleges, illetve absztrakt veszélyességére. Természetesen ez sem volna megvetendő feladat, de most arra a hazánkban eddig soha és sehol el nem végzett munkának a megkezdésére és tartós végzésére gondolok, amelynek célja kimutatni, hogy milyen összefüggés van egyrészt *egyes baleset- és intézkedéstípusok szabálysértések szerinti gyakorisága között*, másrészt hogyan képes az *intézkedési tevékenység a tényleges baleseti helyzetet befolyásolni* azaz, mennyire hatékony. Ez az alapfeltétele ugyanis olyan döntéseknek, mint például a büntetési nemek és mértékek egymás közötti arányának meghatározása vagy a különféle szabálysértésekkel szembeni fellépési intenzitás növelése, illetve csökkentése.

Előre kell bocsátani, hogy az előfeltételek közül számos kérdéskörben részint indító, részint az eddigi munkát folytató intenzív kutatásokra, sőt egy-egy meggyét modellként kiválasztva a bevezetés kikísérletezésére is szükség van. Remélhető, hogy az OKBT — miként eddig, úgy ezután is — támogatni fogja ilyen jellegű tevékenységünket.

