

Az ittas vezetés kérdőjelei*

ÍRTA: DR. IRK FERENC,
az állam- és jogtudomány
kandidátusa

Célul tűzheti-e a rendőrség a jelenlegi feltételek mellett, hogy valamennyi ittas járművezetőt felderítsen? Befolyásolhatja-e az italozási szokásokat a szeszés ital hatása alatt gépjárművet vezetőik üldözésével? Meghökkenítő gondolat, de logikusnak tűnik: ne követeljünk szigorú abstinenciát a volán mögött ülőktől, inkább szorítsuk ésszerű keretek közé ital fogyasztásukat.

Hazánkban és a többi szocialista országban tilos szeszés ital hatása alatt gépjárművet vezetni. E rendelkezés ellenére az ittasan okozott balesetek száma nagy, és az erősödő törvényi szigor nyomán sem tapasztalható lényeges változás. Mind-
addig kevés eredménnyel vezettek a kiemelten kezelt alkoholelles közlekedés-biztonsági kampányok.

Az alkohol és a gépjárművezetés

Az ittas járművezetés társadalmi hátterének összefüggéseivel ezúttal nem kívánunk foglalkozni. Arra azonban ki szeretnénk térni, hogy vajon egy jól körülhatárolt kisebbséggel vagy a társadalmi szélesebb rétegével szemben kell-e felvenni a harcot?

Egy 1980-ban publikált kutatás¹ négy megállapítására hívom fel a figyelmet. Eszerint az ittas vezetés miatt még Oha felelősségre nem vont, és bizonyos szempontból a gépjárművezetők elitjét Spező autókлубtagok 38,9%-a — a vidékiek 40,3%-a — életében már vezetett ittasan. Közülük a budapestiek 50%-a, a vidékiek 26,6%-a élete során legfeljebb 5 alkalommal került ittaság-ellenőrzésre.

Érdemes arra is felfigyelni, hogy az említett vezetői csoport hogyan vélekedik a járművezetés alatti alkoholtilalomról. A budapestieknek csak 32, a vidékieknek pedig 41%-a ért egyet azzal, hogy már egy pohár szeszés ital elfogyasztása után is veszélyes az autózás. Az ittaságon soha tetten nem érteknek több mint a fele — a budapestieknek 25%-a — már a 70-es évek végén is úgy vélte, hogy túl sokat hall az ittas vezetés veszélyességéről. 30%-uk azon az állásponton volt, hogy a rendőrség túlságosan gyakran zaklatja az autósokat a szondavizsgálattal.

Az előzőek alapján megállapítható, hogy az autósok jelentős része nem ért egyet az alkohol hivatalosan deklarált veszélyességével. Az eddigi intézkedések — elsősorban a propaganda — nem érték el a kívánt célt. Noha minden szakember által tudott tény, hogy az ital károsító hatása már egészen alacsony koncentráció esetén is jelentkezik, mégis kérdéses, hogy a 0,0 — pontosabban a mérési körlátok miatt 0,3 — ezrelékes tilalom valaha is képes lesz-e elérni a kívánt hatást vagy csupán az autósok jelentős része által soha nem követett dogma marad?

A baleseti statisztika azt mutatja, hogy az igazi veszélyt a 0,8‰ feletti véralkohol-koncentráció jelenti, hiszen az ittas baleseteknek több mint negyötöde ilyen érték felett következik be. Amíg a 0,5‰

* Hozzájárulás Villás Lajos r. alhadnagy: Az ittas járművezetésről című cikkhez, Belügyi Szemle, 1980. márciusi szám, 58. old.

1. Siska Tamás: Ittas gépjárművezetését elkövető vezetők elemzése, KRTKI-tanulmány, 1980.

alatti tartományban 1—1 tized véralkohol-csökkentésre a balesetek 1,6%-a, a 0,5—0,8‰ közöttiekre 3,15%-a, addig a 0,9‰ feletti tartományban — maximumnak a 2‰-et véve — 1—1 tized véralkohol-csökkentésre már a balesetek 7%-a jut.

Ellenőrzés és büntetés

Elgondolkodtató eredményekhez jutunk, ha a *rendőrségi ittaságvizsgálatot* elemezzük, mivel a szondavizsgálatok száma évről évre nő, és ezzel együtt természetesen az ittas vezetésen tetten értek száma is emelkedik. Igen sikeresnek tekinthető ez a munka, hiszen a *pozitív szondák aránya csaknem követi az ittasan okozott baleseteknek az összes eseteken belüli arányát*. Ez nemzetközi összehasonlításban is megállja a helyét. Például amíg Magyarországon 1984-ben a szondák 12,3%-a színeződött el, addig Finnországban ezt az ittaságvizsgálatok 6,5 %-ánál állapították meg. Ott viszont az ittasan okozott balesetek aránya is 10% körüli.

Érthetetlen azonban számomra, hogy az említett évben — amikor sem amnesztia, sem más tényező nem zavarhatta meg a statisztikai kimutatást — *hova tűnt el a csaknem 27 000 ittas vezető?* A rendőrségi nyilvántartás szerint ugyanis ebben az évben 52 695 járművezetőnél színeződött el a szonda. A rendőrség ebből szabálysértési úton 11 924 embert vont felelősségre, az egységes rendőrségi-ügyészeti statisztika szerint büntetőeljárású úton felelőssé tettek száma pedig 13 912 volt. Az utóbbi adat — a Btk. 188. §-a értelmében — nemcsak a közúti, hanem a vasúti, a vízi, valamint a légi közlekedésben elkövetett bűncselekmények tettseit is tartalmazza. *Am közülük csak 12 185 főt ült el a bíróság.*

A felelősségre vontak száma összesen 25 836 volt, ami a szondavizsgálatok számának 49%-a. Mivel az arányok az előző és a következő évben is lényegében azonosak, az sem magyarázhatja meg a hiányt, hogy az apparátusok túlterheltek, hiszen amit nem számoltak el az egyik évben, azt tartalmaznia kellene a következőnek.

Hasonló hiány tapasztalható a gépi meghajtású járművel halálos és súlyos sérülések okozók körében is. Az ittas állapotban baleset okozók száma e kategóriában 13% volt, az egységes rendőrségi-ügyészeti statisztika pedig — a többi járművezető kategóriával együtt is — csak 604 személyt regisztrált. A baleset okozók fele meghalt volna? Ez azért nem lehetséges, mert 1984-ben a gépi meghajtású járművek rétkes és vétlen vezetői közül „csak” 462 ember vesztette életét.

Kérdés, hogy az ittasan „eredménybűncselekményt” okozóknak *csaknem felével mi történt?* Ez annál izgatóbb — az általam megkérdezett szakemberek által ugyancsak érthetetlen jelenség — mert amíg a „sima” ittas vezetés esetében még elképzelhető a helyszíni bírság kiszabása, netán az egyszerű figyelmeztetés, addig ebben a körben már kizárt. De vajon jogpolitikailag megengedhető-e egyáltalán, hogy az ittas vezetésen tetten ért személlyel szemben ne kelljen szabálysértési vagy büntetőeljárású kezdeményezni? Helyes-e, hogy a szabálysértő ügyét a helyszínen intézkedő rendőrzés „lerendezhesse”?

Tudom, hogy az ittas vezetés a közlekedésre súlyos veszélyt jelent, mert a balesetek bekövetkezési valószínűségében nagy szerepet játszik. Ebből következik, hogy az ittas járművezetőnek a nem ittasba képest lényegesen nagyobb a társadalomra veszélyessége. Am szem előtt tartom min a rendőrség korlátozott személyi állományát, mind a baleset-megelőzésre fordítható összegek viszonylagos szűkösségét. Mindezek után engedjék meg feltenni a következő kérdést. A baleset- és bűnmegelőzésben valóban *célszerű-e a jelenleg szerepet biztosítani az ittas vezetés szankcionálásának?* Mert az is tény, hogy 10 baleset közül mintegy 80-at nem ittas állapotban okoznak.

Talán az is megkérdőjelezhető, hogy *célszerű-e az abszolút ivási tilalmat fenntartani?* Vajon nem teremti-e az igen enyhén alkoholos befolyásoltsággal legalább azonos mértékű veszélyt a környezetére az

személy, aki józanul ugyan, de fáradtan, családi konfliktusokkal a háta mögött, netán gyógyszer hatása alatt vezet?

Természetesen a Kresz számukra is — nagyon helyesen — tiltja a vezetésre képtelen állapotban történő közlekedést. Tettevésükre azonban ma még — és várhatóan a következő évtizedekben is — csak akkor van lehetőség, ha viselkedésük szemmel láthatóan feltűnő vagy véletlenül fennakadnak egy ellenőrzés hálóján. Jogpolitikailag elfogadható-e az a szemlélet, amely az elvileg azonos társadalmi veszélyességű magatartásformák közül csak azért üldözi inkább a gyakorlatilag esetleg kevésbé veszélyes, mert *arra nézve egzakt bizonyítástechnikai módszerek állnak rendelkezésre?*

Az imént írtakkal még véletlenül sem azt kívánom mondani, hogy az ittas vezetés visszaszorítására a továbbinkban ne tegyünk erőfeszítéseket. Pusztán a mindennapi élet realitási és a jog elvárásai

közötti *nagyobb összhangot* szeretnénk, vagyis azt, hogy ne építsünk légvárat. Vegyük tudomásul, hogy hazánk baleseti statisztikájában az ittasan okozott balesetek száma és aránya elsősorban nem egy szűk réteg deviáns viselkedésének függvénye, hanem azt *az országunkban általános ivási szokások determinálják.*

Amilyen mértékben sikerül ezt megváltoztatni, olyan mértékben fog változni a baleseti statisztikában az ittasak részaránya. Ez a kapcsolat azonban megfordítva nem igaz. Éppen ezért valószínűleg *valahol a 0,5–0,8 százalék között volna célszerű megvonni a vezetés tilalom végső határát.* Gyakorlatias megfontolásokból — amelyek részletezésére nincs lehetőség — hasznos volna az ittas vezetéssel kapcsolatos ügyeket a rendőrség hatáskörében tartani. Persze csak abban az esetben, ha a szabálysértési eljárások körében ma még hiányzó törvényességi garanciák² — például felsőbb szinten a nyomozó hatóságtól független bíróság dönthessen — biztosíthatók lesznek.

² *Cekla Ervin: A bünyőzés változása és a bünyőteljesség jogi, Magyar Jog, 1986. 1. szám 1–8. old.*