

Irk Ferenc

Viski László nézetei a közlekedésbiztonság fokozásáról

Bevezető

Napjainkban gyakran esik szó arról, hogy hazánkban a közlekedésbiztonság még mindig nem érte azt a kívánatos szintet, amelyet a szakemberek korábban reméltek. Sőt, jelenleg még csak kilátás sincs arra, hogy országunk belátható időn belül felzárkózzék a nagyobb autós hagyományokkal rendelkező országokhoz. Nem sikerült ráállni a motorizációs fejlődésnek arra a szakaszára, amelynek legfőbb jellemzője, hogy a járműszám növekedésével párhuzamosan a balesetek, és ezeken belül különösen a halálos balesetek száma legalább tendenciaszerűen csökken. A fejlődésben tapasztalható késésnek számos oka van. Ezek részletezése ehelyütt nem lehetséges. Nincs mód részletezni azokat az okokat sem, amelyek ahhoz az eredményhez vezettek, hogy Magyarország — legtöbb európai szocialista országgal együtt — nemcsak a fejletlen motorizált országok közlekedésbiztonságához képest maradt el mintegy két évtizednyi távolságban, hanem egyes olyan országokhoz képest is (mint pl. Finnország), amelyben az automobilizmus terjedése ugyancsak későn indult meg, s amely államokban a hatvanas években, sőt részben még a hetvenes évek kezdetén is hazánkéhoz hasonló nehézségekkel küzdöttek. Az utóbbi másfél évtizedben azonban ezek fel tudtak zárkózni az élbolyhoz, mi viszont nem.

Szólni kell viszont arról, hogy miként vélekedett közlekedésbiztonság fokozásáról Viski László. Milyen elképzelései voltak, milyen javaslatokat tett

10—15—20 évvel ezelőtt. Melyek voltak azok az általa legfontosabbnak tekintett szempontok, intézkedések, amelyek megvalósítása nélkül már akkor elképzelhetetlen volt egy igazi, rendszerszemlélettel gondolkodó tudós számára az észlelt kedvezőtlen helyzet, tendencia gyökeres megváltoztatása? Mi történt volna, ha a döntéshozatalra jogosultak e javaslatok elhangzásakor, vagy legalább 5—10 évvel utána odafigyelnek az észérvekkel, külföldi tapasztalatokkal alátámasztott elképzelésekre, s nem a homokba dugják helyette a fejüket, nem látszatnehézségekre hivatkozva szabotálják el az észszerű indítványokat? Ma már ezen keseregni természetesen felesleges. Annál fontosabb Viski László ez irányú munkásságát a jövő szempontjából áttekinteni. Javaslatainak döntő része ma is életszerű, sőt mi több: számos esetben ma sem tudunk jobb recepttel szolgálni beteg közlekedésbiztonságunk meggyógyításához. Ideje tehát legalább most, megváltozott gazdasági és társadalmi körülményeink közepette odafigyelni ezekre, és végre nemcsak beszélni róluk, hanem haladéktalanul cselekedni!

1. A közlekedési valóság és a szabályozás szerepe

Viski László a 60-as 70-es évek fordulóján az OKKRI-ban több közlekedéskriminológiai kutatást vezetett. Ezek összegezésekor kitért a magyar közlekedésbiztonság gyenge pontjaira is. Főként szakirodalmi adatokra támaszkodva helyezkedett arra az álláspontra, hogy egyrészt a közlekedésben a társadalom működésében meglévő zavarok tükröződnek vissza; másrészt, hogy a balesetek, mint egyedi jelen-

Irk Ferenc, az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet csoportvezetője (Budapest).

segek végső fokon az embernek a megváltozott körülményekhez, az új technikához való nehézkes alkalmazkodására vezethetők vissza.¹ Ez utóbbi megállapítás rányomja bélyegét a jog szerepéről vallott nézeteire is, amelyekről később lesz szó. Úgy vélte, hogy „a balesetek bekövetkezésében nagy valószínűséggel döntő mértékben hat közre a hazai közlekedésnek ma tapasztalható sajátos légköre. Kétségtelen tény az, hogy a forgalmi és a baleseti helyzetre egyaránt kiható egészségtelen közszellem és közúti morál létezik ma hazánkban. Amilyen mértékben sikerülne kiküszöbölni azokat a tényezőket, amelyek közrejátszanak a helyzet kialakításában, olyan mértékben lehetne megalapozott reményt táplálni többek között a közúti közlekedési balesetek számának csökkentése iránt is.”² Az egyén helytállása szempontjából legfontosabb célnak a szabálykövetés elérését tekintette. Úgy vélte, hogy „a közlekedési balesetek megelőzésében nélkülözhetetlen, a közlekedési szabályszegések elleni küzdelemben a legfontosabb tennivaló a normakövetési készség kialakítása.”³ Minden egyéb megelőzési beavatkozást e cél érdekében megvalósítandó fontos eszköznek tekintett.

Az eszközöket két fő csoportba sorolhatjuk: az egyikbe azok tartoznak, amelyek a közlekedő emberrel függetlenül hatnak annak érdekében, hogy normakövetése elé minél kevesebb akadály gördüljön. A másik csoportba azok a beavatkozások tartoznak, amelyek közvetlenül az embert kívánják a helyes irányba befolyásolni. Az első csoportban kiemelt szerep jut a forgalomszervezésnek és a közlekedés biztonságát garantálni hivatott közlekedési szabályoknak, a másodikban a legfontosabb az oktatás, a nevelés, a propaganda, de ide tartoznak a szabályszegő magatartás megakadályozását elősegíteni hivatott beavatkozási formák is, mint az ellenőrzés és a büntetés.

Viski László munkássága során állandóan hangoztatta, hogy „megfelelő közlekedési morál kialakulása csak akkor várható, ha a közlekedés objektív feltételei, elsősorban pedig a közlekedéssel kapcsolatos hatósági tennivalók kielégítő ellátása ehhez megfelelő alapot nyújtanak. ... Ennek az összefüggésnek szem előtt tévesztése a legfontosabb eszköztől fosztja meg a közlekedési nevelést és a gyakorlati következtetések levonása nélkül a fegyelmezett közlekedés, a megfelelő közlekedési morál pusztá óhaj, jámbor kívánság, legjobban esetben megvalósíthatatlan követelmény marad csupán. ... Csak ha azt látja a gépkocsivezető, hogy a társadalom részéről minden erőfeszítés megtörténik a közlekedési dilemmák megoldására, csak akkor lesz kész a maga részéről is arra, hogy minden erejét megfeszítse a jogszabályok betartása érdekében.”⁴ Első helyre sorolta ebben a kívánatos segítségnyújtásban a forgalomirányítást. Mint büntetőjogász szállt szembe azokkal, akik a kényelmesebb utat kívánták (kívánják ma is) járni, és úgy vélték (vélik), hogy a büntetések szigora elegendő eszköz a helyzet

megváltoztatásához. „Sem a szabályszegések leküzdésében, de még kevésbé a közlekedési balesetek számának csökkentésében természetesen nem egyedüli és nem elsődleges eszköz a szankciók alkalmazása. Nyilvánvalóan háttérbe szorul az általános balesetmegelőzés eszközei és lehetőségei sorában, ahol elsősorban technika fejlődésétől lehet és kell döntő változást mérni.”⁵ A kutatási tapasztalatok sajnálatosan utaltak, hogy a megkérdőjeleztek a hatóságoknak közlekedéssel kapcsolatos tevékenységét nem tekintették kielégítőnek, s emiatt gyakran bizalmatlanok azokkal szemben.⁶ Főként a forgalomszervezés nyosságai, ellentmondásai voltak szembeötlőek.

Amíg az utóbb említett területen — nemzetközi mércével mérve is — az elmúlt másfél évtizedben ványos fejlődés következett be hazánkban (nő a anyagi forrásokra hivatkozással számos, a forgalom biztonságát nagyságrenddel növelő intézkedés elmaradt, de legalábbis a tervekhez képest jelentősen lelassult, amelyek között elsősorban szerepel az autópálya-építés), addig az oktatás területén lényegében semmi. „A szabályok megismertetését és a megtanulását a közlekedés szolgálati módozatok és lehetőségek, elsősorban az iskolai és az iskolán kívüli felvilágosítás, propaganda, a széles körű állami és társadalmi preventív intézkedések mindig megelőzik és fokozatosan háttérbe szorítják a büntetőjog felhasználását”⁷ írta huszonöt évvel ezelőtt. Csak hogy amíg a büntetőjogi beavatkozás változatlanul működik, addig pl. az iskolai oktatásban úgyszólván tapodtat sem sikerült előbbre lépni. Pontosabban annyit, hogy ma rendelkezésre állnak azok a tankönyvek, amelyekben a pedagógusok nem tanítanak.

Az intézményes közlekedési balesetmegelőzésnek ma egyetlen gazdája az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, amelynek megalakításában Viski László vékenyen részt vett, s haláláig irányította az egyik aktívabban működő egységét: a Jogi és Nemzetközi Szakbizottságot. Széles körű külföldi kapcsolatokat használva segítette elő, hogy a fiatal szervezet szintje azonnal bekapcsolódhasson a nemzetközi vérkeringésbe. E szervezet feladataival kapcsolatban megalakulásakor hangoztatta, hogy „nem elegendő csupán az ismeretek közvetítése. A propagandatevékenység nem azonos a szabályok betartására vonatkozó felhívások ismétlésével. Az ismeretek adásakorében ... elsősorban abban kell segítséget nyújtani, a közlekedők számára, hogy helyesen felismerhessék a közlekedés veszélyeit. Az általános óvatosságra az egyes szabályok betartására intő szövegek, jelzések vagy ismételtetés helyett a konkrét magatartási mátra kell nevelni, a szabályok megsértését és helyes eredményező propagandamódszereivel. A közlekedésre nevelés mindezeknél több: a szabálykövetés értelmű igénységét érzelmi töltéssel kell meg erősíteni és ehhez a szabályszegésekkel szembeni erkölcsi felborodás kiváltásához is értenie kell.”

Tömegkommunikációs szerveinek balesetmegelőző tevékenységét értékelve megállapította, hogy kezdeményezi a biztonságot, csak álláspontokat

¹ Viski László: Közlekedés-szociológia és közlekedési büntetőjog. Állam- és Jogtudomány 1971/3. 464—491. old.

² Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításai. Kriminológia és Kriminológiai Tanulmányok X. kötet 1973. 209—246. old.

³ Viski László: Közlekedési büntetőjog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó 1974. 132. old.

⁴ Viski László: Közlekedési morál és hatósági munka. Referátum a 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpóziumra. Közok. 1972. 337—340. old.

⁵ Viski László: Közlekedési büntetőjog. I. m: 209. old.

⁶ Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításai. I. m.

⁷ Viski László—Imre Iván—Ternai Zoltán: Közúti közlekedési balesetek elbírálása. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó 96/16. old.

zól. Hiányoznak a baleseti elemzések, ehelyett többnyire szűkszavú közleményekben arról tesznek említést, hogy ki, mikor, milyen szabályszegéssel idézett elő balesetet.⁸

Jó tíz évvel ezelőtt még értékelhető volt a televízió közlekedésbiztonsági tevékenysége, hiszen a „Mindenki közlekedik” rovata elsősorban ezt szolgálta.

Bár a televízió tevékenysége már akkor sem volt — nemzetközi egybevetésben — példamutató, azonban mégis több volt a jelenlegi semminél. (Hacsak a kizárólag csúcsidőn kívül bemutatott OKBT-filmek, valamint az e tanulmány megírásakor hetenként egyszer jelentkező „Sokkoló” adásával nem véli úgy a televízió műsorszervezősége, hogy a maga részéről mindent megtett a hűségként egy kisváros népességének számát kiirtó járvány visszaszorítása érdekében.) Pedig már több mint tizenöt évvel ezelőtt konkrét példákkal szolgált Viski arra, hogy a televízió miként lehet hasznos segítőtje a balesetmegelőzésnek. Az Amerikai Egyesült Államokból hazatérve, tapasztalatainak összefoglalása során hívta fel a figyelmet erre.⁹

Másfél évtizeddel ezelőtt helyesen mutatott rá arra, hogy „a balesetmegelőzés jelenlegi egyik legdöntőbb láncszemének a gyalogos elütésének megelőzését, ennek érdekében pedig a gyalogosokat az átkelőhelyeken ténylegesen megillető elsőbbség egyértelmű jogi elismerését és megvalósítását tartjuk.”¹⁰ Ugyanakkor szorgalmazta, hogy az egész propagandatevékenységünket gyökeresen át kell értékelni, s az eredménytelenségből adódó tanulságokat mielőbb le kell vonni. Jelszava: propaganda helyett helyes tájékoztatás! Ma már nyilvánvaló, hogy ha ez a felismerése nem talált volna siket fülekre — csupán a gyalogoselütéseknek nemzetközi összehasonlításban különösen kirívóan kedvezőten számának radikális csökkentése útján —, hazánk baleseti helyzetét jelentősen meg lehetett volna az évek során javítani. Mivel azonban a javaslatot az erre hivatottak nem kívánták megvalósítani, az elmúlt évtizedekben a gyalogos — járművezető ellentét — a várttal szemben — nemhogy csökkent, de kifejezetten növekedett. Emiatt természetesen nem csökken a gyalogos áldozatok száma sem. A megértés helyett a félelem légköre, és ennek következménye: az agresszivitás, a más érdekének, adott esetben az életnek semmibe vétele vált egyeduralmukodóvá.

Viski László a jogalkotás körében kifejtett tevékenységével mindmáig rányomta bélyegét közlekedésünkre. Annak ellenére, hogy már életében — utána még inkább — presztízsockokra is visszavezethetően néhányan mindent megtettek azért, hogy e nyomokat eltüntessék. (Jó példa ez utóbbira a jobbkéz-szabály értelmezésével kapcsolatos vita, ahol Viski észérveit¹¹ már életében, utána pedig még inkább minden racionalitást mellőző, érvelésmentes eszközökkel, hatalmi szóval tették semmissé.) Nagy fontosságot tulajdonított annak, hogy a Kresz „szelleme” és „betűje” lehetősége szerint mindig összhangban legyen. Egyik legutolsó erőfeszítéseként alkotta meg — együttműkö-

désre kész szakemberekkel közösen — az első Kresz-útmutatót, amely tulajdonképpen a jogszabály miniszteri indoklásának szerepét volt hivatott betölteni az egységes értelmezés érdekében. Ő fogalmazta meg első ízben a biztonságos közlekedés alapelveit az ún. bizalmi elvben¹² (amely a jogalkotó máig ismeretlen megfontolásából csonkán került bele a Kresz-be). Ő vezette be az ún. „tisztázatlan forgalmi helyzet” fogalmát. Mint kiváló jogász rájött arra, hogy a Kresz eleve alkalmatlan minden szituációban minden partner számára a követendő magatartást előírni. Halála után az a vívmányt is — amely a joghézag nyilvánvalóvá tételével elsősorban az érintett közlekedési résztvevők morális felelősségvállalását lett volna képes fokozni, másodsorban az önkényes jogértelmezés körét tudta volna elfogadható keretek közé szorítani — sikerült megsemmisíteni.

2. A szabályszegések visszaszorítása

E kérdés tárgyalásánál fontos kiindulási alap az a nálunk fejlettebben motorizált országokból származó megfigyelés, amely szerint a jog enged a technikának, azaz egyre alacsonyabb követelményeket állít fel az emberrel szemben. Ez természetes összefüggésben van azokkal a szociológiai és pszichológiai megfigyelésekkel, amelyek szerint hibátlan teljesítményre a technika világában senki nem képes. Legfeljebb a hibázások gyakoriságában és jellegében fedezhető fel az emberek, ezek egyes rétegei, csoportjai között eltérés. Épp ebből fakad az a helyzet, hogy — pl. a közlekedés körében — megváltozott a bűnözés, illetve a normakövető magatartás „kivétel—szabály” viszonya. Ez azt jelenti, hogy amíg a büntetőjog normái mögött hagyományosan elítélő társadalmi értékítélet húzódott meg, addig a közlekedési szabályok megszegésénél hiányzik az erkölcsi töltés, a társadalmi érvény. A feladat mindebből fakadóan nem lehet más, mint a jog értékrendje elsőbbségének helyreállítása. Épp emiatt fontos a szabálykövetés elősegítése a már említett eszközök felhasználásával annak érdekében, hogy a szabályok automatikus cselekvésekké, szokásokká váljanak. Ezt követheti — társadalmi méretekben — a szabályok helyeslése. A szabályok betartásának kikényszerítése a prevenció rangsorban csak ezután következik. A büntetőjognak pedig csupán a legsúlyosabb eseteket kell megragadnia.¹³

A megfigyelhető szabályszegések visszaszorításában legjelentősebb szerepe a rendőrségnek van. Olyan országokban azonban, ahol a jogkövető magatartásra ösztönzést komolyan veszik, a rendőrség nemcsak azaz foglalkozik, hogy minél nagyobb számban érje tetten a bizonyíthatóan szabályt szegőket, és közülük is elsősorban a súlyos veszélyt jelentő egyéneket, hanem tetemesen kiveszi részét a forgalom irányításából is. Ezért érdemes ehelyütt is visszaidézni, miként összegezte Viski László egyesült államokbeli tapasztalatait. Ott a rendőrség feladatai a következők:¹⁴

⁸ Viski László—Irk Ferenc: Tömegtájékoztatási eszközeink közlekedésbiztonsági munkájáról. Belügyi Szemle 1974/6. 23—32. old.

⁹ Viski László: Közlekedésrendészet és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. Kriminológiai Tanulmányok VIII. kötet, 1970. 209—248. old.

¹⁰ Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításából. I. m.

¹¹ Viski László: A jobbkéz-szabály helyes értelmezéséhez. Belügyi Szemle 1968/12. 78—85. old.

¹² Viski—Imre—Ternai: I. m. 360. old.

¹³ Viski László: Közlekedésszociológia és közlekedési büntetőjog. I. m.

¹⁴ Viski László: Közlekedésrendészet és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. I. m.

a) Jelenlétével és szükség esetén közreműködésével biztosítani, hogy a járművezetők és a gyalogosok a jelzőlámpa jelzéseihez alkalmazkodjanak.

b) A balra nagyívű kanyarodás elősegítése a zöld jelzésben szembejövő, egyenes irányú forgalom időszakos leállításával és a kanyarodó járművek átbocsátásával.

c) A jobbra, kis ívben történő kanyarodás elősegítése úgy, hogy az a manőver a gyalogosok biztonságának veszélyeztetése nélkül lebonyolítható legyen.

d) A járműoszlop végének „levágása”, vagyis a kereszteződéshez közeledő járművek leállítása még a zöld fény világítása során akkor, ha a kereszteződés utáni útszakasz forgalmi helyzetéből (telítettség, torlódás) nyilvánvaló, hogy a zöldben kereszteződésbe behajtó járművek mindegyike azt már a zöld fény tartama alatt elhagyni nem képes.

e) A megkülönböztetett járművek áthaladásának biztosítása, vagyis az ilyen járművek átbocsátása a szabad irányból közlekedő egyéb járművek leállítására révén.

f) A parkolási feyelem biztosítása a csomópont közvetlen közelében.

Viski helyesen látta, hogy az esetleges szabálysértések is könnyebben megelőzhetők, ha okaik egy jelentős részét (pl. a kanyarodás lehetőségére történő várakozási idő hosszúsága folytáni türelmetlenséget) a jó irányítás segítségével eleve sikerül kiküszöbölni. Mint a nyugati országokban általában, úgy az USA-ban is elképzelhetetlen, hogy egy csomóponton a jelenlévő rendőr ne irányítsa, hanem csak ellenőrizze a forgalmat.

Hazánkban ezt a tanulságot nem sikerült megfogadni. Ahelyett, hogy 15—20 évvel ezelőtt a kereszteződésekben még valóban gyakorta szemlélődő rendőroket beállították volna a javasolt módon a forgalom segítésére, időközben sikerült őket ezekről a helyekről teljesen eltüntetni. Eközben általánossá vált a tilosba hajtó autósok megbüntetése, a kereszteződést zöld jelzés ideje alatt elhagyni nem tudó járművezetők korholása, a gyalogosok közé kanyarodó gépkocsivezetők szidalmazása. A közlekedés ritmusát zavaró, a partnereket idegesítő nagyvárosi állapotok legfőbb oka a forgalmas kereszteződésekben az, hogy ezekről a helyekről a rendőrség visszavonult.

Az ellenőrzés ki nem elégítő volta természetesen a járművezetők egy részének előnyt jelent, mert számos jogsértést büntetlenül úszhat meg. Ez az előny azonban számukra is csak látszólagos, mindenki más számára egyértelmű hátrány. „Ha tetlenül nézünk, ahogy ma számtalan gépkocsivezető veszélyes cselekményeket hajt végre a közlekedésben — ami szokássá válik, mert az állam nem avatkozik be —, akkor súlyosan jogtalanul járunk el épp ezekkel a gépkocsivezetőkkel szemben. Egy napon vagy maguk esnek baleset áldozatául, vagy egy olyan igazságszolgáltatás kezébe kerülnek, amely nagy szigorral büntet, ha egy veszélyes — és eredmény nélkül csaknem mindig büntetlenül hagyott — magatartás testi sérüléshez vagy halálhoz vezetett.” — idézi Viski 15 évvel ezelőtt egy külföldi kutató véleményét.¹⁵

Viski úgy vélte, hogy a szabályszegések következetes üldözését a szabálytalan várakozásoknál kell kezdeni. „Budapesten általános jelenség a következ-

mények nélkül maradó szabálytalan várakozás, ami től nem messze eső lépés akár az automata lámpák los jelzésének a forgalommentes időben történő önkényes meghaladása sem. A következmények majdnem biztos elmaradásával számoló járművezetők az forgalom után a mozgó forgalomban könnyen kezdik saját normarendszereiket önkényesen alkalmazni. Fegyelem megszilárdítása mindenképpen az álló forgalom megrendszabályozásánál kell kezdődjen. Még hozzá következetesen, mert ellenkező esetben telje meggyőződéssel zaklatásnak tartják az érintettek helyes és indokolt rendőri intézkedést, pusztán a következtetés ritkasága miatt. A hatósági munka megjavítása kulcskérdés.”¹⁶ Akkor ezt a felfogást többen tartták — így e sorok írója is. Bár az álló és a mozgó forgalomban elkövetett szabályszegések között összefüggés ma sem bizonyítható egyértelműen, azonban a megjósolt párhuzamos mozgás kétségtelenül következett. Azzal az eltéréssel, hogy az autósok tekintélyes része napjainkban már nemcsak forgalommentes időben, de mindig és rendszeresen figyelmen kívül hagyja a jelzőlámpa tilos jelzését. (Az más dës, hogy időközben a hatóságok jóformán semmi nem tettek a parkolási gondok csökkentésére egyrészeről, a garantáltan szabad jelzésre való áthaladás lehetőségének biztosítására másrészeről.)

A szabályszegőkkel szembeni eredményes fellépés alapfeltételeknek a gépjárművezetők egész pályafutását végigkísérni képes nyilvántartást tekintette amely lehetővé teszi a még idejében történő beavatkozást. „Ez sokkal hatékonyabban szolgálhatja a közlekedési balesetek megelőzését, mint bármiféle előzetes alkalmasságvizsgálat, amely merev kritériumok alapján nem ad lehetőséget a bevalás bizonyítására. Nyilvántartás és pontrendszer olyan nélkülözhetetlen előfeltétel, amely nélkül a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben alkalmazott büntetések vábbra is teljesen vagy részben hatástalanok fogna maradni.”¹⁷ Viski László a pont- vagy ticketrendszer első ízben amerikai útjáról hazatérve elkészített dolgozatában „reklámozza”.¹⁸ Sajnálatos módon mindezek ideig nem valósult meg, noha fontosságát több lációban is (így pl. az igazságos és értelme itélkezéssel¹⁹ összefüggésben) hangsúlyozta, reménykedje ki, hogy a büntetések kiszabásánál már 1978-tól életbe lépő kódex ezt az intézményt igénybe veheti. A hatóság tértelensége azóta is növekvő számban szüli a közlekedési szabályszegőket és a balesetek halottjait.

Viski László következetesen szembeszállt a büntetési szigorral, illetve annak fokozásával. Számos kalommal hivatkozott az ismert büntetéstani elvre, amely szerint nem a büntetésnek súlyossága, hanem biztos bekövetkezésük tudata a döntő a kényszeren alapuló jogkövetésben.²⁰ A büntetések hatékonyságát azonban mindig kétkedéssel kezelte. Egy helyen

¹⁶ Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításából. I. m.

¹⁷ Viski László: A visszaeső közlekedési bűnözők és a büntetések hatékonysága. Kézirat. 1975.

¹⁸ Viski László: Közlekedésrendészeti és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. I. m.

¹⁹ Viski László: Büntetőjogi felelősség a közúti közlekedési szabályok megszegésért de lege ferenda. Jogtudományi Közlöny 1977/6. 309—312. old.

²⁰ Így pl. Viski László: Közlekedési morál és hatósági munka. I. m.

¹⁵ Viski László: Közlekedési morál és hatósági munka. I. m.

„A büntetésnek a tényleges következményeken túl csekély a visszatartó hatása, mert nem vonja maga után a környezeti részéről való erkölcsi elítélésnek a büntetést más bűncselekmények esetében legtöbbször törvényszerűen kísérő hatását.”²¹

3. Közlekedésbiztonság és a büntetőjog

A büntetőjog alkalmazása kapcsán először arra kell utalni, hogy az mindig csak kivételes jellegű lehet. Méginkább ez a gondatlan, és azon belül is a közúti közlekedési balesetekkel kapcsolatos bűncselekmények esetében. Viski László az utóbbi bűncselekményfajtákkal kapcsolatos felfogása egy évtized alatt bizonyos módosuláson ment át. 1968-ban még így ír: „Kellő módon és mértékben élnünk kell a jövőben is a büntetőjog eszközeinek alkalmazásával, éppen az önkéntes jogkövetés megvalósítása érdekében.”²² 1977-ben utolsóként publikált tanulmányában pedig ez áll: „A közlekedési szabályainak megszegésével megvalósított bűncselekmények elkövetőivel szemben a büntetőjogi büntetés nem elsősorban célravezető. Távlatilag csak a közlekedési szabályok megszegésével megvalósított bűncselekményeknek a büntetőjog rendszeréből való többé-kevésbé teljes kiiktatása lehet a megoldás.” Azonban nyomban hozzáfűzi: „Ehhez a feltételek még nem értek meg. A megfelelő módszereket először az államigazgatási eljárásban kell rendelkezésre bocsátani. Nem vitás, hogy a közúti közlekedési szabályok megszegésével megvalósított bűncselekményeknek csak egy része az, amit valódi kriminál-cselekményeknek nevezhetünk. Ennek ellenére ennél szélesebb körben kell egyelőre megtartani a cselekményeket: a megfelelő közlekedési morál megerősítése további generációkon keresztül igényli az általános megelőzés céljából is alkalmazott büntetőjogi büntetést.”²³ Itt jelenik meg először — és sajnos utoljára — az a jövőbe mutató javaslat, hogy subszidiárius jelleggel bűncselekményei kellene minősíteni a speciális visszaesőként balesetet vagy közvetlen veszélyhelyzetet előidéző járművezetőket cselekményét.

Viski László a közlekedés körében — ismeretei gyarapodásának függvényében — némileg változó tartalmi töltéssel változatlanul egy elv érvényesülését sürgette. Ez pedig: dekriminalizálás helyett helyes kategorizálás! Az újrakategorizálást részint az alkalmazandó szankciókra vonatkoztatva,²⁴ részint pedig a megvalósított cselekményre (ezen belül is elsősorban a szabálysértésre, az elkövető személyiségére) tekintés sürgette.²⁵

Elsősorban etikai, másodsorban racionális indítattal sokat foglalkozott a szabadságvesztés büntetésnek a gondatlan közlekedési bűncselekményeket elkövetőkkel szembeni alkalmazhatóságával. Altalánosságban úgy vélekedett, hogy „a közlekedési szabályok megszegésétől e normák, 'erkölcsi töltésének' hiányára való hivatkozással nem lehet általában elvitatni

a kriminális büntetés fogalmával összekötött szociál-etikai rosszallás indokoltságát.”²⁶ „A súlyosabb, a hátrányosabb következményekkel járó szankciók kijelölésére helyezésénél úgy kell eljárni, hogy az ilyen szankcionálás révén súlyosnak ítélt cselekmények kivételes jellege ténylegesen adott legyen. Helyes kiválasztással erősíthető az általában jogkövető állampolgároknak az érzés: a súlyos bűncselekményeket 'mások követik el'.²⁷ Azonban a kategorizálásnál arra is figyelemmel kell lenni, hogy „a situációk befolyása által okozott hibás teljesítmények elkerülhetők a situációk elkerülése révén. Ez pedig annyit jelent, hogy aki szemrehányást érdemlő módon hozza magát olyan situációba, amelyen már nem tud úrrá lenni, akkor ezért felel, tehát a situáció el nem kerülése alapozza meg általában cselekménye szemrehányhatóságát, a szankció alkalmazását.”²⁸

Ebből az alapfelfogásból törvényszerűen bomlott ki — mint megoldás — a veszélyeztetési tényállás koncepciója, s annak elméletében való fokozatos fejlődése. Korábbi tanulmányában elsősorban arra hívta fel a figyelmet, hogy e tényállásra elsősorban azért van szükség, mert a büntetőjog (hibásan) „a veszélyeztetési cselekmények megbüntetését sokszor csupán egy véletlen elemről, atól teszi függővé, hogy a tipikusan veszélyes magatartásból a konkrét esetben is származott-e károsodás. Ez a felismerés vezetett oda, hogy valamennyi jogrendszerben már ma is nagy és állandóan növekvő számban szerepelnek ún. veszélyeztetési tényállások, amelyeknél a törvényhozó bizonyos magatartás tanúsításán felül olyan meghatározott állapot bekövetkezését kívánja meg a bűncselekmény megvalósulásához, amely már közel áll a hátrányos eredmény bekövetkezéséhez, azt nagymértékben valószínűsíti.” Viski rögtön szolgál e felfogás ellenérvével és annak cáfolatával is. „Felhozható volna természetesen, hogy az az álláspont ugyanolyan véletlen elemről, tudniillik a tényleges veszély bekövetkezéséről teszi függővé a súlyosabb jogkövetkezésmény alkalmazását, mint az, amelyik csak a károsodás... bekövetkezése esetén büntet vagy büntet súlyosabban.” Azonban „azonos külső adottságok és azok ismerete esetén a tényleges veszélyhelyzet szükségsszerű beállására következtetni az elkövetőnek inkább kötelessége, mint a károsodás beállása tekintetében is pontosan előre látni magatartásának lehető következményeit.”²⁹ Amíg azonban korábban úgy gondolta, hogy lehetőség szerint minden, ténylegesen előidézett közvetlen baleseti veszélynél sor kell kerülni a büntető-eljárásra és a megfelelő súlyú elbírálásra, sőt az érintett, veszélyeztetett magánfelek feljelentéseit is indokoltnak vélte figyelembe venni³⁰, addig később a veszélyeztetés körének szűkítésére helyezte a hangsúlyt. Eszerint a felelősség mértékének elsősorban az elkövetési magatartás súlyához kell igazodnia. A hagyományos eredménysemleletben épp a cselekmény legfontosabb mozzanata: a szabályszegés jellege és súlya szorul háttérbe. A veszélyeztetési konstrukcióban viszont felsorol-

²¹ Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításai. I. m.

²² Viski László: Gondolatok a közlekedési bűntettek újrafokozatosságáról. Magyar Jog 1968/5, 259. old.

²³ Viski László: Büntetőjogi felelősség a közúti közlekedési szabályok megszegéséről de lege ferenda. I. m.

²⁴ Viski László: Közlekedési büntetőjog. I. m. 169. old.

²⁵ Viski László: Közlekedési büntetőjog. I. m. 271. old.

²⁶ Viski László: Közlekedési büntetőjog. I. m. 147—148. old.

²⁷ Viski László: Közlekedési büntetőjog. I. m. 162. old. Ld. még Viski László: A visszaeső közlekedési bűnözők és a bűntettek hatékonysága. I. m.

²⁸ Viski László: Közlekedési büntetőjog. I. m. 125. old.

²⁹ Viski László: Közúti közlekedés és nemzetközi büntetőjog. Állam- és Jogtudomány 1965. (8. kötet) 54—69. old.

³⁰ Viski László: A közúti közlekedés rendjének büntetőjogi védelme a Btk. tervezetében, Magyar Jog 1960/11. 440—446. old.

hatók azok a szabályszegési formák, amelyek ha közvetlen veszélyhelyzetet idéznek elő, büntetőjogilag is büntethetők.³¹

A közlekedés körének számos, más bűncselekményektől eltérő volta miatt javasolta a büntető törvénykönyvben az összes közlekedési bűncselekménynek önálló fejezetbe sorolását.³² Ez a kívánsága 10 évvel később megvalósult. A veszélyeztetési koncepció viszont — amely az előbbinél sokkal fontosabb volt — sajnos annál kevésbé, sőt az eredmény szemlélet épp a gondatlan közlekedési bűncselekmények körében minden korábbinál dominánsabb szerephez jutott. A jogalkotó egyelőre rövid távú szempontjainak oltárán feláldozta a hosszú távú preventív büntetőjogi szempontból egyetlen hasznos koncepcióját. Akik a kodifikációs vitákban részt vettek, tudják: a veszélyeztetési szemlélet száműzésének egyetlen indoka az volt, hogy nincs elég ügy. Az évi néhányszáz nagyságrendű cselekménysokaságot nem tartották érdemesnek a büntetőjog eszközeivel üldözni. A kevés ügy természetesen nem a cselekmények alacsony számából, hanem a bizonyítás nehézségeiből fakadt. Ahelyett, hogy ennek ösztönzésére tettek volna kísérletet, a tényállást visszavezethető a büntetőködexből. Ez természetesen arra is visszavezethető, hogy — miként ma, úgy akkor is — a jogászok egy része még mindig irtózik a tényállások bekövetkezésének út-ido dimenzióban való egzaktitásától. Szívesebben alkalmaznak homályos fogalmazásokat az emberi kötelességekkel kapcsolatban, minthogy számszerűen megmondanák: mi az a norma, amelyet ha valaki teljesít, biztosan nem bűnös, ha nem, saját rizikójára lépi túl az irányértéket.

Pedig a veszélyeztetési koncepciónak — különösen a Viski által pályafutása félbeszakadását közvetlenül megelőző finomításai mellett — előbb-utóbb érvényesülnie kell. Amennyiben sikerül végre elérni, hogy az egyének szabályszegései nyilvántartásba kerülhessenek, lehetőség nyílik arra, hogy a büntetőjog megszerezze a közvélemény támogatását, hiszen így a leg súlyosabb szankcióformákkal azok sújthatók, akik biztosan nem véletlen „áldozatai” a közlekedésnek, hanem a visszatérően szabályt szegő és közvetlen veszélyhelyzetet előidézők egyértelműen kikülöníthetők. Így eikerülhetővé válik a közlekedésben annak tudatosítása, hogy „ügyük megítélése lényegében nem az általuk tanúsított magatartás jellegétől vagy előéletüktől függ, hanem döntő súllyal egy olyan véletlen közrejátszásától, amelyről a legtöbb esetben még közvetve sem tehetnek.” A jelenlegi helyzet ugyanis „alkalmas fokozni az egyébként is meglévő fatalista szemléletet, amelyik a biztonságos, balesetmentes közlekedést inkább hajlamos a véletlen szerencsének, mint a fegyelmezett és a szabályokat betartó magatartásnak tulajdonítani.”³³ Az alapvető Viski már korábban rögzítette. Eszerint „különbség van a test vagy a szellem egyszeri csődje és a másokat semmibe vevő önzó kiméletlenség között. Míg az előbbit, az idegműködési zavart vagy rutinhiányt ténylegesen nem lehet börtönnel gyógyítani, az utóbbi kategóriával szemben

nincs helye elnézésnek. Még akkor sem, ha felismerjük, hogy a büntető törvény nem az egyedüli s a túlzó szigor sem mindig — ha pedig indokolatlan, akkor biztosan nem — a legjobb eszköze a közlekedési gyelem megszüntetéséért, a közlekedés biztonságának növeléséért vívott harcnak.”³⁴

Helyesen hangsúlyozza: „Az eredmény kizárólagos alapulvétele... lehetetlenné teszi a bármilyen durva, kiemelkedően veszélyes szabályszegések büntetésként történő elbírálását és kellő súlyú megbüntetését, ha az elkövetőnek az adott esetben szerencséje volt, elmaradt a súlyos sérülés vagy a halál. A bekövetkezett eredmények túlzott hangsúlyhoz juttatása ugyanakkor a dolog természeténél fogva ellenkező előjellel is károsan érezteti hatását. A túlhangsúlyozásnak magától értetődően következménye, hogy a pillanatnyi kihagyást, az önmagában nem súlyos és típusában nem veszélyes szabályszegést szerencsétlen körülmények összjátéka folytán követő súlyos eredmény túlértékeljük. Ez az egyébként természetes jelenséget vezetett oda, hogy míg a bár durva szabályszegésen alapuló, a közlekedési morált lábbal tipró és felháborító, de súlyos sérülést vagy halált nem okozott cselekmények joghatásai a legtöbbszór jelentősen alacsony maradnak a valamennyi releváns tényező összehasonlítása alapján körvonalazható nemzetközi átlagnak, addig viszont a halálos vagy még inkább a több halottas baleseteket követő büntetések sokszor messze meghaladják ezt az átlagot.”³⁵ Dacára a tanulmány készülté óta hatályba lépett új büntető törvénykönyv nyomán kialakult enyhébb büntetőbírói és a szabálysértésekkel kapcsolatos szigorúbb joggyakorlatnak: ez az etikailag elfogadhatatlan és jogpolitikailag megalapozatlan helyzet azóta is változatlanul fennáll.

Összegezés

Az előzőekben vázolni igyekeztem Viski László torzón maradt életművének a közlekedésbiztonsággal, ezen belül is a hatósági tevékenységgel kapcsolatos legfontosabb gondolatait. A teljességre nem lehetett törekedni. Nem esett szó a közlekedési és az általános bűnözés kapcsolatáról. Csúpan érinteni tudtam kriminológiai, kriminálpszichológiai munkásságát. Utóknak legtöbb tanulsággal szolgáló gondolatait azonban remélhetőleg sikerült nagy vonalakban mutatni.

Mindazoknak, akik a jövőben felelősséggel kívánják művelni ezt a területet, akik a közlekedésbiztonság fokozásában nem látszámegoldásokra, hanem valós eredményekre törekednek, haladéktalanul lépéseket kell tenniük legalább a következő területeken.

a) Meg kell indítani az iskoláskorúak közlekedési oktatását. Végre számonkérhetően el kell sajátítani életkornak megfelelő mértékben a legalapvetőbb közlekedési előírásokat, ki kell alakítani az érintettekben az ön- és embertársvédelem készségét. Ez utóbbi természetesen jóval többet jelent a jogszabályok tárgyi tudásánál.

b) Gondoskodni kell arról, hogy a forgalomszer-

³¹ Viski László: Gondolatok a közlekedési bűntettek újraalkotásához. I. m.

³² Viski László: Gondolatok a közlekedési bűntettek újraalkotásához. I. m.

³³ Viski László: Egy közlekedéskriminológiai kísérleti felmérés megállapításából. I. m.

³⁴ Viski László: Közúti közlekedés rendjének büntetőjogi delme a Btk. tervezetében. I. m.

³⁵ Viski László: A veszélyeztetési lényege és a bírói gyakorlat. Magyar Jog 1969/6—7. 344. old.

vezés és -irányítás támogassa az embert szabálykövető magatartásában.

c) Fokozott rendfői jelenléttel készíteni kell az állampolgárokai a legfontosabb előírások betartására. Szabálysértési nyilvántartási rendszer késlekedésmentlétrehozásával el kell érni, hogy nagy biztonsággal külön lehessen választani az eseti jogsértőt az alkalmazkodni nem képes vagy nem akaró, a forgalomban állandóan potenciális veszélyt jelentő emberektől.

d) Olyan szankcionálási rendszer megalkotására van szükség, amely a szabályszegések és a szabálysértésveszélyességét és nem a véletlen eredmény súlyosságát tekinti a megítélés elsődleges szempontjának. El kell érni, hogy világos kritériumok alapján eltérő módon lehessen fellépni a két csoporttal szemben.

e) Mindez feltételezi, hogy elsősorban egyrészt az ismételt jogsértés, másrészt a kirívóan durva szabály-

sértéssel megvalósított közvetlen veszélyhelyzet megvalósítóit fenyegetse a törvény szigorú büntetéssel.

f) A büntetés szigora azonban másodrendű kérdés. A legfontosabb annak elkérülhetetlensége.

A felsorolásból is látható: a legfontosabb feladatok megvalósítása csak akkor lehetséges, ha a hatósági munkában gyökeres és minőségi változás áll be. Ezt nem lehet az embereknek a jóra való ösztökéléssel helyettesíteni. Amíg ez a felismerés nem válik általánossá és nem ölt testet egyértelmű tettekben, addig a XX. sz. egyik legnagyobb magyar büntetőjogászának gondolatai nem többek írott malasztnál. A jelenlegi helyzet pedig nemhogy javulni nem fog, de egyre növekedni fog lemaradásunk a számunkra mértékadó, iránymutató országok mögött. A késés már ma tetemes. Súlyos hibát követnek el mindazok, akik a döntéseket — mint eddig — változatlanul elodázzák!