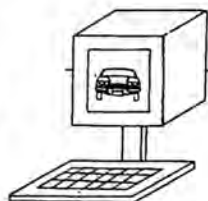


H

## PILLANATKÉP

## a magyar autósokról



## Autósok és deviancia

Minden bizonnyal számos tanulsággal szolgál a jogtudatvizsgálatnak az a része, amely az elkövetett és a jogi vagy természetes személlyel szemben elszenvedett devianciákkal kapcsolatos beállítódásról ad felvilágosítást. Ennek megfelelően a vizsgáldást a következő területekre irányítom: beállítódás az elkövetett, a más természetes személyek, továbbá a hatalom által megvalósított, közvetlen sérelmet nem okozó és az áldozatként elszenvedett devianciákhoz.

## Beállítódás a saját devianciához

A vizsgálatban részesek 2,42%-a vallotta azt, hogy korábban ittaság miatt már volt büntetve. Az autós és a nem autós populáció között nincs lényeges különbség. Ami érthető: az autósok körében első helyen (1,68%) az ittas vezetés áll, bár a nem autósok számaránya (1,10%) alig marad el mögötte. Figyelemre méltó, hogy ittas vezetéssel párosuló balesetokozás miatt az autós csoportból senkit, míg a nem autósok közül 0,22%-ot vontak felelősségre.

Tanulságos a következő kérdésre adott válasz: *Előfordult-e már Önnek, hogy alkoholfogyasztás után járművet vezetett?*

A válaszokról a következő táblázat ad képet:

	Vezetett-e már alkoholfogyasztás után (%)			
	igen, de egészen csekély alk. után	soha	ritkán	gyakran
Autós	34,1	52,0	13,5	0,4
Nem autós	76,4	18,7	4,3	0,4
Átlag	59,6	31,9	8,0	0,4

A táblázatból legalább két fontos megállapítás vonható le:

– Az autós családoknak csaknem a felében már előfordult, hogy az egyén alkoholfogyasztás után ült volánhoz. – Tekintettel arra, hogy az egészen csekély mennyiségű alkoholfogyasztást az első oszlop tartalmazza, vélelmezhető, hogy az autósok körében minden hatodik-nyolcadik ember amikor „ritkán” ittasan ül volánhoz, akkor vérében el nem hanyagolható mennyiségű alkoholkoncentráció van.

A vizsgálatban részt vettek 14,3%-ának volt korábban balesete. Az autósok baleseteinek 52,2%-ánál, a nem autósok 40,4%-ánál intézkedett rendőr. Figyelemre méltó, hogy a meginterjúvált autósok 6,5%-a, a nem autósok 10,0%-a nyilatkozott úgy, hogy a balesetnél rendőri intézkedésre nem került sor, bár erre szükség lett volna. Ugy gondolom, az elsőként idézett számadatok azt mutatják, hogy az emberek a baleset fogalmába a személyi sérüléssel nem járókat is beleértik. Erre vezethető vissza a viszonylag alacsony rendőri intézkedés aránya. Ami a második számadatot illeti: ekkora a minimális látencia (lappangás) ami azt jelenti, hogy csaknem minden 12. (pontosan 8,2%) baleset rejtve marad. Ez az arány egyébként nagyjából megfelel a nemzetközi szakirodalmi adatoknak. Túlzott aggodalomra nincs ok, csak arra kell ügyelni, nehogy bizonyos körök azt képzeljék, hogy a közlekedési balesetek, az ezekből fakadó bűncselekmények körében nincs látencia.

## Beállítódás mások devianciájához

Ez a kérdéscsoport számos szempontból tükrözi a lakosság véleményét különféle deviáns viselkedésmókkal szemben. Az állásfoglalás egyúttal a tolerancia szintjének mérőszáma is más ember tetteivel szemben.

A kérdések egy része az alkoholizmus, más része az öngyilkosság kérdéskörével foglalkozik, de adatokhoz juthatunk az öngyilkosságba kergetés, a környezetszennyezés témaköréből csakúgy, mint a bűnelkövetőkről alkotott véleményről. A kérdések megfogalmazásakor egy hipotézis első ellenőrzésére is sor kerül. (A kutatás következő fázisa most indult el.) Azt tételeztem fel, hogy vannak olyan morálisan elítélendő tettek, amelyek jogilag nem büntethetők annak ellenére, hogy a közvélemény súlyosabban ítéli meg mint egyes jogilag büntendő tettet.

Az előző alpontban megkezdett témát folytatandó, információkat kaptunk az alkoholfogyasztással kapcsolatos véleményekről. Elsőként arra kerestünk választ,

hogy mi a véleménye az egyént körülvevő családnak az alkoholfogyasztásról. Kitűnt, hogy az autós és a nem autós csoport között semmiféle különbség sincs. Csak-nem a fele elitéli, további egynegyede a túlzott ivást el-lenzi. Az autósok 5,6%-ának családja nem fogyaszt alko-holt, viszont 4,1%-ában valamelyik családtag is rendsze-resen iszik. Az autósok 1,8%-a vallotta magát olyan rend-szeres ivónak, akire a család semmiféle hatást nem tud gyakorolni.

Ehhez képest arra is választ kerestünk, hogy mi a megkérdezettek véleménye az alkohol hatása alatti jár-művezetésről. A két csoport között lényegi eltérés nem volt kimutatható. Az autósok 2,7%-a tartotta minden további nélkül elfogadhatónak, további 2,9% a körülményektől tette függővé a lehetőség eltérhetőségét. A túlnyomó többség tehát – legalábbis elvileg – elutasította. Hogy a gyakorlatban milyen eredménnyel, arról már a korábbiakban becslésekbe bocsátkoztam.

A következő deviációs forma – amelyről köztudot-tan megosztottak a vélemények – az öngyilkosság. Lé-nyegi eltérések az autós – nem autós csoport között nincsenek, bár a tettről alkotott különböző álláspontok sorrendje jelzéserejű lehet. Erről ad számot a következő táblázat:

	Vélemény az öngyilkosokról (%)					
	gyáva	őrült	elitéli	bátor	család rossz	meg-elő-zendő
Autós	29,0	23,9	26,1	4,5	4,3	2,0
Nem autós	24,9	24,0	31,0	4,8	2,7	1,0
Átlag	26,8	23,9	28,8	4,7	3,4	1,4

Látható, hogy az első három helyen álló vélemény az összes háromnegyedét teszi ki. Különösen figyelemre méltó egyrészt a gyávaság és az őrültség, mint jellemtulaj-donság magas aránya; másrészt az, hogy 8–9-szer any-nyan tartják az öngyilkost gyávanak, mint bátornak. (A kérdés úgy merül fel, hogy az öngyilkos megfutamod-ik-e az eléje tomyosuló és megoldhatatlannak látszó problémák elől, vagy látja-e a problémák becsületes megoldásának lehetetlenségét, s veszi a bátorságot a leg-drágább kincs, a saját élete kioltására.) Megállapítható, hogy az öngyilkossággal kapcsolatos megértés csekély (ami egyébként egészséges önvédelmi reflexként is ke-zelhető), s igen kevesen vannak, akik a társadalom zava-raít fedezik fel a jelenség mögött.

A közlekedésben különösen fontos, hogy a partnerek jöhíszmüek legyenek egymással szemben. Ha az egyik hibázik, a másik ne azonnal az ellene irányuló támadást vélje tettében felfedezni, hanem a kellemetlenséget olyan melléfogásként élje meg, amelyet mindenki olykor-olykor elkövet. Ehhez a beállítódáshoz azonban arra is szük-ség van, hogy az emberek általában bizzanak a másokban. Ezt viszont csak olyan környezetben kifizetődő meg-

tenni, ahol a társadalom többsége él a bizalommal, de nem él vissza vele. Ezért különösen tanulságos a követ-kező állításra adott válaszok elemzése. A kérdés: egy-ért-e azzal, hogy az emberek általában visszaélnék a biza-lommal? A megkérdezettek 54,2%-a teljesen, 28,9%-a részben helyesli ezt a megfogalmazást. Mindössze 6,7%-uk nem ért vele egyet teljesen, további 5,3% pedig részben ért egyet. Ilyen nagyfokú bizalmatlansággal a háttérben alig csodálható, hogy az emberek a közlekedésben sem szívesen mondanak le jogaikról, s ha valaki erre kényszeríti őket, akkor pedig szívesen állnak ennek ellent.

### Beállítódás a hatalomhoz

Az emberek jelentős része nemcsak embertársaihoz, hanem az ügyei intézésére hivatott, tevékenységét kor-látok között tartó intézményekkel szemben is bizalmat-lan. A hatalommal szembeni bizalmi válság – amelynek okaival e helyütt nem foglalkozom – azt eredményezi, hogy az állampolgár a szervek intézkedéseit rendkívül kritikusán szemléli (bár ez még nem volna baj, sőt!), s döntéseit nem, vagy csak kényszeredetten hajtja végre. A következőkben e testület néhány szeletével ismorked-hetünk meg.

Azzal az állítással, hogy a *hivatal halogat*: a megkér-dezettek 24,2%-a teljesen vagy részben egyetért, bár 51,9% kifejezetten tagadja. A következő táblázat azzal az állítással kapcsolatos véleményeket tükrözi, amely így szól: „A hivatal nem érdekli a törvény, tetszés szer-int dönt.”

	Az előbbi állítással egyetért (%)				
	nem	inkább nem	is-is	inkább igen	igen
Autós	51,9	18,5	4,6	14,1	10,1
Nem autós	37,4	22,6	4,6	15,4	16,5
Átlag	43,8	20,8	4,6	14,9	13,6

A kapott eredmények azt mutatják, hogy az autósok valamivel nagyobb toleranciával viseltetnek a hatóságok iránt, ami a másik csoporthoz képest a feltett állítás nagyobb arányban való elutasításában fejeződik ki.

A *rendőrséggel szembeni pernyérés* lehetőségét a megkérdezettek 1/3-a találja jónak, ugyanilyen arányban tekintik közepesnek, illetve rosszának.

Az állam *bűnözés elleni intézkedéseiről* a lakosság 17,2%-a nem tud véleményt mondani. 10,7%-uk egy tár-sadalmi-gazdasági változásban látja a megoldást, több-ségük (52,7%) a helyes ítélekezést tartja a legfontosabb-nak. Viszonylag sokan (16,5%) tartják fontosnak a család megszilárdítását. Vannak akik a műveltség növelésében (9,8%), illetve a munkára kényszerítésben (8,1%) vélik a kijutat megtalálni. (A válaszok meghaladják a 100%-ot, mivel egyazon ember több megoldás mellett is voksol-

hatott.) Amennyiben az adott válaszokat két szélső pólus köré tömörítjük: az autósok és az autóval nem rendelkezők között némi különbség állapítható meg. A kedvezőbb körülményeknek az előbbi csoport 40,6, az utóbbi 34,5%-a tulajdonít jelentőséget. Az erőszakos megoldást az autósok 19,2, a nem autósok 26,1%-a tartja kívánatosnak.

A rendőrséggel kapcsolatos ellentmondásos beállítódást jól példázza, hogy amíg egyrésztől az emberek – az előzőekben tárgyalt pernyeres témakörében – jelentős arányban kiszolgáltatottnak érzik magukat, addig a „több jogot kellene adni a rendőrségnek az állampolgárok ellenőrzésére” állítással kapcsolatban a következő kép tárul elénk:

	Az állítással való egyetértés aránya (%)				
	nem	inkább nem	is-is	inkább igen	igen
Autós	15,8	7,9	1,4	17,7	56,0
Nem autós	8,2	3,5	0,7	16,9	69,0
Átlag	11,6	5,4	1,0	17,2	63,2

Jól látható, hogy mindkét csoport – de különösen a nem autósok – túlnyomó többsége a jelenleginél több jogot és lehetőséget szeretne adni a rendőrségnek annak érdekében, hogy az állampolgárok mozgását, cselekedeteit ellenőrizze.

Ez abból is fakad, hogy az emberek többsége a közbiztonságot közel sem véli annyira jónak, mint azt a hivatalos vélemények hangoztatják. Bár veszélyesnek a helyzetet az autósok 7,1, a nem autósok 11,4%-a tartja csak, s teljes biztonságban az előbbi csoport 31,5, az utóbbi 26,1%-a érzi magát, azonban átlagosan a következő, nagyon is megosztott kép tárul elénk:

	Biztonságban érzi-e magát éjszaka?	
	inkább igen	inkább nem
Autós	57,6%	42,4%
Nem autós	44,5%	55,5%
Átlag	50,4%	49,6%

Függetlenül a tényektől, tanulságos, hogy a felnőtt lakosságnak nagyjából a fele nem érzi jól magát, ha éjszaka kell közlekednie. Az okok tisztázása messzire vezetne, s itt csak arra utalok, hogy a tömegkommunikációnak – külföldi tapasztalatok ismeretében – nagyon oda kellene figyelnie arra, hogy az információk ne csak a valóságot tükrözzék, hanem az emberekben valóság-hű képzetet is keltsenek.

Ez annál is fontosabb – s itt további magyarázatot találunk a rendőrség fokozott szerepvállalását sürgető lakossági igényre –, mert az emberek többsége (59%) inkább igaznak, mint hamisnak tartja azt az állítást, amely szerint ha bűnelkövetőt találja magát szemben, csak magára számíthat.

## Sértetti tapasztalatok

Ebben a részben elsősorban arról kaphatunk áttekintést, hogy az embereknek mekkora része volt már bizonyos bűncselekmények áldozata. Az *elszenvedett bűncselekmények* körében első helyen áll a lopás, amely az emberek 27%-át érintette. 7,9%-uk a megkérdézést megelőző egy éven belül vált ilyen bűncselekmény áldozatává. Rablás bűncselekmény áldozata volt a vizsgálatban részt vettek 2,6%-a, egyéb erőszakos bűncselekményé 6,4%. Baleset áldozata volt a populáció 10,2%-a, ahol az autóval rendelkezők és nem rendelkezők között bizonyos eltérés mutatható ki. Az előbbieket 12,2%-a, az utóbbiakat 8,6%-a szenvedett balesetet, akiknek egy része több ilyen eseménybe is belekeveredett. Erről a következő táblázat ad képet:

	Hány balesetnek volt áldozata? (%)					
	1	2	3	4	5	6
Autós	68,2	15,2	10,6	1,5	4,5	0
Nem autós	76,9	19,2	1,9	0	0	1,9

Tulajdonképpen nem meglepő az eredmény, inkább a korábbi, számos, kül- és belföldi tapasztalatot erősíti meg ez a felmérés. Az emberek egy része visszatérően lesz baleset áldozata, ami a 3. balesettől kezdődően az autóval rendelkezők körében valószínűbb. Egyéb, előzőekben nem nevesített bűncselekményeknek a résztvevők 0,8%-a vált áldozatává.

Az elszenvedett legsúlyosabb bűncselekmények áttekintése során a figyelemmel kísért két csoport között bizonyos eltérés tapasztalható. Ezt mutatja be a következő táblázat. (1=tulajdon elleni, 3 évnél régebbi; 2= rablás 1 éven belül; 3=erőszak; 4=közlekedési.)

	Legsúlyosabb bűncselekmény (%)			
	1	2	3	4
Autós	22,9	0,9	1,8	1,8
Nem autós	7,5	3,8	5,3	4,5
Átlag	14,5	2,5	3,7	3,3

Jól látható, hogy az autós családok csak a tulajdon elleni bűncselekményekben szerepelnek nagyobb arányban, mint a másik csoport tagjai. E vizsgálat alapján csak feltételezni lehet, hogy nem elhanyagolható részük gépjárműlopásnak vagy jogtalan elvételnek esett áldozatul.

Ezzel a számítógépes adatkiértékelés kétdimenziós tábláinak ismertetését befejeztem. Az összefüggések alaposabb tisztázása, az esetleges oksági kapcsolatok megállapítása céljából még további vizsgálat szükséges. Ennek részét képezi azoknak a faktoroknak a meghatározása, amelyek a legnagyobb befolyást gyakorolják egy-egy – ezúttal önálló alcimként megjelölt – részjelenségre.

IRK FERENC