

Az elvárhatóság jogi és morális vonzatai a közlekedési szabályszegéseknél

1. Empirikus kutatási tapasztalatok

A közlekedésbiztonsággal foglalkozó kutatók körében hazánkban visszatérő beszédtema, hogy míg egyrészt a tudományos eredmények, korábban nem ismert módszertani lehetőségek bővülésével egyre több és pontosabb ismeret halmozódik fel, addig ezek az ismeretek a gyakorlatban egyáltalán nem vagy csak részben avagy nagyon megkétségesen hasznosulnak.

Itt és most felesleges arról elmélkedni, hogy mi ennek a jelenségnek a legfőbb oka. Vajon mire vezethető vissza a felelős döntésre hivatott szakemberek jelentős részének tartózkodása ezen ismeretek beépítésétől saját napi problémamegoldási kötelességeik közé? Vajon főként ismerethiányból? S ha igen, vajon azért, mert a tudományos eredmények kisugárzási csatornáit rosszul működnek? Vajon ezúttal is központi szerepet játszik a hazánk döntéshozatalában majd mindenütt gyakran megjelenő innovációs érzéketlenség? Vajon ennyire közösek a gyökerek az élet más területeivel, s a mi körünkben is gyakran hoznak felelős döntéseket olyanok, akikre a problémák iránti fásultság, érdektelenség, esetleg kifejezetten a lelkiismeretlenség a jellemző? A megszokás, a rutin ösztökél sok felelős embert arra, hogy ha nem feltétlenül szükséges, eleve ódzkodják a megszokottnál nagyobb erőfeszítésektől? Vajon mennyien vannak olyanok, akik félnek, hogy az új ismeretek alkalmazásával a munka (mennyiségi személet szerinti) eredményességének esetleges sérelme valósul meg? Netán amiatt aggódnak többen, hogy hitelveken vagy jobb esetben korábban megalapozott, de ma már megdőlt, tehát elavult tudományos eredményeken nyugvó tabuk dőlnek meg, tekintélyelvek alapján elfogadott elvek meghaladásával bizonyos emberek személyes tekintélyén esik csorba? Lehetséges, hogy az önhittség, a bölcsék kövének birtoklásáról vallott tévhitek bizonyos pozíciókban levő embereket determinálhatnak? Az is meglehet, hogy a mundér védelme még mindig nem mindenkié, halt ki, s vannak, akik ezt még mindig fontosabbnak tartják, mint érzékszerveik, értelmük és moralitásuk megnyitását az új felé. Vajon mennyien vannak, akikben a hatósági tekintélybe vetett hit sérelmétől való félelem elnyom minden más, a döntések meghozatalánál ösztönzőként ható erőt?

Mint említettem, most nem ezekkel a kérdésekkel akarok foglalkozni. Azt azonban nem tudom és nem is akarom elfeledni, hogy a döntéseket minden szinten nem hatóságok, hanem emberek hozzák, akik magukon viselik az egész társadalomra jellemző – végső soron mindig a moralításra épülő – döntéshozatali, viselkedési jegyeket.

2. Jogi alapelvek

Kiindulásként Tokaji Géza bűnösségről alkotott fogalommeghatározását idézem. Eszerint „a bűnösség felróható pszichés viszony az elkövető és a társadalomra veszélyes cselekménye között”.¹ A bűnösségnek (a felróhatóságnak) Tokaji négy fő elemét különbözteti meg: az életkort, a beszámítási képessé-

¹ Az ezt az oldalt követő összes tartalmat Irk Ferenc töltötte fel 2021. október 25-én.

A felhasználó a letöltött fájlt továbbfejlesztését kérte.

get, a szándékosságot és a gondatlanságot mint a bűnösség központi elemeit, végül az elvárhatóságot.

A soron következő okfejtés alapjánál ez utóbbi értelmezésének lesz döntő szerepe. Tokaji nyomatékosan hangsúlyozza, hogy a „a bűncselekmény fogalmának minden esetben alkalmasnak kell lennie a bűncselekmény és a nem-bűncselekmény egymástól való elhatárolására, s ehhez adott esetben az elvárhatóság ismérése is szükség van.” Hangsúlyozza továbbá, hogy „az elvárhatóság gondolatának a címzettje a jogalkotó is, s a büntetőjog további humanizálása érdekében a dekriminalizálást az elvárhatóságot kizáró okok szaporításával is szolgálni kellene”.² Hogy ez a megállapítás és igény mennyire élet-szerű, azt a következő gyakorlati problémát bemutatása vélhetően meggyőzően igazolni fogja.

Még mielőtt ennek részletezésére rátérnék, a bűnösség szubjektív tényállási elemei közül nyomatékkal fel kell hívnom a figyelmet arra, hogy a hanyagságon belül a gondosságra való kötelesség helyes értelmezése elsődlegesen fontos. Itt is Tokajit idézem, aki szerint „a gondosságra való kötelesség objektív jellege azt jelenti, hogy azonos helyzetben mindenkit azonos gondossági kötelesség terhel, különböző helyzetekben viszont természetesen a gondossági kötelesség helyzetenkénti zsinórmértéke is különböző. Amennyiben a mi-kénti magatartásra frott (mint pl. a KRESZ), vagy megszilárdult fratlan szabályok vannak, a gondossági kötelesség e szabályokhoz igazodik. A szabályokhoz nem kötött cselekményekre nézve viszont a gondossági kötelesség zsinórmérfőit a mindennapos élettapasztalatból leszűrődő objektív elvárások alakítják.”³

Ezzel összefüggésben két kérdést összevontan vizsgálók:

1. Mindig betarthatók-e az frott (a mi esetünkben is épp a Kresz) szabályok? 2. Milyen peremfeltételekkel bizonyítható ill. nem bizonyítható a szabályszegés felróhatósága?

Ezt nagyon fontos tisztázni! Előjáróban hangsúlyozni kell: a szabályszegés megvalósítása automatikusan nem jelenti a bűnösség megállapíthatóságát. Az észlelt szabályszegést követnie kell egy olyan eljárásnak, amelynek eredménye kétesélyes: a szabályszegést megvalósítónál vagy megállapítják a szabálysértés tényét vagy nem. Az előbbit mindig bizonyítani kell, mégpedig úgy alanyi, mint tárgyi oldalról. Ezek szerint lehet olyan eset, amelynek kivizsgálása során a tudomány jelenlegi szintjén az adott tett felróhatósága nem bizonyítható. Az is előfordulhat, hogy az előbbivel ellentétben: a korábbi ismeretek szintjén alapuló gyakorlattal szemben a felróhatatlanság bizonyítható. Ha bármelyik eset fennállása ellenére a felróhatóságot állapítja meg a hatóság: a bűnösségi vélelem érvényesül a büntető eljárás egyik legfőbb alapelve, az ártatlanság vélelme helyett. Úgy gondolom, közhelynek tekinthető (legalábbis elméletileg), hogy egy jogállamiság igényével fellépő országban gyakorlatilag ilyen esetnek nem volna szabad előfordulnia. Már itt előrebocsátom: a jelenlegi gyakorlat legsúlyosabb problémája az, hogy a felróhatóság-felróhatatlanság dilemmája a döntéshozatalra jogosultak körében fel sem merül. A döntés sokszor hitelvek alapján történik. Pl. a bíróság a probléma lényegét fel sem ismeri. Hisz korábbi, olykor nagyonis felületes ismereteiből fakadó tapasztalatainak, benyomásainak, hisz a szakértőknek, gyakran anélkül, hogy ellenőriznék: véleményüket milyen módszerek alapján alakították ki stb. Nyomatékosan hangsúlyozom: ez sarkalatos kérdés!

Mindjárt le kell szögezni, hogy ez a probléma a közlekedési büntetőjog körében a jogbiztonság szempontjából előtűnk járó országokban sem ismeret-

len. Viski László számos szakember megnyilatkozásával utal arra, hogy a bűnösségi vélelem felállítását sokan helyeslik. Ez abból az elképzelésből ered, hogy a jogsértő cselekménytől való tartózkodásra mindenki képes, s így a gondossági kötelesség megszegése teljesen független az egyes ember képességétől. Ez a felfogás korábban elsősorban az angolszász jogrendszerben volt jellemző. Érthető, hogy a felfogás kritikája is innen indult ki. Jeremi Bentham ezt „kutya-jogok” nevezi. (Ha az ön kutyája olyasvalamit csinál, amiről le akarja szoktatni, várja meg, míg megteszi s aztán verje meg érte.) Mueller szerint ugyanígy bánik el a járművezetőkkel a közlekedési büntetőjog. Az objektív felelősség elvét vállalkozók szemben egyre többen léptek fel. Van olyan felfogás is, amely szerint az objektív felelősség a következménnyel nem járó szabályszegéseknél sem más, mint a gépjárművezető kiszolgáltatása tisztán rendőrállam-fórumoknak, amelyeknél a cél szentesíti az eszközt. Aki ilyen téziseket helyesel, feláldozza a jogot és az önkény előtt tágra nyitja a kapukat.⁴ Ez a szemléletmód lényegében kirekeszti a vizsgálódásból a bűnösség korában már említett egyik legfontosabb elemét: az elvárhatóságot.

Számomra nem elsősorban jogpolitikai, hanem morális alapkérdés, hogy egy valós vélt generálprevenációs siker érdekében képezhetők-e bűnbakok. Erkölcsi megfontolásokat szem előtt tartva magam sem vélekedhetek másként, mint Erenius, aki szerint „a büntetés egyetlen célja csak az lehet, hogy a cselekvőnek egy új motívumot adjon a büntetendő cselekvés elkerülésére.” Nem érhetek egyet a Holes-tól (is) származó megfigyeléssel, amely szerint „a nagypolitika feláldozza az egyént a közjó érdekében”.⁵ Amikor a bűnösség megállapítására azért kerül sor, mert a döntéskor az elérhető tudományos ismereteket figyelmen kívül hagyják: morálisan a döntés mindig rossz, s ez a morális bűn nem igazolható semmiféle racionális indokolással.

3. Tapasztalati tények

Ebben a részben két kérdéskörrel foglalkozom: az elvárhatóság racionális és irracionális elemeinek viszonyával, valamint a felróhatóság eldöntéséhez vezető eljárásban szerepet játszó hibás kiinduló előfeltevésekkel.

3.1. Racionális és irracionális elvárások

Mielőtt a felróhatóság kérdését részletezném, tisztázni célszerű, hogy milyen elvárásokat támaszt a társadalom a közlekedővel szemben. Számos leegyszerűsítés után ez abban összegezzhető, hogy az egyének viselkedése során azt kell szem előtt tartania: mire való a közlekedés. A meghatározás jól ismert. A közlekedésnek viszonylag gyorsan és emellett viszonylag biztonságosan kell személyeket és árukat továbbítania egyik helyről a másikra. A két feladat alapvetően ellentétes, a közlekedő egyéneknek a gyorsaság és a biztonság között állandóan kompromisszumokat kell keresnie. Számos (ha ugyan nem a legtöbb) esetben – az általánosság szintjén – erre a társadalom érdekeinek érvényesítésére hivatott hatalom jogi szabályozás, a szabályok kikényszerítése útján iránymutatásokkal szolgál. Jó példa erre a sebesség szabályozása, s e szabályok betartásának ellenőrzése. A hatósági beavatkozás jellege szemléletlenül mutatja egyrészt az uralkodó hatalom problémakezelési stílusát, másrészt a döntésekre befolyást gyakorló erőviszonyait. Itt csak jelzésszerűen utalok ar-

ra, hogy demokratikus formációkban az eltérő nézetek ütköztetésére inkább van lehetőség a közvélemény tájékoztatása, befolyásolása, nyílt viták során az érdekcsoportok világos vélemény-nyilvánítása közepette, mint egy diktatórikus hatalom keretei között, ahol a sokakat vagy mindenkit érintő problémákkal kapcsolatos nézetek ütköztetése minden fél részéről a nép nevében történik anélkül, hogy bármelyik félnek megbízható információi lennének a valódi népakarairól. Bonyolítja a helyzetet, hogy az olyan kérdéseket, mint a biztonság szükséges szintje, nem lehet népszavazásra bocsátani. A legelőbb, ami tehető, hogy tudományos vizsgálatokkal megállapítják a közvélemény beállítódását bizonyos kérdésekhez, majd ennek ismeretében olyan döntéseket hoznak, amelyek nincsenek annyira távol az „átlagember” álláspontjától, hogy megfelelő módszerekkel el ne lennének fogadathatók.

Mai szabályozásunkra nem mindig ez a jellemző. Jó példa erre a lakott területen belüli sebességszabályozás, amely felett különféle érdekcsoportok évek óta vitáznak a közvélemény legcsekélyebb ismerete nélkül. (Egy 1988. szeptemberi közvéleménykutatásból viszont tudjuk, hogy az érintettek – mármint szinte az egész lakosság, de legalábbis annak nagyobbik, nagykorú részének – többsége mindenféle propaganda nélkül már ma is az 50 km/h mellett voksol.)

Az irracionális elvárások köre részben összefügg az előző kérdéskörben is érintett gondokkal. Hozzájuk társulnak teljesen megalapozatlan (és semmiféle tudományos érvel, tapasztalattal meg nem erősíthető) vélelmek vagy inkább tévhitek. Ezek a nézetek azonban az igazgatási bürokrácia gépezetében meg nem támadható előfeltevésekké merevednek. Pedig valójában jórészt nem mások, mint a hatalmi szervezetek képviselőinek tudatában levő tévhitek, amelyek döntéseikben előítéletekké változnak. Így pedig képtelenné válnak egy-egy probléma lényegének megértésére.

Ebből – a terjedélem hiányában csak jelzesszerűen érinthető – csoportból különösen kettő kívánkozik témánk szempontjából kiemelendőnek.

Amikor a hatalom akár elvi (pl. szabályalkotási), akár gyakorlati (pl. forgalom-szervezési) szinten valamit előír, megenged, megtilt: azt feltételezi, hogy – emlélettéleg – a szabályozott keretek között, az ott megadott „peremfeltételek” mellett hibátlan döntésre mindig és mindenki képes. Azok a szakemberek azonban, akik csak valamelyest is ismerik a személyiség, a viselkedés legjellemzőbb tulajdonságait, legalább jó fél évszázada tudják, hogy az előbbi állításnak épp az ellenkezője az igaz: mindig hibátlan döntésre senki nem képes. Az emberek között csak a hibázás gyakoriságában van (korántsem csekély) eltérés. A szakember a határvonalat a közlekedési alkalmasságban is csak ott húzhatja meg, hogy milyen hibázási gyakoriság mellett alkalmas valaki pl. gépjármű vezetésére, s milyen hibázási gyakoriság felett tekinthető az egyén már alkalmatlannak. A büntetéssel fenyegetésnek és magának a büntetésnek, a büntetés mértékének is ehhez az elvhez kellene igazodnia. Csak ilyen megközelítéssel volna világosan elhatárolható a valóban bűnös a bűnbaktól.

Lényegében ehhez kapcsolódik annak a téves nézetnek az elvetendősege, amely szerint a közlekedési szabályozás körében meglehetősen nagy számban jelenlevő ún. „gumiparagrafusokat” elvileg mindig és mindenki képes a jogalkotó elképzelései szerint alkalmazni. Megállapítható: ennek az állításnak épp úgy pontosan az ellenkezője igaz, mint az előzőekben említettnek. Ezért nevezem az ilyen jellegű követelményeket *irreális elvárásoknak*. Amíg ezeket a téves nézeteket nem sikerül felszámolni, büntetni ugyan lehet, de ezeknek a

büntetéseknek bizonyosan el nem hanyagolható része morálisan megalapozatlan és ezért jogellenes.

3.2. Hibás káinduló előfeltevések a felelősség eldöntéséhez vezető eljárásban

A morálisan elfogadhatatlan és ezért gyakran jogilag is megkérdőjelezhető döntések, ítéletek hátterében véleményem szerint elsősorban a következő vélekedések állnak.

3.2.1. *Ismérjük az elvárhatóság határait.* Ez azon a vélelmen alapul, amely szerint a biopszichés folyamatok (mechanizmusok) kellően megismerhetők és konkrét esetben az ítéletalkotáskor ismertek.

3.2.2. *A valószínűség magas fokán képesek vagyunk helyesen szakérteni.* Ez azon a vélelmen alapul, amely szerint a fizikai folyamatok (mechanizmusok) kellően megismerhetők és a konkrét esetben az ítéletalkotáskor ismertek.

3.3.3. *Az előbbiek (3.2.1. és 3.2.2.) egységként kezelhetők a konkrét ítéletalkotáskor, mégpedig a valószínűség magas fokán álló és ezért elfogadható hibahatáron belül.*

3.3.4. *A jogi ítélet mindenkor megfelel nemcsak a társadalom valós vagy vélt érdekeinek (a hatalom által a büntetés céljaiban megfogalmazott elveknek), de ez az ítélet morálisan is mindig igazolható.*

Már az előző pontokban felvázolt okfejtésekből is az következik, hogy az ilyen vélekedések mindig nélkülözik a tudományos hátteret. A döntéshozó számára kényelmes lehet a hiedelmek bűvkörében élni. Nemcsak azért, mert a döntéshozatal sok évtizedes megszokásai szerint, különösebb továbbképzés nélkül lehet állást foglalni. Nemcsak azért, mert nem kell tartani a közvélemény (ideértve a sok tekintetben az újtól, a szokatlantól hasonlóképp ódzkodó szakmai véleményt is) megosztott reakcióitól. Ez látszik kézenfekvően járható útnak azért is, mert így hitethető el leginkább a közvéleménnyel az, hogy a döntést hozó biztokában van a „bölcsek kövének”, hisz mindig talál bűnöst. Ezért (csaknem) soha nem kell olyan állásponttal kilépnie a nyilvánosság elé, hogy nem bizonyítható be a szabályszegő bűnössége. Nagyon rosszul nézne ki, ha a hatóság képviselője viszonylag gyakran mondaná ki, hogy „nem tudom, felelő-e a tett vagy sem”. Különösen akkor, ha tegnap és tegnapelőtt még (döntéseiből következtetve) tudta.

Itt azonban valamit nem szabad figyelmen kívül hagyni. Minél később következnek be (itt is) a múlt döntéseinek újraértékelése, annál fájdalmasabb lesz a korábbi hibákkal szembenézni. Jobb, ha egy szervezet (legyen az a forgalom szervezéséért, ellenőrzéséért felelős testület, szabálysértési vagy bírói intézmény, testület) résztvevői önként mondanak le vélt bölcsességük egy részéről, mint ha erre külső kényszer hatására kerül sor. Előbbi esetben tekintélyük megőrizhető, utóbbi esetben nemcsak tévedhetetlenségük, hanem szakértelmük, moralitásuk is megkérdőjelezhető. Az elvesztett bizalmat pedig a legtekélyesebb munka esetén is csak nagyon hosszú idő után lehet visszaszerezniük.

4. Következmények

Ebben a pontban három kérdéskört vizsgálok meg: a kutatási tényekből levonható folyományokat, a bizonytalansági tényezők színtereit, valamint a bizonytalanság következményeit.

4.1. A kutatási tények

Minden olyan országban, ahol a szakmai elit létezik és nyitott a munkáját befolyásolni képes tudományos ismeretek iránt, a joggyakorlat jelentős (és folyamatos, tehát le nem záródó) fejlődésen megy keresztül. Ezekben az országokban a joglakotás és a jogalkalmazás bizonyos késésekkel, de követi társadalmányai eredményeit. Az már a demokrácia egyik fokmérője, hogy az újabb ismeretek milyen gyorsan válnak általánosan ismertté és elfogadottá. Ahol a viták nem egymással hadakozó és egymást legázolni szándékozó, színtalalk mórgótt csatározó érdekcsoportok között, hanem a nyílt színen fellépő, a konfrontációt nyíltan vállaló felek között folya, ahol a vesztes fél felemelt fejvel visszavonulhat lényeges presztizisvesztés nélkül, ott természetesen a progresszió viszonylag gyorsan kerekedhet felül.

Egy egészenesen működő társadalomban természetes jelenség, hogy a szaporodó ismeretek növelik a megingathatatlanak vélt szemlélettel és gyakorlattal szembeni kétségeket. Így ez a bizonyos vélelem sohasem merevedik dogmává, következképpen észérvekkel és nem hitelvekkel lehet rájuk hatást gyakorolni.

A közlekedési balesetek körülményeinek utólagos megismerhetősége, okainak feltárása és a felelősség megállapítása körében is ilyen jelenségekkel kell szembenéznünk. Tekintettel arra, hogy a következményszemlélet jelenleg még úgyszólván egyeduralkodó, a korábbi nézetekkel szembeni fenntartások gyakran csak a súlyosabb következménnyel járó balesetekben kerülnek a felszínre. E körben ugyanis a tett kimenetele alaposabb kivizsgálást tesz lehetővé és szükségessé. Fel kell hívnom azonban a figyelmet arra, hogy a problémák többsége a következményeiben kisebb súlyú balesetek esetében is jelen van. Épp ezért várhatóan a jogállamiság alapjainak megteremtése során ott is jelentkezni fognak. (Hazánkban, esetünkben a jogállamiság alapjai lerakásának egyik ismérve lesz a közigazgatási bíróságok igénybe vételének lehetősége a szabálysértési ügyekben. Ezzel véget ér majd az az állapot, amikor is egy adott államigazgatási szervezet döntéseinek, módszereinek helyességéről saját feleltes szervezete foglal véglegesen, megtámadhatatlanul állást.)

Megemlítem, hogy a jelenlegi kedvezőtlen szemlélet jellegében, okaiban a rendőrségi és a bírósági eljárásban nagyon hasonlóak, mivel mind a gyökerek, mind a megtélelbeli elvek lényegében azonosak. Ezért a továbbiakban együtt kezelem őket. Közös jellemzői ezen eljárásoknak, hogy a kivizsgálások sok – túl sok –, korábban nem ismert bizonytalansági tényezőt tartalmaznak. Ezért az emberi felelősség olykor a valószínűségnek csak igen alacsony fokán állapítható meg.

4.2. A bizonytalansági tényezők színterei

E kérdéskört két szinten vizsgálom: a joglakotás és a jogalkalmazás területén.

4.2.1. A joglakotás körében elsőként a viselkedési szabályok kódexeként számon tartott Kresz-ről kell röviden említést tenni. E munka nem teszi lehetővé sem a Kresz-szel szemben támasztandó követelmények részletezését, sem a jelenlegi szabályozás megszámú ellentmondását. Ezáltal csupán arra térek ki, hogy a viselkedési szabályok közül az ún. gumiparagrafusok túlzott döntési szabadságot adnak az egyéneknek. Ennek lényege, hogy valamely konkrét

situációban a megfelelő orientációt nem biztosítja. Következésképpen pedig az lehet, hogy adott esetben a döntés helyességének megítélésére illetékes hatóság utólag ad eseti iránymutatást arról a korábbi magatartásról, ami – szerinte – elvárt lett volna. Vagyis utólag (olykor hosszas viták, szakértés eredményként) mondják meg az egyénnek azt, hogy korábban mit kellett volna tennie.

Amennyiben a helyes viselkedés megválasztása valóban oly egyszerű volna, mint ahogy azt utólag a hibás magatartást megállapítók állítják, akkor azt vélhetnénk, hogy ilyen iránymutatásra csak egy elenyésző kisebbségnek van szüksége, a túlnyomó többség pedig tudja, hol, mikor, miképp kell döntenie. Ezzel a megállapítással le is zárhatnánk a kérdést, hiszen ebben az esetben nem volna más feladat, mint az egyén alkalmatlanságát megállapítva, őt a közlekedők közül kirekeszteni. (Persze már itt volna egy bökkenő: a gyalogosokat pl. nem lehet „foglalkozásukból leváltani”).

Úgy tünik azonban, hogy azoknak az embereknek a köre, akik a sokszor „dodonai” szabályokat a baleset előtt másképp értelmezik, mint azok, akik felhatalmazottak e szabályok baleset utáni „autentikus” értelmezésére, korántsem oly kicsi, mint azt a büntetési elvek érvényre juttatásának szempontjai alapján vélhetnénk. A motorizált országok társadalomirányítói ugyanis számos (és korántsem olcsó) intézkedést tesznek a hibák kiküszöbölésére. Egy-egy ember megvédésére – bármilyen humánus is legyen a társadalom – bizonyára nem szánna nemzeti jövedelme tekintélyes részét. Feltehetően a forgalomszervezés biztonsági szempontjait csakúgy nem egy törpe kisebbség érdekében vizsgálják időről időre felül és nem azért tesznek meg mindent a lehető legtökéletesebb, az emberi hibázás lehetőségét minimumra csökkenteni hivatott elvek és gyakorlati intézkedések kidolgozása érdekében, mint ahogy a járműbiztonság növelését sem egy-két emberért tökéletesítik. Ezek a korábbi helyzet jobbítását célzó intézkedések közvetve mindig azt bizonyítják, hogy az előző állapot fennállásakor tömegesen következtek el hibákat.

Jól tudjuk, hogy hazánk közlekedési résztvevője ma már többszörösen hátrányos helyzetű. Az okok között vannak a korábbi államapparátustól eredő olyan vétkes, amelyek következményei nehezen és csak hosszú idő alatt számolhatóak fel. (Pl. a gépkocsipark összetétele, korszerűtlensége.) Vannak viszont, amelyek – kellő szemléletváltozás után – nyomban megváltoztathatók, ráadásul pénzt sem igényelnének. Sőt, ellenkezőleg: a biztonság növekedésével anyagiak volnának megtakaríthatók, álljon itt néhány példa!

Morálisan elfogadhatatlan, hogy amíg egyrészt az éjszakai közlekedésben a járművezetőket a látási viszonyoknak megfelelő sebesség használatára kötelezzük (de senki nem mondja meg, hogy ennek mi a felső határa), addig másrészről a szubjektíve helyesnek vélt sebesség alkalmazása mellett egy kivilágítatlan „akadálynak” ütköző egyénnel szemben utólag azt vélelmezzük, hogy nem a jogi előírásoknak megfelelő sebességgel közlekedett. Különösen akkor, ha gyakorlati mérések alapján az derül ki, hogy ez a sebesség az autók többsége által alkalmazottól semmiben nem tér el (pl. lakott területen kívül tompított fényszóróval 70 km/h sebességgel, vakon vezetve közlekedik). Itt kell utalni arra, hogy egy fejlett jogállamban ilyen vélelem elképzelhetetlen. Ott ugyanis egyrészt mindent megtesznek annak érdekében, hogy az „akadály” látható legyen (pl. fényvisszaverő rendszámablák, fényvisszaveró a gyalogoson), másrészt cleve a láthatóvá tétel elműlasztása alapozza meg a felelősséget, s csak másodlagosan vizsgálják azt, hogy ennek ellenére nem lett volna-e lehetőség az idejében való felismerésre.

Hazánkban morálisan ugyancsak elfogadhatatlan a tilosba hajtók mindegyikéről eleve feltételezni a rosszhiszeműséget vagy a gondatlanságot, amikor ma már ugyancsak bizonyított, hogy a hazai városi sebességhatár és a sárga fázis ideje nincs összhangban. Azaz bizonyos távolságból az autósoknak csak két választása van: vagy hirtelen és igen erősen fékezni vagy a tilos jelzésen áthaladni.

4.2.2. A bizonytalansági tényezők másik szintere a normaszegőkkel szembeni jogalkalmazási gyakorlat. Aggályosnak tekinthető a nyomozati tevékenység, s különösen annak bizonyítástechnikai része. A korábbiak során már érintettem azt a tarthatatlan helyzetet, hogy a szabálysértési hatóságok önmaguk végeznek szakértői és döntőbírói tevékenységet, méghozzá a saját szervezetük által termelt bizonyítékok alapján. A bizonyítékok mérlegelése ilyen körülmények között egyoldalú lehet, mert ez a tevékenység azt is célozhatja, hogy saját apparátusa jó működésének igazolását szolgálja. Ez olyan érdek, amelynek képviselote teljesen természetes még akkor is, ha ezáltal az objektív igazság szenved csorbát. Ez a képviselot annál is könnyebb, mert a tevékenység külső ellenőrzésének lehetősége ma még csekély. Nem valószínű, hogy ennek hiányában egyetlen, hazánkénál morálisan sokkal magasabb szinten álló közhatalom is ellent tudna állni az ilyen csábításnak. Csak a külső kontroll biztosíthatja minden esetben a magas színvonalú munkát. Külső ellenőrzés esetén ugyanis a hatóság érdeke nem esetleges fogyatékosságainak elkendőzése, hanem elkerülése.

A bírósági eljárásban részben más jellegű problémák is szerepet játszhatnak. Ezek között első helyen említhető az eljárás során gyakran érvényesülő szakértői hegemonia. A súlyosabb balesetekben valószínűségi szakértői vélemény készül, amelyben visszatükröződik a hatóság (a szakértői szervezet, ill. ennek valamely tagja) tudása és racionalitása csakúgy, mint morálitása. A tudás játszik döntő szerepet a konkrét ügyvel kapcsolatos ismeretek terjedelmében és alkalmazási képességében. A racionalitás abban, hogy miként alkalmazkodik a vele szemben támasztott elvárásokhoz (milyen módszerekkel tud „jó” szakértői véleményt készíteni), morálitása abban, hogy milyen mélységben végzi el vizsgálatait a rá bízott feladat során. Meg kell állapítani, hogy a mindennapi munka során ez utóbbi ellentétbe kerülhet érdekeivel, s ezért csakúgy nem elsősorban a szakértő hibáztatható, mint magáért a hegemoniáért. Elsősorban a kirendelő hatóságoknak, méginkább a bíróságoknak kell a szakértőt olyan korlátok közé szorítania, amelyek eredményeként se több se kevesebb ne legyen, mint az eljárás egyik résztvevője. Ma azonban gyakran az a helyzet – s ezt a szakvélemények tömege közvetetten bizonyítja –, hogy reciponáltása arra ösztökéli: eltiltásra vagy felmentésre iránymutató recepttel szolgáljon. Ennek egyik lényeges eleme, hogy lehetőleg minél kevesebb és kisebb bizonytalansági tényezővel dolgozzon. Morálitása ugyanakkor arra kellene ösztönözze, hogy – kellő tudási feltételezve – a bizonytalansági tényezők nagy száma miatt az ún. „szörke zónát” szélesre nyissa. Ma sajnos tény, hogy nem szeretik azt a szakembert, aki bevallja bizonytalanságát, s már önmagában ez az egyetlen szempont is sokakat arra ösztönöz, hogy a morálitás fölé helyezze a racionalitást.

A mindennapi gépjárműszakértői gyakorlatából talán a legszemléletesebb példa a reakcióidő kérdése. Ennek alapja annak feltételezés, hogy a pszichofizikum megismerhető, a képességek határai nagy valószínűséggel vélelmezhetőek. A mai tevékenység lényegében a gondos modell szerint cselekvő ember tökéletes megismerhetőségére épít. Mint a korábbiakban szó volt róla: ez nem

igaz. Mégis feltehetően a személyiség ismeretének vélelmén alapul az a tény, hogy egy, az emberi viselkedés megismeréséhez nem értő ember (a mérnöki képzettségű gépjárműszakértő) veszi a bátorságot ahhoz, hogy a kompetenciájába nem tartozó kérdésben (reakcióidő) mindenféle vizsgálat nélkül nyilatkozzon. (Ismét csak nem őt terheli a felelősség azért, hogy ezt nemcsak elfogadja, de el is várja tőle a baleset kivizsgálásáért és az objektív igazság megállapításáért felelős többi szervezet. Az már más kérdés, hogy lelkiismeretlenség, tudáshiány vagy a racionalitás vezérli-e akkor, amikor teljesen mechanikusan többnyire minden embernél 0.7 sec-os reakcióidőt tart elfogadhatónak.)

Hasonló – és az előbbivel összefüggésben álló – példaként említhető a féknyomokból történő sebességvisszaszámítás hazai gyakorlata. Itt a munka hátterében az a vélelem áll, hogy a fizika összes releváns törvényszerűsége számba vehető, megismerhető és rekonstruálható. Destek Miklósnak 1989-ben megkezdett gyakorlati kísérletei bizonyítják pl. máris azt, hogy különös gonddal felmért féknyomokból is jólnevelő szakértők különböző megállapításokat vonnak le a fékezés megkezdésekor adott sebességre vonatkozóan. Az eredmények annyira eltérőek, hogy a baleseti körülmények között az egyik szakvélemény elfogadása esetleg a féknyomot előállító autós elítélésére, a másik fölmentésére adhatna alapot.

Itt kell említést tenni a forgalomszervezőkről, akik a szakértők egy speciális fajtájaként kezelhetők. Rájuk az jellemző, hogy előre programozva vélelmeznek képességeket, vélelmezik a gondos modell megismerhetőségét. Ez nem is lehet másképp. Azonban nem mindegy, hogy ez a vélelem milyen tárgyi tudáson alapul. Miként a korábbi sárga láziszidő példája mutatja: a jelenlegi hazai munka még korántsem tekinthető eszményinek.

4.3. A bizonytalanságok eredményei

Az előzőekben csak példálódzó jelleggel bemutatott ellentmondások hazai joggyakorlatunkban be nem látható következményekkel járnak. A felelősségre vontak egy része világosan látja, érzi, tudja, hogy ártatlanul került elítélésre. Másik része az igazságtalanságot nem éli meg. Utólag azonban esetükben is kitudódhat, hogy nem bűnösök, hanem bűnbakok voltak. A harmadik csoport „csak” viseli az ártalanul elítéltetés következményeit anélkül, hogy erről valaha tudomást szerezne.

Ismét hangsúlyozni szeretném, hogy noha a büntető és a szabálysértési eljárás között a büntetés kiszabását tekintve lényegiek a különbségek, a megítélés elveinek azonosaknak kell lenniük. Mert legyen az egyén bármelyik hatóság által felelősségre vonva, a bűnösség hiányában történő bűnösnek címkezés morális (és természetesen jogi) szempontból elfogadhatatlan. Morálisan értéktelen annak a szervezetnek, s a szervezet keretében döntést hozó személynek a döntése, aki ártatlan embert bűnösnek nyilvánít. Az csak egy másodlagos kérdés, hogy morálisan még súlyosabban kártékony ez a ténykedés akkor, ha az egyén objektíve helyes ártatlansági éltékitéletével ellenkezik. Ezáltal ugyanis kifejezetten ellentétes a büntetés egyik céljával: a normakövetés fontosságának hangsúlyozása útján a generálprevenció eszméjének erősítésével. Hangsúlyozom azonban, hogy egy cél legyen az bármilyen magasztos – soha nem szentesítheti az eszközt. Az igazságosság eszméje soha nem rendelhető alá még valamilyen, állami szempontból hasznosnak nyilvánított cél-

nak sem. A dogmatizmusnak nincs helye a bűnügyi tudományok egyetlen területén sem.

Miért kell minderről ilyen hosszadalmasan beszélni? Egyrészt azért, mert napjainkban és a jövőben várhatóan méginkább megnő az embereknek a hatóságok igazságos döntései iránti igénye, ami sok esetben a jelenleginél lényegesen alaposabb, korszerűbb kivizsgálási módszereket tesz szükségessé. Az állami bürokráciában dolgozók a jövőben egészen egyszerűen nem engedhetik meg maguknak azt a luxust, hogy – mint jelenleg még sok esetben – nagyvonalúan intézzenek el az állampolgárok alapvető emberi jogait érintő kérdéseket. Ugyanakkor, ha a mai bürokratikus államapparátus csak valamennyit is át akar menteni hiteléből a jövőbe, már most lépnie kell ennek érdekében. Aki ezt az elvárást nem ismeri fel, vagy nem képes ennek eleget tenni, annak – az egész apparátus becsületének megőrzése, méginkább újrateremtése céljából – pozíciójából (legyen az szabálysértési előadó, ügyész, igazságügyi szakértő vagy bíró) távoznia kell, illetve az apparátusnak saját érdekében ezt ki kell kényszerítenie.

Fel kell számolni azokat a csapdahelyzeteket, amelyek eredményeként – bár eltérő okokra visszavezethetően – véletlentől függ a bűnösség vagy az ártatlanság kimondása. Már ismert példáimhoz visszatérve: nem vonható felelősségre tilosba hajtásért valaki csak azért, mert a reakcióidőről, a normális emberi viselkedésről alkotott téves elképzeléseken alapuló forgalomszervezési hibával áll szemben az ország mintegy kétmillió autós. Nem vonható felelősségre valaki csak azért, mert az emberi látásról, teljesítőképességről alkotott, megrögződött téveszmék, az újabb tudományos eredmények figyelmen kívül hagyása miatt döntéshozó szerveink utólag rossz helyen vonják meg az elvárhatóság határait, miközben semmit nem tesznek az éjszakai veszélyforrások másutt jól ismert módszerekkel történő felszámolására.

5. Kívánalmak

Úgy gondolom, hogy már az előzőekben leírtakból is kitűnik: a jogilag is elfogadható, helyes hatósági döntés elsősorban morális tényezőkön múlik. Élesen elutasítok minden olyan felfogást, amely azt hirdeti, hogy morál és jog egymástól elválasztható. Formálisan természetesen egy jogi eljárásban alapvető szempont az anyagi és az eljárásjogi szabályok maradéktalan betartása. (Bár itt is megjegyzem: ezen formális követelményekben fejlődés csak a morális elvek következetes érvényesítésével képzelhető el.) Leszögezhető: az említett szabályok megszegése morálisan csaknem bizonyosan értéktelen döntéshez vezet. Viszont a jogi játékszabályok betartásával hozható formálisan jó döntés (ítélet) korántsem biztos, hogy egyben igazságos, morálisan értékes döntést fog eredményezni. Valóban jó döntés csak morálisan is helyes döntéssel hozható.

Szűkebb témakörünkben az előbbi megállapítások – többek között – a következőket jelentik:

5.1. A gondos modell szerint cselekvő ember viselkedését szem előtt tartva a jelenlegihez képest eleve szűkíteni kell azt a kört, amelyen belül a felróható magatartás megállapításra kerülhet. Ma már nyilvánvaló: ismereteink bővülése a gondatlan cselekmények vizsgálata körében azt kell eredményezze, hogy egyre több tettet ki kell zárni a felróhatónak tartottak köréből. A napi joggyakorlatnak is tudomásul kell vennie a tudománynak azt az irányzatát

amely jelenleg (és még sokáig) nem az egyértelmű bűnös-ártatlan határvonal megállapítását segíti. Az újabb eredmények éppenséggel számos korábbi vélekedési cáfolnak meg. Mégpedig – az ilyen ügyekben döntéseket hozni kényeszerűleg legnagyobb sajnálatára, mert munkájuk a korábbi állapotokhoz képest egyre nehezebb – e kutatások eredményei nem a bizonyosság, hanem a bizonytalanság irányába hatnak. Természetesen számos kutató is – elsősorban presztízszempontokból – szeretne e tendencia fölött szemet hunyni, nem léteznek tekinteni. De ettől még ez a megállapítás – legalábbis saját tapasztalataim szerint – tény marad. Röviden tehát úgy lehetne az előadottakat összefoglalni, hogy a fekete-fehér végpontok között egyre nő az ún. szürke zóna, amikor nem tudunk adott esetben igen-nem választ adni egy kérdésre. Ez ma még sok szakembert is zavar, hiszen úgy véli, hogy a vele szemben támasztott korábbi elvárásoknak nem tud eleget tenni. Ez nem igaz. Legfeljebb arról van szó, hogy kevesebb lesz az elmarasztaló, emberi felelősségei megállapító döntés, ítélet. Ezek viszont megalapozottabbak lesznek, mint korábban. Kétségteljesen több személy minősülhet (legalábbis bizonyítottan hiányában) ártatlannak, de akit bűnösnek mondanak ki, az nagyobb valószínűséggel igazságosan viseli ennek következményeit. Több lesz az igazi bűnös, s kevesebb a bűnbak az elmarasztaltak között.

Más kérdés – s a korábbiakban érintőlegesen erről is volt szó –, hogy a bűnösség-ártatlanság megállapítására hivatott személyek, szervezetek számos módon csökkenthetik az előbb szürke zónának nevezett bizonytalansági tartományt. Ez természetesen alaposabb munkát, elmélyültebb tudást, végső soron nagyobb morális felelősséget igényel.

5.2. A morálisan is megalapozottabb döntésekhez feltétlenül szükség van a pszichikum képességeinek alaposabb értékelésére, ami óhatatlanul a bizonytalansági tényezők növelését eredményezi. Korábbi egyik példánknál maradvá: elfogadhatatlan, hogy a hatóság 0.7. sec-os összetett reakcióidővel számoljon, amikor a (a pszichológiai és nem a műszaki vagy az ugyancsak e kérdésben teljesen inkompetens jogi) szakirodalom idestova fél évszázada ennél jóval hosszabb időtartamot is normálisként fogad el.

Ugyancsak értékelni kell – felismerve a technikai mérésekben fellelhető pontatlanságokat – a mindenkor mérési és számítási hibahatárt. Elengedhetetlenül szükséges, hogy a jogséttel gyanúsított tettet elbírálni hivatott hatóság a normasértő számára legkedvezőbb adatok birtokában is lehessen, s – rendelkezésére álló összes körülmény figyelembe vétele mellett – így hozza meg felelős döntését.

5.3. Itt utalok vissza egy, még az 1978-as büntetőjogi kodifikációs vitában megfogalmazott javaslatomra. Akkor is úgy gondoltam, most is úgy vélem, hogy – a következményszemlélet elutasítása mellett – a prevenciót egyértelműen a szabályszegés megvalósításának minőségére és gyakoriságára kell alapozni. A megelőzésben az ún. „kemény” (igen-nem válasszal eldönthető) szabályok szerepét, ismereteink bővülésével ezek körét kell növelni, a „lágy” (mérlegelést követelő, az adott szitációtól és a közlekedési partner aktuális viselkedésétől nagyban függő) szabályok fontosságát pedig csökkenteni kell. Az elvárható magatartás pontos körülírása ismereteink bővülésével egyre több esetben lesz lehetséges. (Pl. ma már felelős szakemberek egyértelműen nyilatkoztak arra vonatkozóan, hogy miként – milyen távolságból, milyen sebességgel – kell egy kijelölt gyalogos átkelőhelyet megközelíteni ahhoz, hogy az egyén viselkedése megfeleljen az elvárásoknak. Arról is nyilatkoztak, hogy számszerűen milyen lassítás várható el a közlekedésben.)

Míndezzek lényege, hogy – a látszattal szemben – a prevencióban nem a felróható magatartások köre kell feltétlenül csökkenjen, hanem szabatos meghatározások és ezeknek az érintettek számára való tudatosítása útján a nemtudásból, hanyagságból eredő bűnösségi vélelmek köre lehet kisebb. Azt itt talán nem szükséges különösebben hangsúlyozni, hogy egy ilyen irányú fejlődés a jogbiztonságot fokozza, hiszen pontosítja az várható magatartások kritériumait, s ezáltal nemcsak könnyebbé teszi a normakövetést, de jobban definiálttá, kiszámíthatóbbá is válik a normaszegés, mivel a normakövetés és –szegés határvonala egyértelműbben húzható meg.

Záró megjegyzésként csak utalni szeretnék arra, hogy e tanulmányban nem volt szó az egyéni döntés, tett társadalmi determináltságáról, az ebből eredő kriminálpolitikai szempontokról. Ezek – véleményem szerint – a felróhatóság-nál csakúgy, mint az egyénekre, rétegekre szabott kriminálpolitikai intézkedéseknél ugyancsak nem hagyhatók fejelemen kívül. Épp ezért hangsúlyozni kívánom, hogy a fentiekben leírtak kivétel nélkül mindenkire vonatkoznak. Az egyéniesítés különféle szempontjai csak a pszichofizikális elvárhatóság eldöntését követően, a tudomány és technika legújabb felismeréseit is alkalmazó ítélezési folyamat legutolsó fázisában kerülhetnek szóba.

Jegyzetek

1 Tokaji Géza: A bűncselekménytan alapjai a magyar büntetőjogban. Budapest, 1984. 134. p.

2 Tokaji i.m. 148. p.

3 Tokaji i.m. 232. p.

4 Ld. Viski László: Közlekedési büntetőjog. Budapest, 1974. 406–408. pp.

5 Erenius, G.: Criminal Negligence and Individuality. P A Norstedt and Söners Förlag. Stockholm 1976.