

A motorizáció fejlődésével egyre nagyobb szükség van a rendőrség hatásos fellépésére a közlekedés szabálysértőivel szemben. A szabálysértők elleni aktivitás jelentős növelése önmagában nem jelenthet sikert, az erőforrások összpontosítására és speciális módszerekre is szükség van.

A rendőrség közlekedésbiztonsági feladatai hagyományosan két fő részre tagolhatók: egyrészt a forgalom zavartalanságának biztosítására, másrészt a szabályszegő járművezetőkkel szembeni fellépésre. Nem szükséges hangsúlyozni, hogy mindkettő alapfeltétele egyrészt a magas fokú szakértelem, másrészt a munka szervezette-sége. Legfontosabb, hogy a járművezetők állandóan számíthassanak a rendőri jelenlétre, akár az egyik, akár a másik fő feladat megvalósításával kapcsolatban.

Aktívan a szabálysértők ellen

A forgalom-ellenőrzésre — ideértve a szankcionálási feladatok végzését — fordítható erők a világon mindenütt korlátozottak és alatta maradnak az igényeknek. Épp ezért fontos a lehetőségek minél célravezetőbb kihasználása. Ez pedig azt jelenti, hogy a korlátozott erőforrásokat azokra a szabályszegésekre kell összpontosítani, amelyek potenciálisan a legnagyobb valószínűséggel szokták a társadalomra súlyos fokban káros következményt előidézni.

A szankcionálás nem tekinthető az emberi viselkedés befolyásolása elsődleges, legfőbb eszközének. Helyes alkalmazás esetén viszont valószínűleg jól kiegészítheti a többi magatartásszabályozó intézményrendszer pozitív hatását. Ezt a közvélemény is határozottan követeli.

A jelenlegi ismereteink szerint úgy látjuk, hogy a közúti közlekedés körében főként a büntetés generálprevenzív hatására lehet alapozni. Ennek is van néhány teljesítendő alapfeltétele. Elsődleges az elkerülhetetlenség. A közlekedő ne bízhasson abban, hogy szabályszegéseinek tömege büntetés nélkül marad.

Minden jogállamban alapvető feltétel a jogsértés tényének bizonyítása. Ez pedig korántsem egyszerű feladat. A következő pedig az lehet, hogy a rendőrség — bizonyítási nehézségek miatt — az egyébként helyesen felismert szabálysértések nem mindegyik formája ellen tud eredményesen harcolni. (Ma még pl. sokkal egyszerűbb feladat a forgalom zavartalanságát nem korlátozó, de szabálytalanul parkoló, vagy a sárfogó lap nélkül közlekedő kocsik gazdáival szemben fellépni, mint az áthaladási elsőbbség vagy az előzés durva megszegőit, a relatív gyorshajtók tömegeit fellösségre vonni.) A kiút csak az lehet, ha a

* A cikk a szerzők a Belső Tudományos Szervezési Osztály felkérésére 1967-ben készített tanulmányból/1 kiemelt részlet, amely a legfrissebb statisztikai adatokhoz van kapcsolva.

potenciálisan veszélyes (kiemelt) szabálysértések minél szélesebb körét sikerül a tudomány egzakt módszereinek igénybevételeivel (a mindenki által teljesítendő mérce, az ún. minimálkritériumok kijelölése útján) biztosítani. Ennek érdekében az OKBT keretei között évek óta folyik kutatómunka, amelynek eredményei remélhetőleg — amennyiben a fogadókészség a gyakorlati szakemberek részéről is meglepsz — a mindennapi tevékenység során hasznosíthatók.

Sajnos úgy tűnik, hogy a rendőrség körében a forgalom-ellenőrzési aktivitás az utóbbi években számottevően (és látványosan) csökkent. Ma már az ország főútvonalain napokig lehet autózni anélkül, hogy rendőrautóval találkoznanánk. Ennek egyik (és talán legfőbb) oka az általalkarékosságon alapuló és nyilvánvalóan ésszerűtlen intézkedés, amely a rendőrségi gépkocsik számára is — a többi közületi autókhoz hasonlóan — üzemanyagnormákat állított fel, s ráadásul korlátozta a műszakonként felhasználható üzemanyag mennyiségét is. Lehet, hogy ennek az utasításnak a kiigyalói jó pontokat szereztek bizonyos kormányzati szerveknél, azonban bizonyosan fogalmuk sem volt (sincs) a mindennapi rendőri munka lényegéről csakúgy, mint a rendőrség legalapvetőbb feladatairól.

Ezt a megállapítást nem cáfolja az a tény, hogy pl. 1980—1985 között 2,4%-kal nőtt a feljelentett és 11,9%-kal a megbüntetett személyek száma. Az sem, hogy a rendőrségi ügyek nyilvántartásában 1985—1986 között a növekedés igen látványos volt. Igaz ugyan, hogy külföldön vannak olyan (tudomásom szerint sehol következetesen meg nem valósított) elvárások, amelyek szerint egy-egy szabálysértési típusra 20—25 rendőri feljelentésnek kell jutnia ahhoz, hogy a rendőrség balcseset-megelőző munkáját hatékonyan le-

hessen nevezni. Hazánk még ettől messze áll, hiszen a feljelentett személyek száma 6,5—8,2-szer, a megbüntetett személyek száma 5,2—7-szer magasabb, mint a személyi sérüléses baleseteké. A szabálysértők elleni aktivitás 1986. évi jelentős növekedése egyébként (ma még nem bizonyíthatóan) együtt járt a balesetek abszolút és relatív számának viszonylag jelentős csökkenésével. Azért tagadom egyelőre az oksági kapcsolatot, mert ha ez igaz volna, úgy — jó adag cinizmussal — azt is meg lehetne állapítani, hogy a kiemelt szabálysértéseknek az összes szabálysértésen belüli átlagosnál nagyobb részaránya a baleseti halottak következő évi számának növekedését segíti elő. (A szabálysértésen belül 1984-ben volt a legnagyobb — 47,5%-os — arányú a kiemelt szabálysértésekért felelősségre vontak számának növekedése, viszont a rá következő év hozta az utóbbi időszak legrosszabb baleseti adatait).

Ez a látványos aktivitásnövekedés minden kétséget kizáróan az álló ellenőrzések során begyűjtött szabálysértők számára vezethető vissza. Jellemző, hogy 1980—1986 között, amíg az engedély nélküli vezetésért megbüntetett személyek száma 6,7%-kal, az üzemképtelen kormány- és fékberendezésű jármű vezetéséért felelősségre vontaké 2%-kal, az ittas vezetés miatt megbüntetetteké 6,2%-kal növekedett, addig a sebességkorlátozás jelentős túllépéséért a vizsgált periódus végén 48,9%-kal több személyt büntettek meg, mint 6 évvel korábban. Még figyelemre méltóbb, hogy az áthaladási elsőbbség és az előzés szabályainak durva megszegéséért 1986-ban épp feleannyi személyt büntetett meg a rendőrség, mint 1980-ban. Itt még csak némi egyensúlyról beszélhetünk, hiszen az ilyen típusú balesetek száma is hat év alatt a felére csökkent. De vajon mi indokolja, hogy a balesetek számához képest 1980-

ban mintegy kétszer annyi személyt vontak felelősségre a fényszórótompítás elmulasztása miatt, és 1986-ban csaknem négyszer annyit, miközben az ilyen okokra visszavezethető balesetek száma elenyésző és egyre csökkenő tendenciájú? Hol a kapcsolat a büntetés és annak akár generál-, akár speciálpreventív ereje között, amikor az üzemekepielen fékberendezés miatti balesetre tízszer annyi hasonló kiemelt szabálysértési büntetés jut; a jobb oldali közlekedés megszegésére visszavezethető 450 balesetre alig több mint 40, a 3099 elsőbbség meg nem adása és a szabálytalan előzések miatt bekövetkezett balesetre 2000 büntetés, a sebesség helytelen megválasztására visszavezethető 4000 balesetre több mint 10 000 büntetés jut? A kapcsolat tehát laza, aminek egyik oka a már említett ésszerűtlen mozgáscsökkenés, a másik feltehetően az, hogy a rendőrségnek a lakossági jogérzékenység, a joggyakorlat tisztaságának növekedése függvényében egyre nehezebb tárgyi bizonyítékok nélkül a szabálysértés elkövetését bizonyítani.

Hatásosan összpontosítani

Jelenlegi körülményeink között a rendőri ellenőrzést a következő területekre célszerű összpontosítani:

1. *Sebesség-ellenőrzés.* Itt világosan fel kell ismerni, hogy (minden ezzel ellentétes lépés és a fontos döntések halogatása ellenére) a sebesség a közlekedésbiztonság legdöntőbb tényezője. Igaz ugyan egyrésztől, hogy a balesetek zöme nem az ún. abszolút sebességállásra vezethető vissza; másrésztől, hogy minél közelebb kerül a maximált értékhez a tényleges sebesség tartomány, annál alacsonyabb lesz az ütközési sebesség.

Nem hagyható figyelmen kívül egy másik járművezetőket motiváló tényező sem. Azáltal, hogy a rendőrség nagy fontosságot

tulajdonít — demonstratív módon, állandó ellenőrzéssel (miként ezt valamennyi fejletlen motorizált országban teszi) — a sebességnek, a járművezetők felfogásában is képes lassú, de kedvező változás folyamatát elindítani.

2. *A biztonsági öv használatának ellenőrzése.* Ez immár több mint tíz éve — bizonyos kampányjellegű lépésektől eltekintve — egyenlő a nullával. Végre a rendőrségnek is tudomásul kellene vennie, hogy nagy erejű ütközés esetén ez a berendezés ad egyedül reális esélyt az életben maradásra. Itt kell szólni a jó példa adásáról is. Sajnos ma a rendőrök a magukat privilegizált csoportoknak képzelők egyikét alkotják, akiknek számos tagja minden állampolgár számára látványosan akarja bizonyítani, hogy egyrészt a közlekedés szabályai rájuk csak akkor érvényesek, ha ők is úgy akarják, másrészt a természet, a fizika és a biológia törvényei alól kivételt képeznek. Egész egyszerűen érthetetlen, hogy egy fegyveres testület irányító apparátusa (ha valóban akarja) miért nem képes elérni hierarchikusan alárendelt egységeinél azoknak a szabályoknak a betartását, amelyek kivétel nélkül minden állampolgár számára kötelezőek, s amely előírások betartását épp ez a szervezet hivatott ellenőrizni. (Megjegyzem: nemcsak a biztonsági övről van szó!) A rendőr — megkülönböztető jelzések használata nélkül — rutinszerűen szeg(heti) meg a sebességkorlátozási előírásokat csakúgy, mint a haladási irányra — pl. a balra kanyarodási tilalomra, a záróvonal átlépésére —, a tompított fényszóró bekapcsolására vonatkozó szabályokat. Az apparátus tagjainak egy része természetesnek veszi, hogy ott is várakozhat, ahol az állampolgároknak megállni is tilos, sőt autóját a rendőrség elszállíttathatja. Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a jó példa adása a rendőrségnek nem joga, hanem elemi kö-

telessége. Különösen olyan területeken fontos minden lehetséges eszközt megragadni, ahol a közvélemény ellenállása — elsősorban a tudatlanságból fakadó értetlenség miatt — nagy az előírásokkal szemben.

A jelenlegi gyakorlat politikai szempontból is kifogásolható. Megerősíti azt a közvéleményben egyébként is kialakult elképzelést, amely szerint a társadalom két részből áll: az átlagemberekből, akikre a jog előírásai kötelezőek és akikkel szemben ezek betartásának elmulasztását büntetéssel honorálják; valamint azokból, akik privilegizáltak, akikre az előírások nem vonatkoznak, akik a jogon kívül és felül élnek, mert jogsértő magatartásukért nem büntethetők. Nem vitás, hogy ha valaki valamely szervezethez tartozása fejében megengedettnél több jogot vindikál magának, az adott esetben hatalmával élhet vissza.

Változásra volna szükség a rendőri munka ösztönzésében. Nem az a rendőr kellene hogy elismerést kapjon, aki sok szabálysértőt, hanem az, aki mégha esetleg kevés, de veszélyes, kiemelt szabálysértőt ér tetten. Különösen pedig az, aki a visszatérően veszélyes viselkedésük leleplezésében jár élen.

Speciális módszerekkel is

A jelenlegi szabálysértési nyilvántartási rendszer évek óta húzódo korszakusítására is szükség volna. Ennek első lépéseit napjainkban tették meg, amikor az egyéniesítés már nem annyira a szabálysértő meglehetősen ellenőrizhetetlen személyi jellemzőire, hanem a szabálysértés tárgyi súlyára épít. (Aránytalanságok persze adódnak. Hiszen ki merné állítani, hogy — miként ez a keretbűnség összességéből kitűnni látszik — a szabálytalan parkolás épp kétszer olyan nagy veszélyt jelent a közlekedés biztonságára, mint a biztonsági öv

használatának elmulasztása?) Mind kevésbé halogatható azonban a következő lépés: a korszerű számítógépes nyilvántartási rendszer, amelynek több — itt nem részletezhető — változata képzelhető el. Ezek mindegyike egyrészt alkalmas a rendőrség adminisztratív munkájának csökkentésére, másrészt arra, hogy az állampolgárok közlekedési magatartását naprakészen nyilvántartsa.

Ez lehet az alapja annak a rendőrségen kívüli tevékenységnek, amely azt tűzi ki célul, hogy a közlekedés elvárásaihoz nem kellő mértékben alkalmazkodó egyéneket ne csak a büntetés erejével késztessek a helyes magatartásra, hanem speciális módszerekkel, utánképzés formájában elsajátíttassák velük a követendő viselkedésmódot is.

Mindazoknak tehát, akik felelősséggel kívánják irányítani és művelni a közlekedésbiztonság területét, legalább a következő területeken kell haladéktalanul lépéseket tenniük:

1. Meg kell indítani az iskoláskorúak közlekedési oktatását. Végre számonkérhetően el kell sajátíttatni — az 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.

2. Gondoskodni kell arról, hogy a forgalomszervezés és -irányítás támogassa az embert szabálykövető magatartásában.

3. Fokozott rendőri jelenléttel kell a legfontosabb előírások betartására készíteni az állampolgárokat. Szabálysértési nyilvántartási rendszer késlekedésmentes létrehozásával el kell érni, hogy nagy biztonsággal külön lehessen választani az eseti jogsértőt az alkalmazkodni nem képes vagy nem akaró, a forgalomban állandó potenciális veszélyt jelentő emberektől.

4. Olyan szankcionálási rendszer megalkotására van szükség, amely a szabályszegek és a szabálysértők veszélyességét, és nem az eredmény súlyosságát tekinti a megítélés elsődleges szempontjának. El kell érni, hogy világos kritériumok alapján eltérő módon lehessen fellépni a két csoporttal szemben.

5. Mindez feltételezi, hogy elsősorban egyrészt az ismételt jogsértés, másrészt a kirívóan durva szabálysértéssel megvalósított közvetlen veszélyhelyzet megvalósítóit fenyegetse a törvény szigorú büntetéssel. A büntetés szigora azonban másodrendű. Döntő annak elkerülhetetlensége.

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 ösztökélésével helyettesíteni.

Közlekedésbiztonság 2000-ig

A következőkben kísérletet teszek arra, hogy az eddig megismert törvényszerűségek figyelembevételével prognózist készítssek a soron következő 10—12 évre. Sajnos a tévedés lehetősége ma még igen nagy, hiszen egyelőre csak néhány ország adatai állnak rendelkezésre összehasonlítás céljából. A legsúlyosabb nehézség azonban az, hogy a jelenlegi válságos körülmények között semmiféle becslést nem lehet adni sem hazánk gazdasági fejlődésére, sem — részben az előbbi miatt — arra, hogy milyen mértékben és főként mikorra szüntethető meg hazánkban (ha ez egyáltalán az ezredfordulóig bekövetkezik) a jelenlegi kereslet-kínálat arány a gépkocsipiacon. Az sem becsülhető meg, hogy a gépjárműpark jelenlegi katasztrofális elöregedése mikor csap át egy esetleg minőségi változásba, hiszen ilyen példa nem áll előtünk.

Néhány összefüggés azonban előre látható. Ezek közül a következők a legfontosabbak:

1. Amennyiben bármilyen oknál fogva — (a hazai gyártás, vagy a megnövelt importkeret következtében) a járműpark évenkénti gyarapodásában jelentős változás állna be, úgy az ország kb. évi 6—8%-os járműnövekedést lenne képes elviselni anélkül, hogy ha a balesetek abszolút számában nem is —, a gépjárműszámra vetített halottak számában jelentősebb növekedés következne be. Ha azonban a statisztika a járművek számának hirtelen és erőteljes gyarapodása miatt romlana, ezt nem kell feltétlenül tragédiaként felfogni. Két-három év elteltével ugyanis még erősebb balesetszám-csökkenésre lehet számítani. Mérlegelést érdemlő alternatíva, hogy mi jobb az országnak? Az egyik lehetőség: átél néhány igen nehéz évet, majd — amennyiben a hatóságok képesek kézben tartani a helyzetet — számos intézkedés és bizonyos objektív körülmények (pl. jármű-telítettség miatti kényszerű sebességcsökkenés, a gépjármű-közlekedés megszokása a lakosság széles rétegeiben) hatására a balesetszám-csökkenés meredek pályájára tér át. A másik: folytatódik a jelenlegi tendencia, amely viszont napjaink késéséből nemigen képes semmit sem behozni.

2. A balesetszökkenés a jelenlegi feltételek mellett sem lesz folyamatos, csak tendenciájellegű. Egyelőre még nem ismert okok miatt a különböző országokban visszatérően vannak ún. rossz évek, amikor a csökkenés nemhogy megáll, de emelkedés következik be. Tény, hogy ezek a periódusok nemcsak minden országban 7-8 évenként visszatérnek, hanem még a motorizáció különböző fokán álló államokban is csaknem egy időben jelentkeznek. (Típusosan ilyen volt pl. Magyarországon 1970—1971, Finnországban 1969—1971, Ausztriában 1970—1972.) Ebben az év-

tizedben az említett országok sorrendjében ilyen évek voltak: 1985, 1986, 1983. Az átlagosnál nagyobb csökkenést produkált Magyarország 1965-ben, 1973—1974-ben, 1979—1980-ban; Finnország 1967-ben, 1973—74-ben, 1976—1978-ig, 1980-ban és 1984-ben; Ausztria 1965-ben, 1973—1974-ben, 1976-ban, 1980-ban és 1985-ben.

3. Mindkét, az összehasonlítás alapját képező országban megfigyelhető, hogy a csökkenésben a meredek pályára állás csak a motorizáció viszonylag magas fokán következett be. (Ezúttal is csak feltételezni lehet, hogy az előző pontban említett körülmények — járműsűrűség, eddig nem vezetett csoportok bekapcsolódása és beilleszkedése a közlekedésbe — ennél a motorizáltsági foknál következik be.) Hazánkban — ha az 1972—86-os periódust vesszük figyelembe — az évi járműszámnövekedés 5,3% volt. Ha viszont csak az 1981—1986 közötti időszakból átlagolunk, úgy a növekedési ütem átlaga csak 4,18%. Mit jelent ez? Legalábbis azt, hogy ha a motorizáció üteme nem gyorsul (s egyelőre sajnos ez a valószínű), akkor a 30 gépjármű/100 lakos szintet 5,3%-os évi növekedés esetén csak 1993—1994-ben, 4%-os növekedésnél 1995—1996-ban érjük el. Rendkívül kitolódik tehát az a motorizációs szint, amikortól a valóban radikális csökkenésre számítani lehet.

4. Amennyiben hazánk és a vizsgált külföldi országok közötti arányeltolódásban valamilyen váratlan, előre nem látható lényeges fordulat nem következik be, úgy arra lehet számítani, hogy a 10 000 gépjárműre jutó halottak száma — a legutóbbi 1981—1986 közötti periódus adatai szerint évi átlagos 4,18%-os relatív halott-

szám-csökkenési ütem szerint — 1990-ben 6,3 (14 év késés Ausztriához, 16 év késés Finnországhoz képest); 1995-ben 5,2 (15 év késés Ausztriához, 10 év késés Finnországhoz képest), 2000-ben 4,2% (16 év késés Ausztriához és 23 év késés Finnországhoz képest) körül lesz.

Ez az eredmény jó esetben már az említett éveket megelőzően elérhető, tartósan stabilizálni azonban a jelzett időpontok előtt — a motorizációs szint radikális növelése nélkül — aligha fog sikerülni. Ahhoz, hogy az 1970-es évek végén volt 14 éves késést Finnországhoz és a 6 éves késést Ausztriához még egyszer vissza lehessen állítani, már mostantól kezdődően folyamatosan évi átlagban 8%-ra kellene leszorítani a relatív baleseti halálszámcsökkenést. Ilyen eredmény egy-egy évben, talán jelenlegi viszonyaink között is elérhető, stabilizálni azonban csak a már korábban említett feltételek mellett lenne lehetséges.

Végezetül ismét fel kívánom hívni a figyelmet arra, hogy ez a balesetcsökkenés is — különösen az esetleg jelentős autópiaconbővülés esetén — csak abban az esetben valósulhat meg, ha az erre hivatottak minden ismert (és ma még ismeretlen) lehetőséget kihasználják arra, hogy a járművezetők további felhígulásával együtt járó kedvezőtlen változásokat hatékonyan kiegyensúlyozzák. Amennyiben erre az előkészületek nem történnek meg kellő időben, úgy az a helyzet fog előállni, mint Ausztriában és Finnországban a késői hatvanas, korai hetvenes években, amikor is hosszú éveken keresztül nem sikerült — feltehetően amiatt, mert a közlekedésbiztonság szempontjából különösen veszélyes csoportok széles köre egyidejűleg jutott autóhoz — balesetcsökkenést elérni.