

Európa peremén

Jogutód nélkül megszűnt

E melléklet hasábjain nem először kerül szóba hazánk közlekedésbiztonsági helyzete. Illetékes és illetéktelen urak és hölgyek nyilatkoztak, fenyegetőztek, hogy ugyan jelenleg sok minden rossz, de ezután majd másképp lesz. Hallhattunk-olvashattunk a vizsga szigorításáról, fokozottan fájdalmas büntetési nemekről és tételekről, a járművek minden eddiginél alaposabb felülvizsgálatáról, a rendőrség ellenőrzési módszereinek korszerűsítéséről és aktivitásának fokozásáról. Hogy mióta? Úgy az elmúlt húsz évben állandóan és visszatérően. Rendszer ment és jött, az illetékes tárcák élén miniszterek mentek és jöttek, a be nem váltott ígéretek és a fenyegetések biztosították e területen a békés átmenetet múlt és jelen között.

Ami az újdonság erejével hatott, az a minden korábbinál meghaladó és a jóslatok többségének ellentmondó balesetszám-emelkedés, továbbá az ezekkel szembeni teljes tehetetlenség volt. És ez jellemzi a helyzetet ma is. Meg egy csipetnyi változás. Amit röviden úgy lehetne jellemezni, hogy amilyen mértékben szaporodtak az ígéretek a helyzet megváltoztatására, olyan mértékben fogyott el az a bázis, amivel ezek az ígéretek teljesíthetőek lettek volna.

Az amnéziában esetleg csak kevéssé szenvedő polgártársaim emlékeztetébe szeretnék idézni néhány tény. Elsőként azt, hogy a közlekedési tárca épp két éve állt elő a stilszerűen Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program nevet viselő anyaggal. Ennek volt első és többedik változata. Közös jellemzőjük, hogy semmi nem valósult meg a hangzatos tervekből.

Eme két év alatt mintegy ötezer ember halt meg a közutakon. Ami persze semmiség ahhoz képest, hogy a jelenlegi kormányzat majd három évet késedelmeskedett azzal, hogy az Európa nyugati felében szokásos sebességhatárokat idehaza is elrendelje. Arról pedig egy szó sem hangzott el, hogy bölcs kormányzatunk mit kí-

ván tenni e rendelkezés végrehajtása érdekében. De arról sem, hogy milyen tervek készülnek annak érdekében, hogy az autós a városokban továbbra is hajthasson gyorsabban, ha az biztonságos.

A jogállamiság felé vezető göröngyös úton azonban más gondok is adódtak. S ezekre különösen nehéz akkor gyógyírt találni, ha régiókban általános tendencia a meglévő intézmények szétesése vagy módszeres szétrombolása, többnyire anélkül, hogy az előbbi folyamat által keletkezett űrbe mások, jobbak lépnének. Eközben — mivel a pénzeszközök még a korábbiaknál is szűkösebbek — a megújulás és a jogállamiság spanyolfala mögött gyakran abbéli lázas igyekezet rejlik, hogy bizonyos pénzforrásokat sikerüljön megszerezni. Amint ezt az alábbi példa is ékesen fogja bizonyítani.

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács — amelyet vagy két évtizede hívtak életre — 1989-ben, a nagy változások és szervezeti átalakulások közepette társadalmi szervezetként jegyeztette be magát a bíróságon. Tehette, hiszen hosszú éveken keresztül másról sem hallottunk, működési szabályzatában is benne foglaltatott, hogy ez bizony társadalmi szervezet az össznépi balesetelhárító akciók egybefogására. A létrehozói között szerepelt számos minisztériumon kívül az úttörők, a kiszeselek, a nők, az autókлуб, a kétkerekűek szövetségei és még számos más kimúlt vagy jelenleg is működő kiváló egyesület, a biztosítókról nem is beszélve.

Aztán egyszer csak kiderült, hogy ez a társadalmi szervezet alkapvetően részint állami intézmények támogatásából, de elsősorban az autósok kötelezően befizetendő díjaiból tartja fenn magát. Csak elenyésző részben található pénzforsái között valóban szabadon vállalt, illetve nem állami támogatások. Ennek felderítése után megállapították, hogy ez a szervezet nem is annyira társadalmi jellegű, mint hangoztatta. Eddig minden a legnagyobb rendben volna. Egy magát de-

mokratikusnak nevező országban valóban nem szokásos az olyan egyesület, amelyet bizonyos embercsoportoknak, intézményeknek — még hozzá a parlament megkerülésével — muszáj támogatniuk, akár akarják, akár nem. (Az említett, elsősorban az időszakos műszaki felülvizsgálati díjakból befolyó összeget ugyanis egy több miniszter által aláírt rendelethez hivatkozással préselik ki az autósokból.)

A probléma a felismerésre adott hatalmi reakcióban van. E valóban kissé kusza jogi állapotot követően többféle megoldást lehetett volna találni annak érdekében, hogy az élet egyik igen veszélyes területe ne kerülhessen a perifériára attól. Mert attól, hogy a rendőrség — mondjuk — fokozott mértékben ellenőriz, még nem felesleges valakinek a közlekedők magatartásával, pozitív befolyásolásával kísérletezni. Elképzelhető lett volna egy olyan változat, hogy a jelenlegi szervezetet „visszaállamosítsák”, s működéséhez viszonylagos önállóságot és a jelenlegi pénzeszközöket biztosítják — természetesen a parlament jóváhagyásával, tehát törvényi szabályozás által.

Ennél szerencsésebb megoldást jelenthetett volna az osztrák modell követése — ami ugyancsak nem világszenzáció, hiszen számos más ország is ezt az utat járja. Ennek lényege, hogy a biztosítótársaságok szövetsége — akár fűződik e tevékenységhez közvetlen anyagi érdeke, akár csak morális hasznot húz belőle — fogja át a balesetmegelőzést, s nem elegánsan, néhány százezer forint átömlesztésével véli elintéztetnek balesetelhárító ténykedését. Erre ez a szervezethálózat hazánkban nem mutatott készséget, akkor sem, ha ehhez — természetesen a parlament áldásával — bizonyos elkülönített pénzforsásokra tehetett volna szert. Európa peremén a prevenció látványosan nem érdekli a biztosítókat, csupán — egyre szigorodó korlátok között — a károk enyhítése. Ez van...

Akkor hát mi legyen a balesetmegelőzéssel és az e célra bekaszírozott pénzzel? A kérdés első felére ma nincs válasz, csupán terv. Az OKBT október végén jogutód nélkül megszűnt. Meglévő vagyontárgya átszármasztott a belügyi tárcához. Ott — majd — létre fognak hozni egy központi és helyi szervezetet, amelyik állítólag majdnem úgy fog működni, mint a most hivatalnokaival, aktivistáival, belső és külső szakembergárdájával felszámolt szervezet, csak igazán állami lesz, és kevesebb pénzzel tud majd gazdálkodni, mint elődje. Bizonyára új szakembergárdával (vannak idehaza épp elegenden, meg is látszik a közlekedésen), és új lelkesedéssel. A pénzzel persze egy kis baj lesz. Egyrészt azért, mert annak egy részét a társhatóság, a közlekedési tárca elviszi, másik részét meg állítólag pályázati formában fogják az arra érdemesülteknek kiosztani (de kikből áll majd az osztogató zsűri, milyen szempontok alapján fogják majd eldönteni, kiktől várható a közlekedés biztonságának tényleges javítása, s kiktől csupán a lázas, ám eredménytelen igyekezet?).

Másrészt a pénzzel azért is baj lesz, mert az erről rendelkező jogszabályok nem látszanak a miniszteriális szint fölé lépni. Továbbra sem tudni, hogy amit önnek, kedves autós olvasó, a közlekedés biztonságának javításáért kell fizetnie, annak felhasználását ki és milyen fórumon kérheti számon. Magyarul: kik fogják ellenőrizni, hogy a két főhatóság ezt az országos méretekben nem túl nagy, ám jogilag nagyon ingatag elveken nyugvó pénzszerzési módszerrel elnyert összeget mire költi? Normális esetekben ez a parlamentnek volna dolga. De oda ez az ügy el sem kerül. Pedig izgalmas kérdés volna annak megválaszolása, vajon nem sérti-e a köztársaság alaptörvényét ez a pénzgyűjtési és újraelosztási mód?!

Irk Ferenc