A tudás keserű almája

1993. május közepétől új időszámítás kezdődött a közlekedésben. A márciusi KRESZ-módosításokat — ha igaz — a korábbinál sokkal szigorúbb és következetesebb szabálysértési gyakorlat követi. A változások egynémelyike pár évvel ezelőtt talán csak néhány megszállott jogvédőnek szúrt volna szemet. Ma azonban — nem utolsósorban a nyílt tájékoztatás következtében — sokan nyilvánítanak véleményt, s ezekre oda kell figyelni. Érvek és ellenérvek egyaránt megfontolásra méltóak lehetnek.

Ezek közül egy csokor az új (és a régi) sebességkorlátozások megszegőivel szemben érvényesítésre kerülő birságolási elveket érinti. Nyilatkozatok és táblázatok láttak napvilágot az írott és az elektronikus sajtóban. Ezek tartalma sokak számára aggályos.

Az előbbiek egyike azzal foglalkozik, hogy mely érték tekintendő az *engedélyezett sebesség jelentős túllépésének*. Itt nem volna érdemes a számadatokat megkérdőjelezni. Az olyan autós, aki tisztában van a baleset törvényszerűségeivel, nem vonja kétségbe, hogy az 50 km/h-hoz képest a 75-ös tempó, 80 km/h engedélyezése esetén a 120 km/h, a 120 km/h-nál a 160 km/h a sebesség jelentős túllépése. (Arról itt ne essék szó, hogy melyek a biztonságos sebességhatárok, mert ezekről az autóstársadalom egy része mindaddig vitatkozni fog, amíg kőolajat ad a Föld!) Érdemes viszont szólni arról, hogy *milyen szintű jogforrás*ban kell (vagy kellene) ezeket a birságoló hatóságok számára útmutató jellegű értékhatárokat megszabni. Nemkülönben arról is, hogy mennyire rugalmasan kell, lehet, illetve szabad ezeket alkalmazni.

Ez a felvetés annál aktuálisabb, mert a napisajtóban „körözésre" került egy táblázat is, ami számszerűen rögzíti, hogy mekkora sebességtúllépés esetén pontosan mennyi birság szabandó ki és — bizonyos határértéken túl — mekkora időtartamra kell a vezetői engedélyt bevonni. S ez már egy másik kérdéskörhöz, nevezetesen az egyéniesítés szempontjaihoz is elvezet.

Nem vitás, hogy az állampolgároknak egyetlen alapvető feladatuk van: a számukra szóló, megfelelően kihirdetett előírásoknak maradéktalanul eleget tenni. Az autósnak az a dolga, hogy a törvényben rögzített sebességhatárokat ne lépje túl. Itt tehát nincs és nem is lehet vita. Vitatott lehet azonban, hogy az *állampolgárnak jogában áll-e tudni*, hogy a hatóság a különböző mértékű szabálysértéseket miképp „honorálja". S túl a jogon, nem volna-e célszerű ezt tudomására hozni, hogy még idejében kalkulálhasson: megéri-e neki — ha már a biztonság szempontja nem érv a normakövetéshez. A kérdés tehát az, hogy különféle, az ügyészi és a rendőri szervek berkein belül „keletkező" körlevelek és belső utasítások, irányelvek és parancsok zártkörű kiadása, továbbá korábbi hasonló „jogforrások" módosítása helyett nem volna-e jog- és ésszerűbb e kérdéseket *teljes nyíltsággal* szabályozni, például a szabálysértési törvény *mellékletében*.

A *másik aggály* a *fix összegek* kapcsán szokott felmerülni. E *felfogás ellen* érvként leggyakrabban az egyéniesítés, ezen belül is főként a közlekedési „múlt" és a vagyoni helyzet értékelésének lehetetlenségét szokták felhozni. A *felfogást támogatók* két szempontra szoktak utalni. Ezek egyike, hogy nem haszontalan, ha ugyanazért a szabályszegésért Vas és Békés megyében ugyanarra a büntetésre lehet számítani. A fix összegek tehát biztosítják az országosan egyeséges joggyakorlatot és kiküszöbölik a szélsőséges szabálysértési elbírálásokat. A másik érv, hogy ha jó a tarifarendszer, az veszélyességük mértékében, arányosan képes a szabályszegéseket megtorolni. Konkrét esetben a veszély a tettnek és csak ezt követően a tettesnek a függvényében áll fenn. Más szavakkal: a hatgyermekes, létminimum alatt élő autós (ha még van neki mivel) kiemelt szabálysértésnek nyilvánított gyorshajtása éppoly súlyos életveszélyt képes előidézni, mint az egyedülálló milliomosé. A büntetés elsődleges célja pedig a hibás tett megtorlása által annak kinyilvánítása, hogy a hatóság nem tűri el a normasértést. Méghozzá annál kevésbé, minél súlyosabb akár a közvetlen, akár csak a lehetséges életveszély. *Emellett másodlagos szempont, hogy az* egyénnek milyen volt *az előélete* vagy milyenek a szociális körülményei. Ez utóbbiról annyit: a mai birságolási gyakorlat kellően szelektív. Mert az összegek bár kétségtelenül sokak számára nem csekélyek, azonban amíg a szerényebb jövedelműeket elsősorban a pénzösszeg, a gazdagabbakat elsősorban a vezetéstől eltiltás, illetve annak mértéke „sokkolhatja". Persze csak akkor, ha a „lebukásnak" reális az esélye.

De azért még egyszer szeretném hangsúlyozni: gyorshajtani nem muszáj, a megengedett sebességet túllépni meg még kevésbé. Akkor sem, ha sokan és sokszor megteszik. Különösen *akkor nem, ha közhírré tétetik: mennyi az annyi* . . .

DR. IRK FERENC