... Pontok és kérdőjelek ???

Lassan két évtized múlt el azóta, hogy a magyar sajtó hasábjain az első közlemény jelent meg a járművezetők boldogításának egy új eszközéről. Igaz, akkor még ticketrendszerről szólt a történet, amellyel a nagyérdemű (mármint a magyar szakmai közvélemény) méltóztatott nem foglalkozni. (Vö.: *Viski László:* Közlekedésrendészet és közlekedési büntetőjog az Egyesült Államokban. Kriminalisztikai Tanulmányok 8. kötet 1970. 241-247. pp.) A témának nem volt sokkal nagyobb sikere akkor sem, amikor – a hetvenes évek végén, a nyolcvanasok hajnalán – megkezdődött a hazai szervezett balesetmegelőzés. Pedig akkor már e rendszer a technológiailag legfejlettebb és bűnügyi szempontból a legriasztóbb „teljesítményeket" produkáló európai államban: a Német Szövetségi Köztársaságban (a még csak 60 milliósban) is az autóvezetők egyik legutáltabb, ám balesetmegelőzési szempontból az egyik legjobbnak bizonyuló eszközeként vonult be a büntetések sorába. A helyszínek és időpontok nagyon fontosak. Már csak azért is, mert hazánkban is évek óta dúl a vita a hatóságok között a „bevezetni – nem bevezetni, s ha igen, akkor mikor" kérdéskörben. A végleges válaszban valószínűleg ugyanazok a tényezők fognak döntő szerephez jutni, amelyek előbb Amerikában, majd Európában dominálnak.

Ezek közül kettő kívánkozik kiemelésre. Sajnos – tegyük hozzá – egyiknek sincs semmi köze az adott ország vagy régió közlekedésbiztonsági helyzetéhez. Mindkét térségben egy ok és egy lehetőség „szerencsés" (de nem véletlen) egybeesése figyelhető meg. Az ok a közbiztonság hirtelen és erőteljes romlása, a bűnözés jelentős növekedése, korábban szokatlan bűnelkövetési formák elterjedése, a lakosság közérzetének számottevő rosszabbodása. A hatalom az ilyen kihívásra általában a lakosság egészének, de különösen bizonyos csoportjainak fokozott számontartásával szokott válaszolni. A lehetőséget pedig a számítástechnika korábban elképzelhetetlen mértékű és minőségű, ugrásszerű fejlődése, minőségi megváltozása teremtette meg. Tanúja voltam a Német Szövetségi Köztársaságban a hetvenes évek első felében annak a sokknak, amit a nemzetközi terrorizmus, a Vörös Hadsereg Frakció, a Baader-Meinhoff csoport emberrablásai, ismert közéleti személyiségek meggyilkolása, a bankrablások, a napirenden levő közveszélyokozó robbantások váltottak ki a közbiztonságért felelős személyekben, elsősorban a rendőrségben. A különböző újságok szerkesztőségeihez eljuttatott halál-listák, rajtuk a politikai és a gazdasági élet csúcsszereplői, nem voltak tréfák. Az állam maga, annak biztonsága, valamennyi polgár nyugodt jövője került közvetlen veszélybe.

Ugyanekkor ért el a számítás- és hírközléstechnika olyan szintet, hogy egyrészt nagy mennyiségű adathalmazt lehetett tárolni, viszonylag gyorsan visszakeresni és hírláncon a „végeken" dolgozókhoz eljuttatni. Ekkor a (nyugat)német határokon már húsz másodperc alatt egy útlevélen levő aláírást azonosítani lehetett a központi komputerben tárolt körözött személyek aláírásával és ennyi idő alatt felvillant a piros vagy a zöld fény a határrendőr asztalán. (Feltéve persze, ha az igazolásra felszólított személy kocsijával egyáltalán megállt, és ha ezt tette, nem ő lőtt először.) Hasonlóképp némileg hátborzongató élmény ma is, amikor a járőrkocsi parancsnoka egy-egy autópálya parkolójában lassan haladva rádión mondta be a központnak néhány kiszemelt kocsi rendszámát. Vagy az autópályán haladva távcsővel ellenőrizte az anyósülésen helyet foglaló járőr a csíkos kocsi előtt vagy mögött esetleg többszáz méterre haladó gépkocsi rendszámát. Felejthetetlen emlékként él bennem az a feszült, ugyancsak mintegy húsz másodperces várakozás, amíg a központ visszajelzett: „a megadott rendszám a nyilvántartástan nem szerepel". Mert ha igen... Nos akkor pillanatokon belül előkerült az ülés alatt szunnyadó géppisztoly, hiszen körözött terroristának nem tartozik a szokásai közé, hogy a rendőr felszólítására feltartott kezekkel szálljon ki autójából.

A német rendőrség – „merő véletlenségből" – épp ekkor vezette be a pontrendszert. Hiszen ha már úgyis van egy jól működő naprakész (!) információkat hordozó számítógépes nyilvántartási rendszere, ami egyaránt működik személy-, jármű-azonosításra, akkor miért ne üssenek egy harmadik legyet is egy csapásra. A fokozott ellenőrzés részét képezte, segítette a közlekedésbiztonság céljait is szolgáló, a notórius szabályszegők elkülönítésére alkalmas nyilvántartási rendszer bevezetése.

Tanulságok – nekünk

Az előzőekben leírtakat tehát abban foglalhatnám össze, hogy soha, sehol a világon a közlekedés biztonsága nem volt olyan fontos a politikusok és a pénzeszsákokon ülő szakemberek számára, hogy a tengernyi

pénzt felemésztő nyilvántartási rendszert ezen egyetlen célért létrehozzák. Nyilván nem lesz ez másképp egy olyan viszonylag szegény országban sem, mint Magyarország. E megállapítás viszont azt is sugallhatná, hogy addig lehetünk boldogok, amíg nincs magasan komputerizált nyilvántartási rendszerünk. Ez természetesen nincs így. Mint ahogy arra sem gondolok, hogy ne lenne érdemes e kérdésről gondolkodni, eszmét cserélni, szakmai körökben vitatkozni. Csak egyet nem szabad: kormányprogramba mint rövid időn belül és feltétlenül megvalósítandó célkitűzést felvenni. Ehhez nem állunk jelenleg sem szakmailag készen, s – valljuk be, legalább magunknak – nincs az adatfeldolgozásra potenciálisan bevethető apparátus sem azon a szinten, hogy megbízhatóan (magyarul: tévedésmentesen) rögzítsen, továbbítson adatokat.

Nem árt azt sem tudni, hogy egyben mindenki egyetért: hasznos volna a visszatérően baleseteket okozókat, veszélyhelyzeteket teremtőket megregulázni, s ha nincs más eszköz rá, a forgalomból „kivonni". Azt azonban jó volna nem elfelejteni, hogy egy dolog visszatérően balesetezni, veszélyhelyzeteket teremteni, s egy másik dolog notórius normaszegőnek lenni. Az első esetben van bizonyíték a normaszegés és annak következménye közötti kapcsolatra, a másodikban azonban csak egy általánosság szintjén feltétlenül bizonyított fikcióval szembesülhetünk, ami egyedi esetben nem biztosan igaz, mégha a feltételezést cáfolni nehéz is. A következmények nélküli szabályszegések tettenérésében ugyanis egy fontos szubjektív elem épül be: a rendőri tevékenység, az ellenőrzési aktivitás, ennek irányultsága.

A világon nincs olyan rendőrség, amelyik nem siker- és eredményorientált. A kérdés csak az, hogy ezeket az eredményeket milyen módszerekkel, mutatókkal mérik. Számokkal-e, s ha igen, mifélékkel. Mi a fontos egy járőr, egy kapitányság, egy megye, egy ország rendőrsége közlekedésbiztonsági tevékenységének megítélésében? Az-e, hogy mennyi pénzbírságot gyűjtött be adott időegység alatt? Vagy inkább az, hogy hány emberrel szemben járt el? Vagy az, hogy milyen jellegű szabálysértések elkövetőivel szemben járt el, s ezek a normasértők milyen kapcsolatban vannak a baleseti statisztikában szereplő okokkal? Vagy az-e, hogy miként változik egy térség, ország lakosságának közérzete a rendőri fellépés eredményeként (ami teljesen független lehet a tényleges számok alakulásától)? S a kérdések még folytathatók volnának. A rendőrségnek ráadásul még van egy nem elhanyagolható kötelessége: a szabálysértés elkövetését és a szabálysértő bűnösségét utólag is ellenőrizhető, azaz hitelt érdemlő módon, jogállami eszközökkel, az alkotmányos játékszabályokat betartva bizonyítania kell. A tapasztalat azt mutatja, hogy ez annál egyszerűbb, minél régebbiek valamely ország jogállamiságának alapjai. A bizonyítási eszközök arzenálja – a bizonyítandó szabályszegések sokszínűségéhez képest – bizony még ma is nagyon szegényes. Így hát a rendőrség egy adott országban elsősorban nem azokat a normaszegéseket üldözi leginkább, amelyek a legveszélyesebbek, hanem azokat, amelyeket a leginkább tud bizonyítani. S ha ráadásul egy országban a mennyiségi szemlélet előnyt élvez a minőséggel szemben, akkor a szűk eszköztárral ott lép fel leginkább, ahol adott időegység alatt a legtöbb szabályszegőt tudja nagy valószínűséggel tetten érni. Az már csak külön szerencse, ha ezek a helyek baleseti gócokkal, zónákkal térben és időben egybeesnek. Ezeket a szempontokat érdemes szem előtt tartani még azoknak is, akik amúgy elszánt hívei a különféle nyilvántartási (és így a pont)rendszereknek. Ha a szabályszegés üldözésének gyakorisága nem esik egybe annak térhez és időhöz kötött veszélyességével, lehet a fél országot a rosszak táborába sorolni (mint ez tény a jelenlegi Németországban, ahol – a pontrendszer elmúlt két évtizednyi ideje alatt – minden második német polgár legalább egyszer szerepelt a nyilvántartásban), azonban a tényleg veszélyes elkövetőket a megtévedtektől, azaz az átlagembertől nem sikerül elválasztani.

Előny-hátrány elemzés – tanulságokkal

Az természetesen nem tagadható, hogy a súlyos (és ami nagyon lényeges: az előre pontosan kiszámítható) következményekkel fenyegetésnek van generálpreventív ereje. De kérdés, hogy ezt nem lehet-e sokkal olcsóbb eszközökkel is elérni, mint pl. a fokozott rendőri jelenlét jobb műszerezettséggel, még hatékonyabb ösztönzés a biztosítótársaságok bonus-malus rendszerével, arról nem is szólva, hogy a helyes közlekedésre orientáló forgalomszervezési-szabályozási beavatkozásokba befektetett és a biztonság oldalán megnyert költségek arányain sem ártana elmerengeni – összehasonítva egy komplikált nyilvántartási rendszer felállítási és működtetési költségeivel. És a polgár közérzete vajon mitől jobb? Ha azt tapasztalja, hogy kevesebb „sakk-matt" helyzetbe keveredik, vagy ha azt tudja, hogy az orra alá borsot törő „partnerét" egyszer majd valahol, valamikor jól megbüntetik.

Feltétlenül szükséges tekintetbe venni azokat a vitákat is, amelyek pl. Németországban permanensen folynak a pontrendszer bevezetése óta. Ezek természetesen nem terméketlenek, hiszen fokozatosan teszik a rendszert életszerűbbé, azonban jól mutatják a visszatérően jelentkező nehézségeket. A következő országok mindig szerencsésebb helyzetben vannak a pionírokhoz képest, hiszen ha ügyesek: más hibáiból, kudarcaiból sokat profitálhatnak. Számunkra mindenesetre intő jel,

hogy a német közlekedési jogászok Goslarban évente megrendezésre kerülő szakmai konferenciáján visszatérően téma a pontrendszer. (Így volt ez az 1995. január 25-27. között megrendezésre kerülő 33. Német Közlekedésjogász Napokon is, ahol a IV. munkacsoport a pontrendszer reformját választotta témájául. S – nem véletlenül – ugyanez a szekció tárgyalta az utánképzés reformját is. A rezümé ismertetése meghaladná e cikk terjedelmi kereteit. Csak sajnálni lehet, hogy hazánkat – tudomásom szerint – évek óta egyetlen közlekedési szakember sem képviseli.) Arra is érdemes odafigyelni, hogy a legnagyobb német autóklub, az ADAC havilapjában – a Motorweltben – ugyancsak teljes oldalt szentel a jelenlegi – mint már említettem: húsz éve folyamatosan finomított – pontrendszer ellentmondásainak, s a horizonton felbukkanó módosítások várható hátulütőinek. (Alles Punkte oder was? ADAC Motorwelt 3/95. 110. old.) Ugyanitt azonban figyelemre méltó pozitív újdonságokról is olvashatunk – még ha egyelőre csak tervek formájában is. Így pl. a szakemberek azon törik a fejüket, hogy akinek a flensburgi nyilvántartóban 8-10 pontja gyűlt össze, annak 4 pontot eltörölnek abban az esetben, ha önkéntesen utánképzésen vesz részt. (Ott még csak terv, hogy akinek 14 pontja gyűlt össze, azt utánképzésre kötelezik, aminek összegét – függetlenül a személyorientáltan eltérő tartalmú kurzusoktól – egységesen 500 DM körüli összegben, azaz mintegy 330 liter benzin, vagy egy fizikai munkás 5 napi munkabérében tervezik meghatározni.) Azonban ezt elkerülheti, ha önként pszichológusi tanácsadásra jelentkezik, mert ebben az esetben 2 pontot törölnek neve mellől. Nem árt azt sem tudni, hogy a mintegy 48 millió jogosítvány tulajdonosnak 12 %-a szerepel aktuálisan a flensburgi nyilvántartó központban. Ezek 22 %-a 0 pontos (mert bevonták a jogosítványukat pl. ittas vezetés miatt). 73 %-uk szerepel az 1-8 pontosak, 3,7 %-uk a 9-13 pontosak között. Az igazán problémás egyének száma és aránya viszonylag csekély. Csak 0.7 %-uk van a 14-17 pontosak körében, 0.3 %-uknak van 18 vagy több pontjuk. (Megjegyzendő, hogy jelenleg aki a 14 pontot eléri, annak újból kell járművezetői vizsgát tennie, aki 18 pontot gyűjt össze, annak bevonják a vezetői engedélyét és orvospszichológiai vizsgálat dönt további sorsáról.)

Ötletekben tehát, mint látható, nincs hiány. Kérdés, hogy itt és most, Magyarországon az ezredfordulón milyen módszer esetén lehet a legkevesebb költséggel (ide értve az emberek pénzben ki nem fejezhető veszteségeit is) viszonylag a legnagyobb eredményt elérni. Gondolkozzunk együtt, s döntsünk saját helyzetünkhöz képest a lehető legjobban!

Irk Ferenc

BALESETEK – TANULSÁGOK

A balra kanyarodó és az őt balról előző járművek III. járművezetők esete

XY b.-i lakos személygépkocsijával egy szép tavaszi délután a tanyájára igyekezett, amely a várostól néhány kilométernyire, mintegy 10-15 percnyi járásra volt. A tanyához a főútról balra egy keskeny bekötőútra kellett lekanyarodni. Az ismerős útkereszteződéshez érve meg is kezdte a bekanyarodást, a kocsi orra már majdnem elérte a bekötőút elejét, amikor hatalmas csattanással oldalról belerohant egy másik személygépkocsi. Az ütközés ereje a kanyarodó járművet belelökte az út menti árokba, a másik kocsinak pedig alaposan összetört a jobb eleje. A „találkozót" a járművek vezetői 8 napon belül gyógyuló kisebb horzsolásokkal, zúzódásokkal megúszták, ezért az ügyben a szabálysértési hatóság járt el. A városi Rendőrkapitányság mint I. fokú szabálysértési hatóság a baleset körülményeit körültekintően megvizsgálta, ennek során a feleken kívül egy szemtanút is meghallgatott, majd igazságügyi műszaki szakértői véleményt is beszerzett. Mindezek eredményeként megállapította, hogy a balesetet kizárólag XY okozta azzal, hogy megszegte a balra bekanyarodás szabályait. Nevezetesen a KRESZ 31.§. (1) bekezdés b) pontjában meghatározott azt a rendelkezést, amely szerint „az útkereszteződésben másik útra bekanyarodni szándékozó vezető a járművel ... útburkolati jelek hiányában balra bekanyarodás esetében az úttest felezővonala mellé, illetőleg osztottpályás és egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélére köteles – az útkereszteződés előtt kellő távolságban – besorolni. A bekanyarodási szándékot irányjelzéssel (29.§ (2) bek.) jelezni kell." Másrészt nem tartotta meg a KRESZ 31.§ (6) bekezdésében foglalt szabályt sem, amelynek értelmében „a balra bekanyarodó jármű vezetője párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton a bekanyarodást akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését, vagy kikerülését másik jármű nem kezdte meg." Az eljárás során ugyanis kiderült, hogy XY a menetiránya szerinti úttest jobb oldali szélétől, majdnem az útpadkáról kezdte meg a kanyarodási manővert. Ezt a mögötte haladó, s az előzését megkezdő, majd később vele összeütköző személygépkocsi vezetőjén kívül, annak a kocsinak a vezetője is megerősítette, aki elsőként haladt el a jobbra irányjelzést adó, s az úttest jobb széléhez lehúzódó jármű mellett, majd az előzést befejezve, a visszapillantó tükörből magát a balesetet is végignézte.

A szabálysértési hatóság határozata elleni fellebbezésben XY azzal védekezett, hogy a balra kanyarodás előtt valóban „elengedett" néhány kocsit, s emiatt kissé „jobbra tartott", azonban mielőtt bekanyarodott volna balra, indexelt, hátranézett, s azonnal el is kezdte a kanyarodást. Járművet maga mögött nem látott. A balesetet ezért nem ő, hanem az előzést végrehajtó jármű vezetője okozta, aki a megengedett sebességet messze túllépve „száguldozott", de figyelmetlen is volt, hiszen nem vette észre, hogy ő balra szándékozik kanyarodni.

A másodfokú szabálysértési hatóság a fellebbezést elutasította, s az első fokú döntést hatályában fenntartotta. A határozat indokolásában a következőkre mutatott rá: XY a saját előadása, de a tanúvallomások szerint is megtévesztő magatartást tanúsított, amikor közvetlenül a balra bekanyarodás előtt jobbra adott irányjelzés mellett jobbra húzódott, s a kanyarodást innen, majdnem az útpadkáról kezdte meg. Ezzel nemcsak alaposan megzavarta a mögötte közlekedőt, hanem közvetlen veszélyhelyzetet is teremtett, hiszen az őt követő jármű vezetője bízva az észlelt jelzésekben biztonságosnak vélt előzésbe kezdett. Ennek tükrében nem fogadható el az a védekezése sem, mely szerint a balesetet a másik jármű vezetője okozta. A biztonságos és zavartalan közlekedés feltételeként megfogalmazható ún. bizalmi elv alóli egyik kivétel ugyanis éppen az, hogy nem hivatkozhat más közlekedő szabálytalanságára az, aki maga is szabálytalanul közlekedik. Az eljárásba bevont igazságügyi műszaki szakértő a „gyorshajtással" kapcsolatban is többféle megállapítást tett. Egyrészt abból, hogy az előzést végrehajtó személygépkocsi kerekeitől hátramaradt és a helyszínelő rendőr által mérőszalaggal pontosan lemért féknyomok a menetirány szerinti bal oldalon kezdődtek, megállapítható volt, hogy a veszélyhelyzet észlelésekor a hátulról érkező személygépkocsi vezetője már megkezdte az előzést. Márpedig az ilyen típusú balesetek vizsgálatánál az egyik legfontosabb mozzanat annak megállapítása, hogy az előzni szándékozó az előzést mikor kezdte meg, s ehhez képest a balra bekanyarodó jármű hol járt, s