

## 2.5. Irk Ferenc: Balesetek, gondatlan bűnözés, közlekedési bűnözés

### 2.5.1. Problémafelvetés

A. I. 20 éves férfinak két éve van jogosítványa. Azóta rendszeresen vezet, balesete, koccanása, szabálysértési ügye eddig nem volt. Éjszakai sötétségben, lakott területről kiérve a közvilágítás nélküli úttesten tompított fényszóróval haladt, mintegy 55-60 km/h sebességgel. Hirtelen csattanásra lett figyelmes. A hang a személygépkocsi jobb oldala felől jött. Nem látott semmit, csak azt vette észre, hogy valami az autó jobb oldali visszapillantó tükrét hirtelen a karosszériának csapta, aminek következtében az üveg a keretből kitörött. Bár nem látott semmit maga mögött, megállt, s kiszállt a kocsiból. Akkor vette észre, hogy az úttest jobb szélénél egy ember térdel, majd áll talpra. Nyilvánvaló volt, hogy ezt az embert ütötte el, akinek ruházata teljesen sötét volt, s így tökéletesen beleolvadt az úttestbe, illetve a padkába. Felső ruházatként vastag bőrdzsekit hordott, magyarul nem tudott, karját fájálta. Azt kifejezésre juttatta, hogy kéri: vigye el az autós a közelben álló kamionhoz, s ne hívjon rendőrséget, se mentőt. Ennek a fiatalember eleget tett, majd a gépkocsival elhajtott.

A baleset kapcsán a következő kérdések vetődhetnek fel:

1. Felelős-e az autós a gyalogos elütéséért? Ha igen, hogyan kellett volna közlekednie ahhoz, hogy a balesetet elkerülhesse?

2. Életszerűen és jogilag is helyesen cselekedett-e az adott körülmények között a személygépkocsi vezetője a baleset után? Ha nem, mit kellett volna másképp tennie?

3. Mi történt volna, ha a gyalogost nem vastag bőrdzsekiében üti el, hanem egy szál ingben?

4. Mi történt volna, ha a gyalogos fél méterrel beljebb halad az úttesten? És ha egy méterrel?

### 2.5.2. Fogalommeghatározás

#### 2.5.2.1. A baleset fogalma

A baleset olyan rendkívüli, váratlan, hirtelen ható, egyszeri külső behatás, amely a szervezet károsítását, illetve halálát idézheti elő. (Új Magyar Lexikon 1959, 228. o.) *Három csoportra* különböztethető meg: a közlekedési, az otthoni-sza-

badidő- és a munkahelyi balesetek. Ha a balesetek *számát* nézzük: mintegy négyötödük tartozik az otthoni-szabadidő-, egyzedük a közlekedési balesetek körébe. A maradék a foglalkozási baleset. A balesetek kimenetelének *súlyosságát* tekintve első helyen állnak a közlekedésiek, majd az otthoni-szabadidő- és a foglalkozási balesetek következnek.

### 2.5.2.2. A gondatlan bűncselekmény fogalma

A hatályos Btk. szerint (14. §) gondatlanságból követi el a bűncselekményt az, aki előre látja magatartásának lehetséges következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában (luxuria); úgyszintén az is, aki e következmények lehetőségét azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést elmulasztja (negligentia).

A gondatlan bűncselekmények két fő csoportba sorolhatók: amelyek összefüggésben vannak a balesetekkel, s amelyek e jelenségtől függetlenek.

### 2.5.2.3. A közlekedési bűncselekmény fogalma

A Btk. XIII. fejezetében tárgyalt közlekedési bűncselekmények azok a nagyobb részben szándékos, kisebb részben gondatlan cselekmények, amelyeket a jogalkotó a büntetőjog eszköztárával büntetni rendel. A balesetek túlnyomó többsége nem bűncselekmény. A *szándékos* közlekedési bűncselekmények túlnyomó többségét az ittas járművezetés, a *gondatlanok* többségét a közúti baleset okozása teszi ki. (Az eddig tárgyalt fogalmak rendszeréről az 1. sz. ábra ad áttekintést.)

### 2.5.3. Főbb statisztikai tendenciák (struktúra, dinamika, térbeli különbségek, nemzetközi adatok)

Magyarországon a közlekedéssel kapcsolatos bűnügyi adatok elemzését – a Büntető Törvénykönyv változásai miatt – csak 1979-től lehet folyamatosan elvégezni. Megállapítható, hogy a balesetek és a balesetekkel kapcsolatos bűncselekmények mozgása azonos. Az ismertté vált ittas járművezetés törvényi tényállását megvalósítók száma azonban elsősorban nem e cselekmények számától, hanem a felderítést célzó rendőrségi aktivitás mértékétől függ. A közúti balesetek alakulását Európa-szerte hasonló törvényszerűségek mozgatják. Ezek alakulása elsősorban a motorizáció fejlettségétől függ. Az autózás tömeges elterjedésének első szakaszában a balesetek száma gyorsabban növekszik, mint a forgalomba kerülő járművek száma. A következő szakaszban a kettő közel azonos arányban emelkedik. A harmadik szakaszban a gépjárműállomány további növekedése mellett a balesetek száma előbb lassú mértékben ugyan, de még tovább emelkedik, majd csökkenni kezd. A gazdaságilag fejletlenebb és ezért később motorizálódott országok éveken jól mérhető, ún. „fáziskésésben” vannak a fejlettebb államokhoz képest.

A balesetek alakulásában bekövetkezett változások elsősorban Budapesten és néhány dunántúli megyében mutatnak közeledést Európa középmezőnyéhez.

Európa legbiztonságosabb északi régiójával szemben lemaradásunk mintegy 10-12 év, Nyugat-Európaéhoz képest 5-8 év. A távolság folyamatosan csökken. Mindazonáltal ma Magyarországon – a motorizációs szintet figyelembe véve – mintegy háromszor annyian halnak meg, mint Észak-, és kétszer annyian, mint Nyugat-Európában. A balesetet okozók össz-számához képest az ittas állapotban balesetet okozók részaránya az elmúlt 10 évben jelentősen csökkent: 16-18 %-ról 10-12 %-ra. A járművezetés előtti és alatti alkoholfogyasztást az egyes országok eltérően szabályozzák. Emiatt nemzetközi összehasonlítás nem adhat valós képet. (A főbb adatokat lásd az 1. és 2. táblázaton, továbbá a 2. és a 3. sz. ábrán.) De egyazon országon belül is – miként az a 2. sz. ábra 1989–1992 közötti ittas vezetéssel párosuló bűncselekmény, és ezen keresztül a közlekedési össz-bűncselekmény számainak emelkedéséből kitetszik – bizonyos külső tényezők (mint például a rendőri aktivitás növekedése vagy csökkenése valamely jogsértő cselekmény üldözése vonatkozásában) alapvető befolyást gyakorolhat az egész megfigyelt sokaságra. A 2. és 3. sz. ábra egybevetéséből az is kitűnik, hogy az ittas vezetés alakulása sokkal szorosabb kapcsolatban van a közlekedési bűncselekmények számának változásával, mint a halálos kimenetelű balesetek számának alakulása.

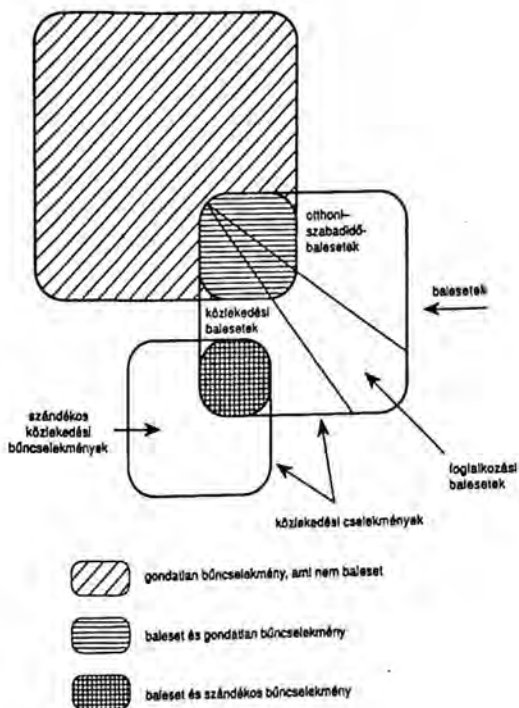
1. sz. táblázat

Közúti személysérüléses és halálos kimenetelű közlekedési balesetek

Év	Összesen	Halálos
1979	20 465	1605
1980	18 994	1492
1981	18 308	1472
1982	18 221	1444
1983	18 971	1489
1984	19 298	1455
1985	19 563	1594
1986	19 332	1496
1987	19 842	1449
1988	21 315	1561
1989	24 367	1941
1990	27 801	2185
1991	24 589	1875
1992	24 623	1849
1993	19 527	1462
1994	20 722	1390
1995	19 817	1414
1996	18 393	1251
1997	19 097	1249

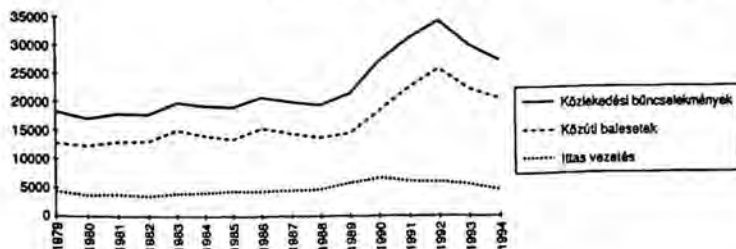
Balesetek és bűncselekmények  
(Áttékintő modell)

1. sz. ábra



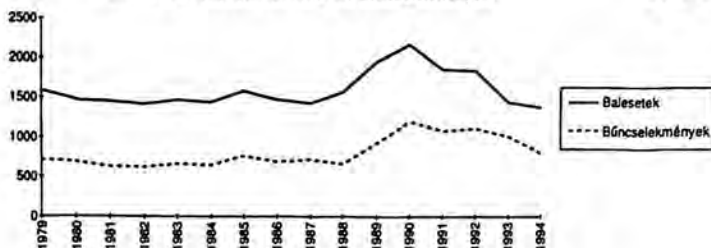
Közlekedési bűncselekmények

2. sz. ábra



Halálos közlekedési balesetek és bűncelelmények

3. sz. ábra

2. sz. táblázat  
Közlekedési bűncelelmények

Év	Száma	Közúti baleset okozása	Ebből halált és halálos tömegszerencsétlenséget okozó	Közúti jármű ittas vezetése	Ebből halált és halálos tömegszerencsétlenséget okozó
1979	18 031	4442	664	12 763	65
1980	16 906	3824	582	12 339	111
1981	17 719	3920	547	12 950	107
1982	17 547	3637	517	13 028	114
1983	19 492	3934	538	14 586	130
1984	19 010	4080	550	13 912	104
1985	18 582	4271	624	13 254	143
1986	20 187	4279	583	14 858	113
1987	19 421	4474	624	13 984	92
1988	18 856	4615	583	13 275	98
1989	20 568	5474	788	13 940	131
1990	25 976	6382	1000	17 636	198
1991	29 942	5857	859	21 533	236
1992	33 130	5745	917	24 707	201
1993	29 362	5336	858	21 470	168
1994	26 556	4529	693	19 682	119

Az otthoni-szabadidő- és a foglalkozási balesetekről teljes körű adatfelvétel Magyarországon nem készül. A korábban ismertetett számadatok is egyetlen megyére kiterjedő kutatás eredményeiből valók. Ebből a valamennyi orvosi kezelésre szoruló balesetet szenvedettekre kiterjedő kutatásból tudjuk azt is, hogy a közlekedés körében a látencia mintegy négyszeres, ez azonban szinte kizárólag részint az egyjárműves, részint a könnyű sérüléssel végződő (elsősorban kerékpárral való elesés) balesetekre korlátozódik. A közlekedési bűncselekmények körében látenciakutatás nem folyt.

#### 2.5.4. (Büntető)jogi szabályozás, ítélkezési gyakorlat

A jogalkotó a közlekedési bűncselekményeket egyetlen fejezetben tárgyalja, míg a részint gondatlan, részint baleset-specifikus cselekmények több helyen előfordulnak. Itt csak említést teszünk arról, hogy a törvény büntetni rendeli a súlyos kimenettel végződő nem közlekedési balesetek elkövetőit is. Ezek a cselekmények az emberölés, illetve a testi sértés speciális alakzatainak tekinthetők. Ellenkéntben a közlekedés körével, a balesetek más formáinál – elvileg – büntetni rendeli az élet, a testi épség, az egészség közvetlen veszélyének bekövetkeztét. A gondatlan bűncselekmények egy különösen fontos területe a környezet- és természetkárosítás. Bár nap mint nap és jelentős károkat okozva sokan valósítják meg e bűncselekmények törvényi tényállásait, főként bizonyítási nehézségek miatt évente tíznél kevesebb bűncselekmény kerül a statisztikákba.

A közlekedési bűncselekmények szándékos alakzataival – az ittas vezetés kivéve – a kriminológia nem foglalkozik. Jelentős részük szoros kapcsolatot jelez – miként a természet- és környezetkárosítás is – a vagyon elleni bűncselekmények körével. A továbbiakban az ittas vezetéssel és elsősorban a közúti balesetokozással összefüggő főbb tudnivalók összefoglalására kerül sor.

Az *ittas vezetés* esetében az alkoholos befolyásoltság mértéke dönti el: szabálysértési vagy büntetőeljárás indul-e a tetten ért személy ellen.

Bár jelenleg erre sem törvényi rendelkezés, sem másfajta elvi állásfoglalás nincs, a joggyakorlat 0,8 %-os véralkohol-koncentrációnál vonta meg a határt a felelőségre vonás enyhébb és súlyosabb alakzata között. A cselekmény elbírálásánál alapvetően a következőket mérlegeli a bíróság:

- 1. milyen mértékben befolyásolt az egyén,
- 2. volt-e alkoholfogyasztásának balesetben megnyilvánuló következménye,
- 3. ha igen, ennek milyen súlyos volt a kimenetele.

A több év óta töretlen bírói gyakorlat szerint 0,8 %-ot elérő alkoholos befolyásoltság esetén a főbüntetés mellé mindig párosul a gépjárművezetéstől eltiltás mint mellékbüntetés is. Néhány év óta már az ittas vezetés bűncselekményének alapesetét megvalósító személyt is – beállítódását korrigálni hivatott – ún. utánképzésre kötelezik. Ennek feladata az volna, hogy a képzésen részt vevő egyén személyiségorientált információkhoz jusson a jövőbeni kívánatos magatartásáról, valamint arról, hogy miként lehet képes korábbi helytelen viselkedésén, esetleg hibás beállítódásán változtatni. Az utánképzésnek nem egyszer valójában az volna a feladata, hogy egy, a közlekedéssel szemben alapvetően torz személyiséget leépítsen, és helyette egy közlekedésadekvát személyiséget építsen fel.

A *közúti balesetokozás* törvényi tényállását megvalósítók továbbra is a ki-

menetel súlyosságának függvényében számíthatnak enyhébb vagy szigorúbb büntetésre. A törvényi fenyegetettség éppúgy sokat enyhült, mint az ítélkezési praxis. Amíg az 1978. évi kodifikációt megelőzően a halálos kimenetelű balesetért büntetőjogilag felelősségre vonható személyek szinte kivétel nélkül végrehajtható szabadságvesztés-büntetést kaptak, addig jelenleg erre csak a halálos tömegszerecséltenséget előidézők számíthatnak. (Amennyiben a balesetokozás ittas vezetéssel párosul, az előzőkben már tárgyalt szándékos bűncselekmény miatt lényegesen szigorúbb elbírálás alá esnek az elkövetők.)

A balesetek büntetőjogi szabályozását *összegezendő*, a következő kérdésekre szükséges egyértelmű válaszokat tudni:

1. Mely baleset gondatlan bűncselekmény is egyben? Az, amely a büntető törvény vonatkozó tényállása szerinti következménnyel jár együtt. Ez az orthoniszabaddidős, továbbá a foglalkozási balesetek körében a közvetlen veszély előidézésével kezdődik. Például ház bontása során az egyik fal csak azért nem dől rá az ott bámszkodó emberre, mert az az utolsó pillanatban félreugrik.

2. Mely baleset gondatlan közlekedési bűncselekmény is egyben? Az, amely a büntető törvény vonatkozó tényállása szerinti következménnyel, azaz legalább súlyos testi sértés előidézésével jár együtt. A csak könnyű sérüléssel járó baleset előidézése éppúgy nem bűncselekmény, mint gondatlanul közvetlen veszélyhelyzet előidézése. (Büntetőjogi megközelítésben a szándékos fizikai sérelemokozás kizárja a baleset fogalmát akkor is, ha az orvosi gyakorlatban – a bevezetőben idézett definíciót alkalmazva – valamennyi hirtelen és váratlan erőbehatásra keletkező sérülést balesetként kezelnek.) Például az a jogilag vétkes gyalogos, akit autótól zebrán elgázolnak, de sérülése az orvosi szakvélemény szerint 8 napon belül gyógyuló, nem tekinthető közlekedési bűncselekmény áldozatának. Abban az esetben azonban, ha szerencsétlenebbül esik el, és ennek folytán csak egyetlen ujjja is eltörik, már 8 napon túl gyógyuló sérülést szenved el, és közlekedési bűncselekmény áldozata.

3. Mely közlekedési baleset szándékos bűncselekmény is? Az, amelyet vezetési képességet befolyásoló szer hatása alatti vezetés során idéz elő az elkövető. Ebben az esetben ugyanis még az italfogyasztás, illetve egyéb, vezetési képességet hátrányosan befolyásoló vagy kizáró szer használata előtt, tehát józan állapotban tudnia kellett részint magáról a tilalomról, részint annak lehetséges káros hatásáról, ez utóbbin belül elsősorban a fokozott baleseti veszélyességről.

4. Mely szándékos bűncselekmény nem baleset, ám közlekedési bűncselekmény? Az ittas vezetés minősített tényállásain kívül valamennyi, a Btk. XIII. fejezetében nevesített szándékos bűncselekmény.

Röviden szólni kell a *magatartási hiba és a következmény* közötti kapcsolatról. Általában nagyon sok hibás döntést követő rossz cselekvés marad következmény nélkül. A közlekedés körében átlagban két percenként, illetve két kilométerenként fordul elő egy-egy hibás döntés, mialatt az ember 80 döntést hoz és 60 cselekvést hajt végre. Kutatók véleménye szerint autóvezetés során 2 óránként keveredik az átlagember egy veszélyes szituációba, havonta pedig baleseti helyzetbe. Átlagosan 6 évenként vagy 100 000 kilométerenként vesz részt balesetben, 45 évenként vagy 700 000 kilométer megtétele után pedig személyi sérüléses balesetben; 1600 évenként vagy mintegy 10 millió kilométer megtétele után keveredik halálos balesetbe. Amíg valaki egy – személyi sérüléssel nem járó – balesetben vesz részt: 4 millió döntést hoz és 3 millió cselekvést hajt végre. Ezek

bármelyike vezethet balesetbe, csupán az út- és időkoordinátáknak kell kedvezően (pontosabban: kedvezőtlenül) alakulniuk.

Az előzőek szerint az ember döntése, cselekvése szempontjából véletlen tényezők alapvetően befolyásolják azt, hogy magatartási hibájának lesz-e súlyos következménye, s ha igen, ez milyen mértékű lesz. (Ezt kívánta bemutatni a bevezetőben leírt, valóságban megtörtént eset.)

## 2.5.5. Főbb megvalósulási formák (morfológia, tettesi–áldozati tipológia)

Alapvetően két dimenzióban kezeljük a kérdést:

– egyrészt vizsgáljuk a balesetek széles körét (egy részük közlekedési baleset, s közöttük vannak olyanok, amelyek – gyakran a véletlen hatására – bűncselekmények is),

– másrészt a bűncselekményeket (amelyek egy része olyan gondatlan közlekedési bűncselekmény, ami egyben baleset is). A továbbiakban a súlypontot két nagy csoportra helyezük: a baleset jellegű közlekedési bűncselekményekre, valamint az ittas állapotban történő járművezetésre.

### 2.5.5.1. A balesetek

Mind a számszerűen legnagyobb halmazt jelentő otthoni–szabadidő-, mind a foglalkozási balesetek döntő többsége egyszerű figyelmetlenségre vezethető vissza. Az ilyen esetek döntő többsége egyszerű elesés vagy leesés, ahol jogi, de különösen büntetőjogi felelősség gyanúja csak ritkán merül fel. Az *otthoni balesetek* azonban van egy jól körülhatárolható köre, ahol a súlyos következmények valószínűsíthetőek, és amelyek szoros kapcsolatban vannak számos szociokulturális tényezővel. Különösen a halmazottan hátrányos helyzetű rétegek körében fordulnak elő kisgyermek-tragédiák. E balesetek számos rokon vonást mutatnak bizonyos foglalkozási balesetekkel. Mindkét körben jellemző, hogy az emberek alapvető természeti törvényekkel nincsenek tisztában, s nem számolnak tetteik előre várható következményeivel. Az otthoni balesetek körében erre jó példa az otthon egyedül hagyott gyermekek tragédiája, akik magukra gyűjtik a házat, vagy a hagyományos tűzhelyek környéke, ahol a felnőttek figyelmetlensége folytán magukra rántják a forró vizet vagy a levest. A foglalkozási balesetek körében példaként említhető az a nem ritkaságszámba menő eset, amikor a műhely attól robban fel, mert a mosóbenzinbe dobja az ott dolgozó a cigarettacsíkket. A közvéleményben elterjedt elképzelésekkel szemben az elektromos áram korántsem jelent akkora veszélyt, mint azt sokan vélik, és a PB-gázpalackokkal sincs másképp. A tragikus véggel járó otthoni–szabadidő-balesetek igazi veszélyforrásai továbbra is azok az ősi elemi erők, mint a tűz és a víz, amellyel az emberiség évezredek óta él együtt, ám azóta sem tanulta meg tökéletesen uralni őket.

A *foglalkozási balesetek* a szocialista nagyipari tömegtermelés visszafejlődésével alapvető változáson mennek át. Korábban a munkakönnnyítés céljából leszerelt vagy kiiktatott különböző védőberendezések hiánya, illetve a világosan leírt óvrendszabályok felülbíráta és semmibe vétele jelentette a legfőbb veszélyforrást. Külön kategóriát képeztek az építkezések, ahol – ugyancsak leginkább



munkagyorsítás céljából vagy költségtaakarékossági okokból – nem szerelték fel vagy nem az előírásoknak megfelelően alkalmazták a védőberendezéseket. A közlekedés, ezen belül a közúti közlekedés pontos előírásokat tartalmazó viselkedéskódexszel van körülbástyázva. Elvileg, ha mindenki valamennyi szabályt betartaná, akkor

- egyrészt nem következhetne be baleset,
- másrészt lehetetlenné válna, megbúlna a közlekedés.

A közlekedési előírások egy része nem túl mérlegelést. (Például: a forgalomirányító jelzőlámpa tilos jelzésénél tilos továbbhaladni.) Másik részük a közlekedők megérzésére, ismerethalmazára bizza azt, hogy az előírást miként hajtják végre. (Például: jeges úton mennyi a biztonságos és ezért megengedett legnagyobb sebesség.)

Tévedés azt hinni, hogy az első körbe tartozó szabályok ellen csak az vét, aki nem tanúsítja a tőle elvárható gondosságot. Az *elvárhatóság* lényege éppen az, hogy az ember – miként korábban láttuk – bizonyos gyakorisággal hibázik, és kivétel nélkül valamennyi emberrel előfordulhat (elő is fordul bizonyos idő elteltével), hogy minden igyekezete ellenére megszeg elvileg igen egyszerűen betartható előírásokat. Ezért az embert csak arra lehet kötelezni, hogy gondos legyen, arra nem, hogy soha ne hibázzon, mert akkor tökéletesnek kellene lennie. Mindebből az is következik, hogy valamennyi közlekedési résztvevőnek esélye van arra, hogy olyan baleset előidézője legyen, amiért jogilag (büntetőjogilag) felelőssé tehető.

A közlekedési balesetek többsége a sebesség helytelen megválasztására vezethető vissza. Tekintettel arra, hogy a sebesség és a baleset súlyossága között egyértelmű kapcsolat van, az államnak nagy a felelőssége abban, hogy milyen sebességhatárt engedélyez, s hogy ennek betartását mennyire ellenőrzi. Ugyancsak szoros összefüggés van a jármű korszerűsége és a baleset kimenetelének súlyossága között. Az államnak felelősséget kell vállalnia azért, hogy olyan járművek forgalmazását ösztönözze, amelyek a biztonságot szolgálják. (Az optimális döntés egyben kompromisszumos is: nem lehet egyszerre a legtakarékosabb és a legbiztonságosabb jármű vásárlását javasolni, mert ilyen gépjármű nem létezik.)

A balesetek – minden, véletlenszerű tényező hatása ellenére – nem egyenlő valószínűséggel következnek be. Vannak ún. „balesetező típusok”, akik az átlagosnál gyakrabban keverednek – mind okozói, mind részesi szerepben – balesetekbe. A legtöbben e típuson belül előbb sértetti, majd okozói szerepet töltenek be. Vannak olyanok, akik az átlagosnál gyakrabban okoznak balesetet. Amerikai elméleti és gyakorlati kutatásokon alapuló megállapítások egybe vágnak azokkal a hazai felmérésekkel, amelyek azt bizonyítják, hogy e fokozott rizikót vállaló emberek általában vagy a társadalmi rétegződésben alul helyet foglalók, vagy a munkájuk során kizárólagos feladatvégrehajtók (akik e veszélyes környezetben próbálhatják csak ki a kockázatvállalás lehetséges előnyeit és hátrányait), vagy a fiatalok köréből kerülnek ki. (Ennek az okokon alapuló kategorizálásnak semmi köze az olyan tetszetős meghatározásokhoz, mint hogy a balesetet okozók többsége az agresszív vagy épp a gyakorlatlan emberek köréből adódik. Az agresszivitás címke, ami ritkán bizonyítható, a gyakorlatlanság pedig esetleg éppen az inadekvát rizikóvállalásban manifesztálódhat.) Az áldozatok között az átlagosnál nagyobb számban képviseltetik magukat a fiatalok, a kezdő vezetők, továbbá – gyalogosként – azok, akiknek sohasem volt módjuk gépjárművet vezetni, s ezáltal a másik közlekedő fél helyébe képzelni magukat.

Abban, hogy az egyén mennyire tud helyt állni a közlekedésben, kiemelkedő szerepe van egyrészt a járművek biztonságának, másrészt a forgalomszervezésnek.

A *járműbiztonság* szerepe elsősorban abban áll, hogy segíti a vezetőt a biztonságos követelmények betartásában, ezen túlmenően pedig segítséget nyújt az esetleg elkövetett hibák, rossz döntések korrigálásában. Nem szerencsés, ha egy országban belül nagyon eltérő minőségű és biztonságú járművek egyidejűleg vannak jelen az utakon, mert könnyen előfordulhat, hogy a közlekedési partnerek egymás (illetve a vezetett járművek) viselkedését nem tudják idejében helyesen megítélni.

A *forgalomszervezés* jelentősége elsősorban abban van, hogy segíti a közlekedőt a többnyire egyetlen optimális döntés meghozatalában. A környezetet információi akkor jók, ha az emberek döntő többségét visszatartják mind az esetleges tudatos normaszegéstől (például: látni lehet, hogy miért tilos előzni, a hegymenetben lassan haladó járműveknek külön sávot létesítenek), mind attól, hogy tudattalanul is rossz döntést hozzon (például: tábla jelzi a hajtűkanyart, a jelzőlámpa nem olvad bele a háttérbe). A jó forgalomszervezés a legjobb beruházás, amely messze meghaladja a büntetéssel várható eredményt. A baleseti göcök mindig azt jelzik, hogy az emberek egy jelentős csoportja nem képes eleget tenni a környezet elvárásainak. Azokat a veszélyes helyeket, ahol a közlekedők tömegesen szegik meg a közlekedési előírásokat, csak forgalomszervezési beavatkozásokkal lehet eredményesen felszámolni.

#### 2.5.5.2. A bűncselekmények

Az *otthoni-szabadidő-balesetek* az élet, testi épség elleni bűncselekmények, a *foglalkozási balesetek* a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés törvényi tényállásait valósíthatják meg. Ezekkel a továbbiakban részletesen nem foglalkozunk. Csúpan két dologra hívjuk fel a figyelmet:

- mindkét körben rendkívül csekély a balesetek számához viszonyítva a bűncselekmények száma,

- mindkét körben – elvileg – jogszabályban rögzített köteleessége volna a balesettel az egészségügyi szolgálathoz forduló sérült esetében az orvosnak azt vizsgálnia, hogy bűncselekmény gyanúja fennáll-e vagy sem, s ha igen, értesítenie kellene a büntülőző hatóságot. Ezt a rendelkezést az orvosok legtöbb esetben semmibe veszik, tekintettel arra, hogy feladatuk a gyógyítás, nem pedig a büntetőjogi kérdésekben való állásfoglalás.

A *foglalkozási balesetek* körében nemcsak a fizikai sérelem okozása, hanem a közvetlen veszélyhelyzet megteremtése is büntetőjogi felelősséget alapozhat meg. Ilyen bűntény azonban – vélhetően főként bizonyítási nehézségek miatt – évek óta nem fordult elő.

A közlekedési bűncselekmények többségét kitevő *ittas vezetés* alapesetének büntetőjogi eszközökkel való büntetése évek óta – elsősorban praktikus, jogalkalmazói megfontolásokból – vita tárgyát képezi. Várható, hogy e cselekmények *dekriminalizálására* sor fog kerülni, azaz a sérüléssel nem járó alkoholos befolyásoltság alatti gépjárművezetés – az alkoholkoncentráció, illetve a befolyásoltság mértékétől függetlenül – szabálysértési kategóriába fog kerülni. Ma még megol-

datlan feladat a kábítószer hatása alatti jármű- illetve gépjárművezetés rutinszerű tetten érése, bizonyítása és büntetése.

A balesetekkel összefüggő gondatlan közlekedési bűncselekmények megítélésénél a korábban, a *véletlenről* és az emberi elvárhatóságról mondottakat szem előtt kell tartani. Számos tényező játszik szerepet abban, hogy a bizonyítottan normaszegő személy milyen jogi következményekkel számolhat, bekövetkezik-e baleset, s annak milyen kimenetele lesz. Ebben – a normaszegést követően – a legnagyobb szerepe a véletlennek, legkisebb pedig a normasértőnek van. Jelenlét a már említett út-idő-dimenzió túlmenően a másik közlekedő veszélyelhárító magatartása is, nemkülönben a sérültek fizikai állapota, elsősorban pedig életkora. Az egyén a külvilág történéseit akaratlagosan legtöbbször csak a döntést követő cselekvés megkezdéséig tudja uralma alatt tartani. Hibás döntést követő rossz cselekvése következményeit általában már nem képes befolyásolni.

Vannak olyan közlekedési bűncselekmények, amelyekről eddig egyáltalán nem szóltunk. Ennek oka, hogy számuk viszonylag csekély, többségük egyúttal más bűncselekmény törvényi tényállását is megvalósítja (elsősorban vagyon ellenieket), s bár absztrakt veszélyességük nagy, konkrét, a közlekedésre, annak biztonságára kiható következményük csak ritkán van. Ilyen cselekmények a *közlekedés biztonsága elleni cselekmények*. Vannak más törvényi tényállások is, amelyek azért nem életszerűek, mert bizonyításuk gyakorlatban csaknem lehetetlen. Ezek a szándékos veszélyeztetés körébe tartoznak. Ritkán kerül bíróság elé olyan elkövető is, aki a járművezetés tiltott átengedése törvényi tényállását valószínűsítette meg.

A kül- és a belföldi szakirodalom ezért csak a korábban részletesen tárgyalt cselekményeket tartja a kriminológia érdeklődési körébe tartozónak.

### 2.5.6. Megelőzés, kriminálpolitikai szempontok

A baleset jellegű gondatlan, illetve a szándékos közlekedési bűncselekmények megelőzésénél a bűnmegelőzésben irányadó elvek érvényesülnek. Ezek közül a legfontosabbak:

- a bűnmegelőzést alapvetően a büntetőjogi eszköztáron kívüli területeken lehet eredményesen alkalmazni,

- a kriminálpolitika, ezen belül a büntetőjog eszköztára ultima ratio és a tömegesen elterjedt társadalomra nagy mértékben veszélyes jelenségek eredményes befolyásolására alkalmatlan,

- a bűnmegelőzésben szerepet játszó állami eszköztárak közül kiemelkedően fontos a jó szociálpolitika. Elsősorban ez adhat segítséget az egész társadalom, ezen belül az egyének minél sikeresebb szocializációjának. Két területen kiemelten fontos: a környezethez való alkalmazkodás elsajátításában és olyan normakövetési készség kialakításában, amelynek előfeltétele bizonyos, korábbi szokásrendszer meghaladása. Az alkalmazkodás elsősorban a balesettelkerülésben, a normakövetési készség részint ugyanígy, részint az alkohol (bővebben: a kábító hatású szerek) befolyása alatti vezetés elkerülésében jelentős.

### 2.5.6.1. Balesetmegelőzés

A baleset jellegű gondatlan bűncselekmények elsősorban az emberi teljesítő képességet szem előtt tartó *kedvező környezeti feltételek* biztosításával előzhetőek meg. Ez annál tökéletesebb, minél kevesebb teret hagy az emberi hibázásnak, tudattalan vagy tudatos normaszegésnek. Ugyancsak idetartozik annak kiemelése, hogy majdnem ennyire fontos a már bekövetkezett hibák súlyos következményeinek megelőzése vagy minimalizálása. Az elsöre példa a közlekedésből a jó forgalom-szervezés, a munkavégzés és az otthoni-szabadidő-tevékenység köréből a minél tökéletesebb elektromos érintésvédelem, a gépek védőberendezései. A másodikra példa a korszerű energiaelnyelő felületekkel ellátott gépkocsi, de a korszerű, gyors és hatékony mentőszolgálat is.

Különösen a közlekedés körében fontos az emberi teljesítő képességhez igazodó és egyértelmű *normarendszer* megalkotása, amely csak kivételes esetekben tartalmaz pontos utasításokat, illetve tiltásokat nélkülöző, ún. gumiparagrafusokat. A büntetés súlyosságánál előbbre való, mert hatékonyabb, a büntetés elkerülhetetlensége. Ezért az ellenőrzésnél arra kell törekedni, hogy elsősorban azokat az előírásokat tartassák be, megszegőit ériék tetten és minél gyorsabban büntessék meg, amelyek megszegése súlyos következményekkel szokott járni. Ebből a szempontból kiemelt jelentősége van a sebesség helyes megválasztásának. Az otthoni, valamint a foglalkozási balesetek büntetőjogi eszközökkel nehezen csökkenthető. A gyakori normaszegést, veszélyt jelentő magatartáshibát még a közlekedésben tapasztaltaknál is ritkábban követi büntetés.

### 2.5.6.2. Bűnmegelőzés

Amennyiben elfogadjuk, hogy a büntetőjogi eszközökkel kiszabott büntetés ultima ratio, akkor egyet érthetünk azzal a megállapítással is, miszerint a közlekedésben csak a szándékos cselekményeket érdemes eleve ezen a szinten megelőzni. Bár a többi közlekedési normaszegéshez képest e körben szinte drákóinak nevezhető a szigor, a hatékonyság mégis alacsony. Az ittas vezetés esetében elsősorban a rendőri aktivitás függvényében keletkeznek bűnügyek. A vezetéstől eltiltás ma már általános, amelynek bizonyára van visszatartó hatása olyan társadalomban, ahol mind többen keresik kenyerüket gépkocsi használatával. Arról azonban hiba volna hallgatni, hogy az eltiltás tartama alatt sokan vezetnek engedély nélkül, akik közül egyesek épp a lelepleződéstől való félelem miatt – egy-egy rendőri üldözés folytán – okoznak súlyos balesetet. Az áldozatok cserben hagyó személyek többsége is ittas.

### Forrásmunkák

- Békes I.* (1974): *A gondatlanság a büntetőjogban.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest
- Cohen, C. – Preston, J.* (1968): *Causes and Prevention of Road Accidents.* Farber and Farber, London
- Irk F.* (1979): *Közúti balesetek.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest
- Irk F.* (1990): *Társadalom – gondatlan bűnözés – megelőzés.* BM Kiadó, Budapest
- Kaiser, G.* (1970): *Verkehrsdelinquenz und Generalprevention.* J. C. B. Mohr Verlag, Tübingen
- Új Magyar Lexikon* (1959). Akadémiai Kiadó, Budapest
- Viski L.* (1974): *Közlekedési büntetőjog.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest

### Ellenőrző kérdések

1. Csoportosítsa a gondatlan és a szándékos bűncselekményeket a balesetek típusai szerint!
2. Ismertesse az elvárhatóság lényegi ismérveit a közlekedés körében!
3. Melyek a balesetek várható súlyosságának legfőbb meghatározói?
4. Melyek a véletlen legfőbb jellemzői a balesetek bekövetkezése során?
5. Melyek a bűnmegelőzés lehetőségei és korlátai a közlekedési bűnözés körében?