



1.

Amikor a közúti közlekedés biztonsági kérdéseivel foglalkozunk, rendre megállapíthatjuk a tényt: a közlekedés roppant bonyolult folyamat. Ráadásul – ellentétben pl. egy gyár automatikus gépsorával – nem valamilyen központi akarat irányítja, hanem megszámlálhatatlanul sok ember pillanatnyi elhatározásának összessége. Kétségtelen ugyan, hogy az éppen közlekedő emberek csak viszonylag szűk környezetükben befolyásolhatják az eseményeket, távolba hatásuk legfeljebb sztochasztikus (statisztikai valószínűségeen alapuló) jelleggel érvényesülhet, ugyanakkor azonban az is nyilvánvaló, hogy közvetlen hatáskörzetükben is szinte mindig van több-kevesebb másik közlekedő ember. Ezek szintén valahová igyekeznek, és ki-ki saját elképzelése szerint végzi mozgását. A közlekedők között ennek következtében létre kell jönnie egy (valójában végtelenül sok) interakciós kapcsolatnak. Kommunikációkra támaszkodva, egymással együttműködve keresik a továbbhaladás olyan módját, amely mindannyiuk szempontjából optimális.

A közúti közlekedés szabályai elvileg avégett jöttek létre, hogy ezeket a kommunikációs együttműkö-

déseket leegyszerűsítsék, meghatározott, mindenki által egyformán értelmezendő keretek közé szorítsák. A közúti közlekedésben elvárt viselkedést szabályozó jogi rendelkezések (a továbbiakban: KRESZ) tehát elsődlegesen a többé-kevésbé az absztrakciónak alávetett, de mégis konkrét helyzetekben *tanúsítandó magatartást* szabályozzák.

A közlekedési sűrűség növekedésének eredményeként ezekhez a rendelkezésekhez egy további társadalmi igény is járult: a szabályok legyenek olyanok, hogy általuk bizonyos *közlekedési fejelem* jöjjön létre. A közlekedők eltérő mozgási törvényszerűségeik alapján különválasztandók. Rögzítsék egymás iránt tanúsítandó jogaikat és kötelezettségeiket. A viselkedést megszabó norma ekkor ölti fel a maga teljességében a jogi norma jellegét.

A forgalom további növekedésével együtt nyilvánvalóvá vált, hogy a közlekedési fejelem csak oly módon tartható elviselhető szinten, ha a közlekedési fejelem betartását erre illetékes, a fejelemsértőkkel szemben szankciók alkalmazására hivatott szervek *ellenőrzik*.

Jól tudjuk, hogy közlekedés szinte soha nem volt baleset nélkül. Amíg ez csak rendkívül ritka kivételként

fordult elő, a közvélemény – ha nem tapsolt is, de – tudomásul vette. A véletlen, a balszerencse számlájára írta ezeket az eseteket. Viszont ezeknek a baleseteknek bizonyos idő elteltével eljött egy bizonyos olyan időbeli halmozódása, amely a társadalom számára már az elviselhetlenség érzését keltette, s felmerült az igény a *fejelemsértőkkel szemben való fellépésre*. A jogszabály ekkor már csak részben töltötte – és tölti be ma is – magatartás-szabályozó szerepét. A szabályok egyre inkább illeszkednek az adott terület (kontinens, ország) általános, de különösen büntető jogrendszeréhez. Közép-Kelet-Európában a szabályozás mindinkább részletekbe menő. A jogalkotó nyilvánvalóan arra törekszik, hogy az élet egyetlen területe se maradjon lefedetlenül, lehetőleg minden konkrét esetre meglegyen a „recept”.

A paragrafusok, ezeken belül az első, második és harmadik rendű és rangú alpontok egyre szaporodnak. Kivételek sokasága és az egyes szakvagnak, kifejezéseknek tulajdonított autentikus (vagy ilyennek vélt) értelmezések az átlagember számára már felfoghatatlanok. A mai kontinentális közlekedési szabályok már egyre kevésbé szólnak az utca emberéhez.

Tehát ahhoz, aki a szabályokat mindennap, a gyakorlatban életre-halálra alkalmazni köteles. Legtöbbjük a törvény szövegét megérteni sem tudja, nemhogy alkalmazni. A mai KRESZ elsődlegesen a fegyelemsértékkel szemben fellépni hivatott szervek munkáját tudja megkönnyíteni: a szabálysértések üldözését végző forgalomellenőrző rendőrökét, a szabálysértés eredményeként bekövetkező balesetben a vétkesség megállapítását végző hatóság munkáját.

II.

Mielőtt álláspontunkat és javaslatunkat kifejtjünk, célszerűnek látjuk, hogy rövid kitérőt tegyünk a *jogkövetés néhány általános kérdése* felé. Ez azért látszik indokoltnak, mert napjainkban szakmai körökben általánosan elterjedt az a nézet, hogy minél precízebb a KRESZ, annál nagyobb reményt lehet fűzni ahhoz, hogy a közlekedési fegyelem növekszik, s ezzel együtt a balesetek száma csökken. Más szavakkal: a szakemberek széles körben vallják, hogy a közlekedésbiztonság javításának elsődleges eszköze a jogkövetés fokozása. Úgy vélik, hogy a magatartás szabályozásában a jog vezérlő szerepe kiemelkedő fontosságú.

A jogszociológia szakembereinek csaknem egybehangzó véleménye szerint ez az élet egyetlen területén sem érvényes. Az aktuális problémák megoldásában a jogi normák szerepe legalábbis másodrendű, ha ugyan a magatartást szabályozó sok elem között nem a sor végén foglal helyet. Általában nem az elvont norma hat a viselkedésre. Az ember nem elvont erkölcsi szabályokat, törvényi tényállásokat követ, hanem környezete elvárásait tartja szem előtt.¹

Ismerünk olyan felfogást is, amely úgy véli, hogy a joghoz való viszony tekintetében kétféle: instrumentális és elvi attitűd létezik. Az instrumentális attitűddel élők az adott helyzetben elérhető célhoz igazítják visel-

kedésnormájukat, a jog iránti attitűd képviselői viszont a cselekvés mindenkori mércéjének a jogi szabályozást tartják. A lakosság különböző rétegeire más-más beállítódás jellemző. A nagyobb társadalmi elkötelezettség erőteljesebb jogtisztlettel jár együtt, az individualisztikus beállítottság az alacsonyabb iskolázottsághoz kötődik; ez utóbbiak pszichésen az instrumentálisakhoz közelednek.²

A jogszociológusok általános felfogása szerint a büntetéstől való félelem csak a lakosság elenyésző részének magatartását irányítja. Ugyanakkor vannak olyan, elsősorban „technikai” jogsértések (pl. a közlekedésben), amelyeknek elkövetésétől az esetek túlnyomó többségében csak a szankció tart vissza.³ A megállapítás tehát értelmezhető úgy, hogy mindaddig háttérbe szorul a jog, amíg valaki a jogsértés határára nem érkezik. A jogszerűség – jogellenesség választóvonalán lép be a szankció befolyásoló szerepe.

E helyütt kell szólnunk annak az általános panasznak is egyik legfőbb indokáról, amely szerint a jogkövetés egyre inkább lanyhul. Ennek magyarázata, hogy a jog erkölcsi megalapozottsága és az ebből eredő feltétlen helyeslésnek csökkenése a jog tartalmi változásával is összefügg. Igen nagy mértékben megnövekedett a technikai szabályok aránya, amelyek megítélésében az erkölcsi elem jelenléte legalábbis kétes.⁴ Erre egyik legtipikusabb terület nyilvánvalóan a közlekedés. A megállapításból logikusan az is levezethető, hogy a jogszabályok erkölcsi töltésének növeléséhez a technikai szabályok számának csökkentése is hozzájárulhat.

Mindazonáltal nem hagyható figyelmen kívül az a megállapítás, hogy egy *adott* *situációban* való viselkedés során rendszerint nem a jognak megfelelő magatartási szabályok ismerete a döntő. A *modell* elsődlegesen mások cselekvése, azaz a szoka-

gesen mások cselekvése, azaz a *szokás*.⁵ Az természetesen nyilvánvaló, hogy minél inkább egybeesik a modell viselkedése a jogi szabályokkal, annál inkább valószínű, hogy a modellt követő egyén magatartása is szabálykövető lesz.

III.

Annak a felfogásnak az elfogadása után, amely szerint az emberi viselkedést elsődlegesen nem a jog szabályozza, nagyon is kézenfekvő a következő kérdés feltevése: mikor lehet a szabályozás alá vont élethelyzetben inkább eredményes megoldást várni a döntés előtt álló embertől? Akkor-e, ha az általános keretek igen alaposan, de egyúttal a konkrét megoldáshoz nagyfokú rugalmasságot biztosítónak vannak kidolgozva (ezt nevezzük „alulszabályozásnak”), vagy akkor-e, ha a jogalkotó a jogalkalmazó számára minden elképzelhető situációra kész „recepttel” kíván szolgálni? (Ezt nevezzük „túl-szabályozásnak”).

A közlekedési szabályozáshoz visszatérve álláspontunk a következő: a jelenlegi kontinentális gyakorlattal ellentétben az „*alulszabályozás*” elvét magévává tevő jogalkotás sokkal kisebb veszélyt jelent a közlekedésbiztonságra, mint a „*túl-szabályozás*”. Mégpedig a következő indokok miatt:

– Ha az „*alulszabályozás*” olyan mértékű, hogy a közlekedés résztvevői maguktól is érzik: nagymértékben rájuk van bízva a jó és a rossz, a helyes és a helytelen közötti választást követő döntés, eleve figyelmebben járnak el. Eleve jobban törődnek azzal, hogy mit tesznek a közlekedési partnerek, vagyis szokásossá válik az olyan vezetési mód, amely a károkozástól való tartózkodást, a balesetek elkerülését helyezi előtérbe. Erre jó példa az angol közlekedés (sőt számos USA-államé is), ahol az alulszabályozás tudatos, mégis viszonylag kevés (sőt Európában a rela-

tív mutatókat tekintve a legkevesebb) a balesetek száma. De példaként szolgálhat a gyalogosközlekedés is egy-egy „setáló utcában”, ahol az emberek nemigen ütköznek össze, noha „elsőbbségi szabályok nélkül” kerülgetik egymást.

— A „tűlszabályozásban” álláspontunk szerint mindezeknek az ellenkezője érvényesül. A közlekedők jelentős része mintegy fetiszidálja a megtanult és begyakorolt közlekedési szabályokat. Elsődlegesen saját — tágan értelmezett — elsőbbségére koncentrálnak. Ennek pedig az a következménye, hogy az elkerülhetetlenül lényegesen nagyobb mértékben ki van téve a mások okozta veszélyeknek. Ez nem ritkán katasztrófához vezet olyankor, amikor a másik közlekedő partner ugyanilyen beállítottságú. A baleset veszélye tovább fokozódik, ha az egymás között kialakult kapcsolat épp olyan, amit a közlekedési szabályok nem egyértelműen írnak le. Ilyen pedig a legnagyobb részletességre törekvő szabályozás esetén is bőségesen van. Ezeknek bizonyítékai nemcsak a súlyos baleseti ügyekben a különböző szintű bíróságok olykor homlokegyenest ellentétes állásfoglalásai, hanem a felső bíróságok és más, jogértelmezési hatáskörrel felruházott szervek nagyszámú állásfoglalása, iránymutatása is. Egy magyarországi vizsgálat pl. 300-nál több, a KRESZ-hez kapcsolódó értelmező, magyarázó állásfoglalást gyűjtött össze. Többségüket hosszú jogvita előzte meg. Vagyis a szakemberek hónapok, esetleg évek vitái során alig tudtak közös véleményre jutni olyan helyzetmegítélésekben, amelyeket a közlekedés résztvevőinek általában a másodperc tört része alatt kell helyesen értelmezniük. A megállapítás a kontinensnek csaknem mindegyik KRESZ-ére érvényes.

— A „tűlszabályozás” egyébként álláspontunk szerint a korszerű pedagógiai elvekkel is ellentétes. A nagyszámú — és első látásra minden

helyzetre megoldást kínál — parancs vagy tilalom (elvétve ajánlás) az egyént kívülről irányítottá és a cselekvési folyamatban passzívra teszi. Noha ma már csaknem mindegyik kontinentális KRESZ a jogok és kötelezettségek élén említi a bizalmi elvet, ez az elv gyakorlatilag megbukik. Mégpedig azért, mert a „tűlszabályozott” KRESZ az egyént — minél jobban sikerült interiorizálnia a szabálykövetés parancsát, a KRESZ-nek a közlekedésben való elsődleges szerepét, annál inkább — arra ösztönzi, hogy a közlekedés valószínűségét ne a maga bonyolultságában szemlélje, hanem a paragrafusok síkjára helyezze. Figyelmét arra összpontosítja, hogy a maga jogait (vagy vélt jogait) miképpen tudja más jogai között minél inkább érvényre juttatni. Ilyen szemlélet esetén aligha kétséges, hogy a közlekedő egyén érdeklődésének periferiájára esik a biztonságnak a jogkövetéssel egyenrangúan fontos eleme; a bizalmi elv határának idejében való felismerése, a közlekedő partner jogsértésének (várható jogsértésének) a lehető leg hamarabb való észlelése. Másként fogalmazva: a „tűlszabályozottság” miatt elkényeztetett ember a bizalmi elvnek csupán első fordulatáig képes eljutni (minden közlekedésben részt vevő bízhat a másik partner jogszerű magatartásában...). A másik fordulatot (...mindaddig, amíg ennek ellenkezőjére következtetni nem kell) egyszerűen nem képes az előző szerkesztés részeként átélni. A járművezetők továbbképzésével foglalkozó szakemberek a megmondható, hogy a veszélyhelyzet idejében felismerni képes beállítottság kialakítása, a másik partner hibázására való felkészítés milyen nehéz feladat. A járművezetés első 60–100 ezer kilométere lényegében azzal telik el, hogy a jogosítványtulajdonos saját vagy más példái nyomán rádöbben; a maga és környezete biztonságának legalább olyan fontos feltétele a partner hibázásának idejében való észlelése,

mint a jogkövető magatartás tanúsítása.

Úgy véljük, nem mondunk túlságosan újat, ha megállapítjuk: a balesetek lényegében öt fő csoportba sorolhatók. Ezek:

— Vannak olyan balesetek, amelyek *elkerülhetetlenek*, mivel olyan okokra vezethetők vissza, amelyeket a közlekedő emberek kellő időben nem ismerhetnek fel, és ezért nem is védekezhetnek ellenük. Ezeket eleve kizárjuk vizsgálódásaink köréből, mert itt a véletlennek van döntő, ha ugyan nem kizárólagos szerepe. (Ilyen pl. általában egy tengelycsap eltörése, valamelyik járművezető hirtelen rosszulléte, hibás forgalomirányító berendezés megtévesztő jelzése.)

— Vannak olyan balesetek, amelyeket a közlekedés résztvevőinek *tudatos felelőtlensége* okoz. (Ilyen pl. az alkoholtól befolyásolt állapot vagy a vasúti átjáró lélsorompójának megkerülése.)

— Vannak a közlekedők gondatlansága miatt bekövetkező olyan balesetek, amelyek során a partnerek egyike (vagy mindegyike) a szerencsében bízva, pillanatnyi előnyök érdekében *irreális kockázatot* vállal. (Ilyen pl. az előzés megkezdése olyankor, amikor a szembefővő veszedelmes közelségben van; az álló teherautó takarásából körültekintés nélkül a járműforgalom közé siető gyalogos; kivülágítatlan úttesten, éjszaka, tempótolt fény mellett 60–70 km/óra sebességgel való haladás.)

— Vannak olyan balesetek is, amelyek azért következnek be, mert valamelyik közlekedő *nem ismeri* (vagy elfelejtette) az adott helyzetre egyébként *létező közlekedési szabályt*.

— Végül van a baleseteknek egy olyan csoportja is, amelyre az a jellemző, hogy a közlekedők jó számúak voltak, és a közlekedési szabályokat — szándékuk és tudomásuk szerint — megtartották. Ilyenkor csak utólag, a hatósági eljárás során

tudja meg egyik vagy másik résztvevő (ha életben maradt), hogy valamelyik közlekedési szabályt rosszul értelmezte. Ezért tett vagy mulasztott el valamit, amivel így a balesetet okozta.

Az előzőekben foglaltak alapján kézenfekvő, hogy fáradozásunk ez utóbbi csoport mint baleseti forrás megszüntetésére irányul. Álláspontunk szerint a jelenlegi jogalkotás — a már eleve „tűszabályozott” jogforrás a kiegészítő további értelmezések tömegével — a baleset utáni felelősségmegállapítást többé-kevésbé jól szolgálja. Úgy is fogalmazhatunk, hogy a jogalkotó jogászok a jogalkalmazó jogászoknak több-kevésbé sikerrel jó jogszabályt teremtenek. (Bár ez az állítás is megkérdőjelezhető a már említett nagyszámú jogszabálymagyarázat láttán.) A „tűszabályozottságra” épülő jogalkotás azonban ezzel a KRESZ-nek csupán egyik, sorrendben legutolsó, legkevésbé fontos célját éri el. (Külön fejezetet érdemelne annak méltatása, hogy felső bírósági és egyéb jogértelmű állásfoglalások eljutnak-e, és ha igen, milyen csatornákon keresztül, milyen torzítással a jogismeretből korábban már vizsgázott személyekhez. Azokhoz tehát, akik megvannak győződve arról, hogy a közlekedési szabályokat nemhogy ismerik, de alkalmazni is tudják. S ez igaz is addig, amíg csak a jogszabályt kell „egy az egyben”, tehát értelmezési igény nélkül alkalmazni.)

V.

A nagy vezetési gyakorlatra szert tett járművezetők által régen hangsúlyozott álláspont, hogy a közlekedési jogi szabályozása szükséges rossz, s a legkiválóbb gépkocsivezetők a legritkábban támaszkodnak ezekre a szabályozásokra. (Ilyen kivétel pl. a forgalomirányító jelzőlámpa jelzése.) Saját kutatásaink szerint a kiváló teljesítményű felmutató gépkocsivezetők (a vizsgálatot megelőző

legalább öt éven belül saját hibából eredő ún. „koccanásos” balesetet sem okozhattak, számosan közülük hivatásos járművezetőként 15–20 éven át vettek részt a közúti forgalomban úgy, hogy az időközben levezetett sokszáz ezer, olykor egy milliónál is több kilométer során soha nem érintkeztek másik járművel) jogismereti szintje lényegesen alacsonyabb volt, mint a szabadságvesztésüket töltő, balesetet okozó járművezetőké. (Csupán érdekességként érdemel említést, hogy leginkább az ittas állapotban súlyos balesetet okozó járművezetők tudták a jogi szabályokat.) A közlekedésbiztonság mestereinek többsége — a munkahelyi, megismétlődő KRESZ-oktatások ellenére — egy kezdő járművezetőnek szóló KRESZ-vizsgán megbukott volna. Elgondolkodtat az antagonizmus.. (kibékíthatatlan ellentétesség). Az kétségtelen tény, hogy a sebességkorlátozásokat nem nekik szabják meg. A kanyarok előtti „Előzni tilos” jelzőtáblákat sem állítják fel, s a ba nem látható útkanyarok záróvonalai sem számukra készülnek.

Joggal vehető fel egy ellenére: a KRESZ nem nekik vagy nem csak nekik szól, hanem az értelmileg-érzelmileg-érzőkéleg sokkal gyengébb vezetőknek. Ők viszont a viszonylag jó KRESZ-tudás ellenére is balesetet okoznak. De ezek szerint a jog őket sem támogatja kellő mértékben. Akkor hát felesleges a KRESZ és nincs kiút? A kételkedést nem tartjuk teljesen megalapozottnak. A közlekedési magatartást szabályozó jogra a többség érdekében szükség van. De olyan rendelkezések a kívánatosak, amelyek az egyént fokozott felelősségvállalásra készítetik. Az ilyen jognak pedig inkább kell az alulszabályozottság, mint a tűszabályozottság felé húznia. Így érhető el az olyan beállítódás, amelynek a vezérével a „nem ütközni” lehet a jelenlegi „a másik jogsértését és a saját jogkövetést bizonyítani” elv helyett. „Alul-

szabályozás” esetén az egyén nem képes olyan egyszerűen bizonyítani saját ártatlanságát. Ebből következően megtanulja (mivel egy esetleges összeütközés után a mainál sokkal kevésbé mehet biztosra), hogy minden erővel az ütközés elkerülésére kell törekednie.⁶ Ha a baleset mégis bekövetkezik: a szemléletből következő generális elv a kölcsönös felelősség (miként ez már ma is gyakori a polgári jog kártérítési periben). Ehhez képest kivétel az egyik fél kizárólagos vétkessége, a másik fél teljes véttelensége.

A szerzők:

Dr. habil. IRK FERENC c. egyetemi docens, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács jogi és nemzetközi szakbizottságának alelnöke.

DESTEK MIKLÓS, okleveles gépészmérnök, az Igazságügyi Műszaki Szakértői Intézet nyugalmazott osztályvezetője.

¹ SAJÓ: Jogkövetés és társadalmi magatartás. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1980., 76–77., 249. pp.

² PODGÓRECKI, A.: Law and Society. London, 1974., 97. p.

³ SAJÓ i. m. 237. p.

⁴ SAJÓ i. m. 244. p.

⁵ SAJÓ i. m. 262. p.

⁶ A gyakorlati megvalósítás modelljét 1. DESTEK M.: Közlekedési szabályok kidolgozása rendszerszemlélettel. Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács középtávú tervének 20. főirányában készült témajelentés. Kézirat. Budapest—Szeged 1981. 117. p., továbbá Destek Miklós—Irk Ferenc: A konfliktus-kutatás eredményeinek hasznosítási javaslata a közlekedési szabályozás körében. Az OKBT 20. főirányában készült témajelentés. Kézirat. Budapest—Szeged, 1982., 87. p.