

Gondosak lehetünk, tökéletesek soha!

1. Problémafelvetés

A baleseti okkutatás elmúlt fél évszázada során mindenki előtt nyilvánvalóvá vált, hogy minden körülmények között hibátlan teljesítményre senki nem képes. Az emberek időről időre elkövetnek olyan magatartáshibákat, amelyek (jórészt általuk befolyásolhatatlan tényezők hatására) bármikor balesethez vezethetnek. Az is jól ismert, hogy a hibázás gyakorisága egyénenként jelentős eltérést mutat.

Lényegében ennek alapján tettek és tesznek kísérletet a szakemberek arra, hogy a közlekedőket legalább két csoportra osszák: a feltűnő viselkedésű és az ilyen magatartástól tartózkodó egyénekre. Ennek alapján szokásos beszélni egyrészt a balesetezőről, másrészt az átlagvezetőről.

Mindez nem jelenti azt, mintha az átlagvezető soha nem követne el olyan hibát, aminek súlyos vagy akár a leg súlyosabb következménye lehetne. Csupán a gyakoriságban van eltérés a két csoport között. Az emberek viszonylag szűk körének a többséghez képes sokkal nagyobb az esélye a súlyos következmény előidézésére.

Jól tudjuk azonban azt is, hogy a hosszú időn át balesetmentesen vezetők közül is újra meg újra – mégha az előbb említett csoporthoz képest lényegesen kisebb gyakorisággal is – súlyos balesetet okozókkal találjuk magunkat szemben. Náluk olykor még a legkörültekintőbb személyiségvizsgálat sem képes bármiféle magyarázatot találni hibázásukra. Esetükben gyakran számos kedvezőtlen körülmény szerencsétlen összejársásával szoktuk megindokolni objektíve hibás (büntetőjogi terminológiával élve: a társadalomra veszélyes) tetteiket.

Az említett személyek körében különösen kérdéses: etikailag helyénvaló-e a jogszabályokban (ideértve ezúttal a büntetőjogon kívül a szabálysértési jogot is) biztosított lehetőséggel élni; azaz meg szabad-e büntetni őket? Nem találhatók-e körükben viszonylag nagy számban olyanok: akik valójában vétkelenek, mert az adott

körülmények között csak egyetlen lehetőségük volt: az utólag helytelennek, elítélendőnek minősített tett megvalósítása.

A büntetőjog ezt a lehetőséget jórészt csak az elméletben ismeri. Amennyiben a káros következmény létrejött: többnyire csak felelőst keres – és általában talál is. A felelősségre vonás alapjául szolgáló KRESZ-ben csaknem mindig akad olyan paragrafus, amelynek megszegése a károkozóra rábizonyítható. Ha más nem, a konkrét feladat megjelölését nélkülöző, ún. gumiparagrafus.

Már itt feltehető azonban a kérdés: ha egyrészt elismerjük, hogy mindig hibátlan teljesítményre senki nem képes, akkor másrészt helyénvaló-e, hogy a hibázót (akár azért, mert hibáját épp a jogszabály betartatására hivatott személy előtt valóstotta meg, akár csupán azért, mert súlyos következményt idézett elő) tettéért feltétlenül felelősségre vonjuk?

A kérdés ilyen megfogalmazása ma még sokakban megütöztetést okoz. Ennek több oka van, kezdve a hagyományok gondolkodást bénító erejétől a szakirodalmi tájékozatlanságon keresztül a reformgondolatoktól való félelemig – és az okok sora még jócskán folytatható volna. Ezek az okok megérthetőek, megmagyarázhatóak, de el nem fogadhatók. Negatív következményeik ugyanis rendkívül súlyosak lehetnek. Túl a már érintett etikai negatívumon, alapvető büntetőjogi elvbe is ütközhetnek: nevezetesen a jogág egyik legősibb és a demokratikus jogállamok által mindenkor védeni hivatott elvét szorítják háttérbe. Ez pedig az ártatlanság védelme.

2. Biopszichés és szociális összefüggések

A következőkben – korántsem a teljesség igényével – azokat a legfontosabb emberi törvényszerűségeket vesszük szemügyre, amelyek (legalábbis egy súlyos következményhez vezető hibázás kapcsán) a jelenség megértéséhez feltétlenül szükségeseknek látszanak.

2.1. A teljesítőképesség korlátairól és a reális döntés akadályaírói

A közúti közlekedés megértésével és a hibás emberi döntés megmagyarázásának megkísérlésével foglalkozó szakemberek könyvtárnyi irodalomban foglalták össze azokat a hipotéziseket, alapkutatásokat és következtetéseket, amelyek a kérdéskörre vonatkoznak. A szakterület értői ezekről bőséges információkhoz juthatnak. Épp ezért felesleges volna bővebb irodalmi ismételésekbe bocsátkozni. E kutatások egy lényegi közös isméről azonban mind szerzői szólni. Ez pedig a kutatások előrehaladtával mind szélesebb kör, amelyen belül az emberi teljesítőképesség határtalanságába vetett hitet és reményt fel kell adnunk.

Természetesen ezek a felismerések nem feltétlenül hátrányosak akár a szak-, akár az érintett átlagemberek számára. Az újabb ismeretek ugyanis számos, korábban érthetetlen jelenséget, emberi hibázást segítenek érthetővé, megmagyarázhatóvá tenni. Ezek a megállapítások ugyanakkor – bizonyos esetekben és körben – arra is alkalmasak, hogy védelmet nyújtsanak az állampolgárnak azáltal, hogy felelősségét bizonyos tettekért csökkentik vagy teljesen kizárják.

A legjelentősebb változások talán az emberi információfelvétel és feldolgozás lehetőségéről vallott nézetek területén következtek be. Még nem is olyan régen úgy gondolták, hogy az embernek nincs szüksége különféle jól megtervezett és gondosan adagolt információellátásra, mert a reál zúduló információzónával – kellő figyelem és körültekintés mellett – meg tud birkózni. Ezt az állítást ma sokan ódivatúnak, nevelésesen elavult felfogásnak vélik. Pedig korai volna azt állítani, hogy ez a szemlélet már teljes egészében a múlté. (Most csupán arra utalok, hogy ezeken a dogmáivá merevedett és a világ élvonalától olykor több évtizednyi távolságot mutató nézeteken jól mérhető valamely ország innovációs készsége, hatalmi-döntési mechanizmusa csakúgy, mint általános és ezen belül jogi kultúrája.

Sokan még ma is úgy vélik, hogy a járművezetők döntéseik túlnyomó többségét tudatuk kontrollja alatt hozzák meg. Vélelmezik pl., hogy a tilosba hajtók, az elsőbbséget meg nem adók többnyire tudatosan vétének a közlekedés előírásai ellen. Hasonlóképp a gyorsajtók is. Annak ellenére tesznek sokan így, hogy maguk is tudják: vélelmüket általában képtelenek bizonyítékokkal alátámasztani. Egyszerűen nem vesznek tudomást arról, hogy az emberi viselkedés törvényszerűségeit alaposabban kutatók már jó ideje figyelmeztetnek: az ilyen vélelem minden reális alapot nélkülöz, jórészt bizonyíthatatlan és ezért (noha a viselkedési hibák ilyen mezők mentén való különválasztása nagyon tetszetős, mégis) a gyakorlatban használatlan kategória.

Nyilvánvaló, hogy az egyén adott körülmények között tanúsított viselkedését, túl az általa lényegében szabályozhatatlan biológiai és környezeti adottságokon és feltételeken, döntő mértékben befolyásolhatja a megszerzett tapasztalat. Ezek birtokában realizálja (a valóságos-

nak inkább vagy kevésbé megfelelően) az adott szituációt, s ennek birtokában határozza meg (mint már tudjuk: többnyire tudattalanul) a választ, a számára optimálisnak tűnő viselkedési stratégiát.

A múlt tapasztalatai és ezek feldolgozása tehát döntő szerepet játszik abban, hogy adott körülmények között az egyén helyes vagy hibás döntést hoz-e. (Itt most teljes mértékben figyelmen kívül hagyom annak elemzését, hogy milyen eltérés tapasztalható az objektíve hibás és az egyén tettének megítélésére visszavezethető, a valósággal szembenálló és az előzőekben már részletezett címkézési tevékenysége között.) Mivel a hibás döntés bekövetkezésének valószínűsége szoros összefüggést jelez a hibázás objektív lehetőségének terjedelmével: mindent meg kell tenni az ilyen – számos embernek kedvezőtlen – körülmények felszámolására.

Amikor valamely személy viselkedéséről véleményt mondunk, legalább még egy igen fontos szempontra figyelemmel kell lennünk. Erről a bevezetőben már röviden szóltam. Arról kell ismételtlen említést tenni, hogy hibátlan teljesítményre senki nem képes. Hibát kivétel nélkül mindenki elkövet. Amint azt az elmúlt fél évszázad – elsősorban pszichológiai – kutatásai egyértelműen bebizonyították: az előbbi megállapítás igazságtartalmát meg nem cáfolva tény, hogy a hibázás gyakoriságában az egyes emberek között igen nagy az eltérés. (Ennek szociális háttérösszefüggéseiről a következő alponban kívánok említést tenni.) E ténynek a szem előtt tartása mellett szoktak szólni az ún. balesetköz személyiségről. Az e csoportba sorolhatók az átlagosnál gyakrabban okoznak és/vagy szenvednek el baleseteket. A szakemberek jelentős része már eléggé régen vallja azt, hogy a balesetmegelőzés egyik fő feladata e személyek körének szűkítése volna. A prevenció eszköztárát voltaképpen az ebbe a csoportba sorolhatók magatartásának megváltoztatása (végső esetben a forgalomból való kikeresztése) érdekében kellene alkalmazni.

A balesetközöknek a többségtől való elkülöníthetősége önmagában tény. Ennek megvalósítása a gyakorlatban azonban korántsem könnyű. A legfőbb probléma: ez a csoport korántsem rendelkezik valamiféle egységes, homogén személyiségtulajdonságokkal. Márcsak emiatt sem szükséges bővebben bizonyítani, hogy kezelésük nem egyszerű. Egyebek mellett azért sem, mert közöttük viszonylag nagy számban vannak egyrészt olyanok, akik visszatérőek (csak jogi megítélést alkalmazva legalábbis) vélhetően részesei a baleseteknek; másrészt olyanok is, akik alkalmatlanságukat nemcsak ezzel bizonyítják, hanem azzal is, hogy – eleinte főként – hol sértett, hol okozói szerepben tűnnek fel. Sőt úgy is fogalmazhatnánk, hogy a prevenció szakemberek számára ez a feladat mindmáig lényegében kielégítően meg nem oldott problémát jelent.

Jól tudjuk, hogy vannak közöttünk nagy számban olyanok is, akik a többségnél lényegesen jobb magatartást tanúsítanak. (Itt jegyzem meg, hogy ennek mérése ugyancsak nem egyszerű. Az olyan mérés – miként

ez pl. a Magyar Autóklubnál szokásos –, amely pusztán a járműbirtoklással eltöltött időt tekintti az összehasonlítás alapjául, óhatatlanul hamis eredményhez vezet. Ennek oka az, hogy a balesetben való részvétel valószínűsége szoros kapcsolatban nem a járműbirtoklási idővel, hanem a tényleges vezetéssel eltöltött idővel van. Nem mindegy, hogy valaki pl. 5 év alatt 30, vagy 300 ezer kilométert tett meg. De az azon, hogy adott távolságot milyen kocsival (pl. mindig azonosan, vagy gyakran mással, esetleg számára ismeretlen tulajdonságúval), milyen körülmények között (pl. azonos vagy különböző napszakokban, jól ismert vagy épp ismeretlen útszakaszon) tette-e meg. A hibázás valószínűsége – nem nehéz belátni – a legszorosabb kapcsolatban azoknak a döntéseknek a számával és nehézségi fokával van, amelyet az egyének időegység alatt kell hoznia. A téves döntés valószínűsége a döntések számával (ha nem is egyenes arányban, de feltétlenül) növekszik. (A rutin természetesen a hibázás valószínűségének csökkenése irányába hat. A hibás döntés valószínűségét növeli viszont pl. a hivatásos járművezetők esetében a gyakori túlterhelés, a kereső foglalkozásból fakadó munkavégzési kényszer stb.)

Már ezúttal rögzítem azt a meggyőződésemet, hogy amikor az elvárhatóság kérdésvétel foglalkozva, valamiféle követendő modellt kívánunk megfogalmazni, jellemzőit összegeznünk: a két szélsőséges csoport egyikét sem tekinthetjük kiindulási alapnak. Az elsőt (a visszatérően balesetezőket) azért nem, mert feladatunk épp az általuk okozott zavar csökkentése. De ezt talán nem is kellett volna megemlíteni, annyira természetes. A másik – legalábbis egyes döntéshozók számára – annál kevésbé. Az átlagosnál lényegesen jobb teljesítményt felmutatók csoportját a többség által követendő példának ugyan felállíthatjuk, azt azonban nem követelhetjük, hogy a többség így viselkedjék. Ebből pedig egyenesen következik az, hogy a mérce a többség.

Ezúttal két kiegészítő megjegyzést vagyok kénytelen a mondottakhoz fűzni:

– Bármennyire kellemetlen, de mégiscsak ki kell mondani, hogy az olyan országokban, ahol a többség teljesítménye bármi oknál fogva (pl. általános kulturálisági színvonal eltérés, mélyebb autós hagyományok stb.) jobb, mint egy másik országban, ott a mérce is magasabbra állítható, mert a többségtől ennek a mérce-nek a teljesítése reális elvárás. Ugyanez természetesen fordítva is érvényes. Ebből pedig egyenesen következik, hogy pl. hazánkban a közlekedés résztvevőivel szemben állított elvárások nem lehetnek nagyobbak, mint Svédországban.

– Miként említettük: a kiváló teljesítményt felmutatók is (a többségnél ugyan jóval ritkábban, a feltűnő viselkedésűeknél pedig méginkább elenyésző mértékben) követnek el magatartáshibát. Etikailag elfogadhatatlan, hogy az ilyen személy akár a hiba elkövetése, akár a súlyos következmény beállta esetén azonos jogkövetkezménnyel legyen kénytelen szembenézni, mint a vissza-

térően balesetezőők szűk csoportja. Annál is inkább elfogadhatatlan ez a szemlélet, mert jól tudjuk, hogy a hiba és a nyomában járó következmény között számos, a hibázó által befolyásolhatatlan, szempontjából tehát véletlenszerű tényező játszik – méghozzá döntő – szerepet.

2.2. Kockázatvállalási készség és társadalmi rétegződés

A baleseti oktatásoknak már a kezdeti időszakában felfigyeltek arra, hogy akár a balesetbe keveredés, akár a balesetközösség tekintetében nemcsak egyes emberek között figyelhető meg lényegi eltérés, hanem az emberek többé-kevésbé jól körülhatárolható csoportjai között is. Ezt a megfigyelést az ilyen irányú és mindeztideig meglehetősen csekély számú hazai kutatás eredményei megerősítették. A társadalmi rétegződésben elfoglalt hely és a közlekedésben való helytállás között – tömegjelenségi szinten – meglehetősen szoros a kapcsolat. (Ez egyébként teljes mértékben egybevág a deviációs magatartásformák legtöbbje esetében megfigyelhető törvényszerűséggel.) Ennek lényege egyetlen mondatban összegezhető. Amíg egyrésztől tény, hogy az értelmiség – számarányát tekintve – a társadalom többi rétegéhez képest lényegesen nagyobb arányban van ellátva személygépkocsival; addig másrésztől a balesetek okozásában – megintcsak számarányukhoz képest – azok a társadalmi rétegek játszik a döntő szerepet, amelyek az értelmiséghez képest lényegesen kevésbé ellátottak saját autóval.

Ehelyütt – sajnos – nincs mód ennek az összefüggésnek a behatóbb magyarázatába bocsátkozni. Tényként azonban elfogadásra javasolom azt a megfigyelést, amely szerint a társadalom különböző rétegei egymástól eltérően vállalnak kockázatot. Különösképp pedig eltérően viszonyulnak a saját maguk és a mások életét, ill. testi épségét veszélyeztető kockázattáshoz, úgy is mondhatnánk, hogy a társadalom egymástól távol eső rétegeinek eltérő a rizikóvállalási stratégiája.

Amennyiben az előadottakat tudomásul vesszük, abból egy – témakörünk szempontjából is – lényeges következtetés adódik. Nevezetesen: tudomásul kell azt is vennünk, hogy a különböző társadalmi rétegekkel szemben kiindulási alapként más elvárásokat kell (vagy legalábbis kellene) támasztanunk. Más szavakkal és az esetleges félreértéseket elkerülendő azonos gondossági szint (teljesítmény) eléréséhez a különböző rétegek eltérő nagyságú erőfeszítések árán juthatnak el. E megfogalmazásból talán nyilvánvaló az is, hogy a megállapítás csak a gondossági mérce meghatározásánál mint egy figyelembe vételre méltatható szempontot jelent, de korántsem kívánom mindezzel azt állítani, hogy az egyes rétegek számára különféle mércek felállítását tartanám kívánatosnak. Az viszont tény, hogy a mérce feltétlenül olyan kell legyen, amelyet mindegyik réteghez tartozók túlnyomó többsége teljesíteni képes.

(folyt. köv.)

Dr. Irk Ferenc