Gondosak lehetünk, tökéletesek soha!

II. rész

3. Jogi összefüggések

Az emberi viselkedéssel kapcsolatban fejtettem ki véleményemet az egyén, az emberek bizonyos közösségei által elvárható teljesítményről. A következőkben ezt a gondolatot kívánom tovább mélyíteni. Ennek részeként szólok néhány, a témakörhöz – megítélésem szerint – szorosan kapcsolódó problémáról. Elsőként a KRESZhez tartozó gondokat helyezem előtérbe. Ezt követően a büntetőjog legfőbb dilemmáit foglalom egybe azzal a céllal, hogy végül sikerüljön lépéseket tenni a jelenleginél jobb megoldás felé.

Közhelyszámba megy az a megállapítás, hogy a KRESZ a közlekedésbiztonság sarkalatos, legalapvetőbb szabályának tekintendő. Sokan ebből azt a következtetést vonják le, hogy amennyiben mindenki és mindig betartaná a KRESZ előírásait, egyetlen baleset sem következne be.

Érdemesnek látszik megfigyelni, hogy a KRESZ valójában milyen szerepet játszik a biztonság fenntartásában. Ezzel összefüggésben azt is, hogy funkciója tényleg annyira központi helyet játszik-e a forgalombiztonságban, mint azt ma az emberek többsége hangoztatja és hiszi? Valóban a KRESZ a balesetmentes vezetés alapköve, miként az a mai oktatásban betöltött szerepéből nyilvánvalóan következik? Egyenes összefüggés áll-e fenn a szabályozás részletessége és a közlekedésbiztonság között? Képes-e egyáltalán arra, hogy minden körülmények között pontos és következetes útmutatást adjon az érintettek számára, amelyet ha követnek, bizton képesek a veszélyhelyzetek megelőzésére? Feltételezhető-e, hogy a közlekedés résztvevői mindig és minden előírást betartsanak? Megannyi megválaszolásra váró kérdés. Közöttük nem egy olyan is, amely a balesetmegelőzés ortodox hívei körében már ilyen formában is felháborodást válthat ki. Hiszen ki merészelné kétségbe vonni a KRESZ központi szerepét akkor, amikor azt a vezetőképző iskolában csaknem annyi ideig oktatják, mint az egész gyakorlati vezetést. Hogyan volna elvárható ilyen kérdésfeltevés, amikor évek, sőt évtizedek óta a KRESZ vetélkedők azok, amelyek során kiválasztják az egész ország számára példamutatónak tekintendő személyeket. Egyáltalán hogyan juthat valakinek az eszébe ilyen kérdés megfogalmazása, amikor túlnyomóan még mindig a KRESZ tudása körül forog mindenfajta szervezett oktatás és továbbképzés.

Első érvként arra utalok, hogy a baleseti okkutatók – mégha a balesetekkel ezerszámra is foglalkoznak sok éves tapasztalatuk birtokában is aligha képesek egyetlen olyan balesetet megnevezni, ahol a jogszabály ismeretének hiánya miatt következett be a szerencsétlenség. Szakemberek többségének véleménye teljes mértékben egybehangzó abban a vonatkozásban, hogy balesetek soha nem a jogszabály szerinti ismeretek nyára, hanem az adott körülmények közötti helytelen alkalmazására, olykor (ritkán) téves értelmezésére zethetők vissza.

Második érvként saját kutatási tapasztalataimból az első pillantásra meghökkentő megfigyelést adom közre, amely szerint egyrészt a súlyos kimenetelű eset miatt szbadságvesztésüket töltő járművezetők portja szignifikánsan jobb KRESZ tudásról tett tanú bizonyságot, mint a hosszú ideje kiváló (balesetmentes teljesítményt felmutatók; másrészt ez utóbbi csopo számos tagja (10–15 vagy még nagyobb vezetési időv és levezetett kilométerek százezreivel a háta mögött egy alapfokú KRESZ vizsgán is teljes bizonyossággal megbukott volna, ami „kellő" szigor esetén egyet jelenthetett volna a vezetők táborából való kiszűréssel.

Ezúttal nem kívánok bővebben foglalkozni a (magyar KRESZ rendszerében fellelhető hiányosságokkal és lentmondásokkal. Erről két – néhány éve az Országo Közlekedésbiztonsági Tanács megbízásából készült tanulmány részletesen beszámolt. Csupán arra kívánok utalni, hogy még a mainál sokkal tökéletesebb, szerében egységesebb, egyértelműbb jogszabály

tása esetén is csupán a jelenleginél nagyobb segítséget kaphatnak a jogalkalmazók (ideértve a közlekedés résztvevőit csakúgy, mint a jogkövetés betartására és a jogsértés elbírálására hivatott intézményeket) a helyesnek tekintendő és követendő magatartásmódokról. A közlekedés lényegéből fakad, hogy teljes körű szabályozás, minden szituációra receptszerűen alkalmazható előíráshalmaz soha nem lesz megalkotható. A legtöbb, ami elképzelhető (de egyben egy jó jogszabálytól elvárás is) az, hogy az alkalmazók ellentmondásmentes szabályok között igazodhassanak el, és így elvárható legyen minden körben az egységes értelmezés.

Ez az elvárás szoros kapcsolatban van a jogalkotás egészében problematikus alul-, illetve túlszabályozás kérdésével. Mindkét véglet hibás és káros. Hazai jogéletünk jelenlegi szakaszában azonban az erőteljes túlszabályozás jelenti a nagyobb problémát. A jogalkotó gyakran esik abba a már kifogásolt hibába, hogy mindenáron megpróbál minden elképzelhető élethelyzetre megoldással, követendő viselkedésmintával szolgálni. Ez természetesen jórészt nem sikerül. E fáradozás következménye többnyire az áttekinthetetlen, nem időtálló, visszatérően toldozott-foldozott jogszabály lesz, ami már csupán emiatt is nehezen követhető és szinte szükségszerűen számos ellentmondással terhes. Törvényszerűen következik ebből a helyzetből, hogy a jogértelmezésben zavarok jelentkeznek. Ezek általában a súlyos kimenetelű balesetek elbírálásakor kerülnek a felszínre, amikor a különböző szintű hatóságok nemcsak a bűnösség mértékét ítélik meg eltérően, de már a felelős személy vonatkozásában is nem ritkán egymástól homlokegyenest eltérő álláspontra helyezkednek. Meglehetősen furcsa az olyan jogszolgáltatás, amelyben a különösebb jogi képzettséggel nem rendelkező emberektől elvárjuk, hogy olykor a másodperc tört része alatt helyesen foglaljanak állást olyan kérdésekben, amelyekben a jog tudósai különböző fórumokon nem ritkán hónapokig vitatkoznak.

Már ezen a szinten felmerül az előírások teljesíthetőségének kérdése. Elvárható-e az imént említett esetekben az átlagembertől az, hogy – egybevágva a jogászok hosszadalmas vitájának végeredményében foglalt állásponttal – az adott szituációban feltétlenül ezzel a helyesnek deklarált döntéssel azonos döntést hozzon? A magam részéről úgy vélem, hogy általában nem. (Hirtelen egyetlen kivételt sem tudok megemlíteni, amikor ilyen esetben megfelelő etikai hátteret feltételezve, az egyént aggálymentesen el lehetne ítélni. Talán egy esetet mégis kivéve: amikor a bírósági döntés tévedésen, a vonatkozó előírás nyilvánvalóan helytelen értelmezésén alapul. Azonban semmiképp nem sorolhatók ezek közé a ritka esetek közé azok, amelyekben pl. a Legfelsőbb Bíróság egy konkrét egyedi ügy kapcsán elvi éllel kénytelen valamilyen kérdésben állást foglalni.)

Bár korábban már volt szó az előírások teljesíthetőségéről, mégis – más szempontból – vissza kell térnem hozzá. Ezúttal a még túlszabályozás elvét követő jogszabályban is szükségszerűen meglévő joghézag bizonyos eseteiről foglalom össze gondolataimat.

Miként a jogszabályok jelentős részében, úgy a KRESZ-ben is van ún. gumiparagrafus. Ez a többnyire minden konkrétumot nélkülöző óvórendszabály kiválóan alkalmas arra, hogy amikor a baleset részesei egyetlen pontos magatartást előíró részletszabály megszegésében sem találhatók vétkesnek, mégis elmarasztalhatók legyenek ennek az egyetlen szabálynak a megszegésében. (Ez egyébként a túlszabályozás csődjének ékes bizonyítéka.) Ilyen pl. a figyelmes vezetés vagy a forgalmi, látási és útviszonyok tekintetbe vétele parancsának a megszegése. Korántsem kívánom azt állítani, hogy ezek az előírások teljesen feleslegesek. (Bár erősen kétséges, hogy ha ennél többet a jogalkotó képtelen mondani, akkor érdemes-e ilyen elveket egy jogszabályban rögzíteni? Nem célravezetőbb-e parancsok tartalmát inkább az oktatás, a propaganda csatornáit felhasználva, az érintettekkel elsajátíttatni?) Számomra a fő kérdés az, hogy ilyen általános előírásokra lehet-e (szabad-e) jogi felelősséget alapozni? Úgy vélem, hogy az esetek jelentős részében nem. Aligha véletlen, hogy épp e szabályok tartalommal való megtöltése során az átlagosnál is több zavar tapasztalható.

Ezúttal nem kívánok másra hivatkozni, mint a korábban már tárgyalt éjszakai vezetés problémájára. Mint emlékezetes, az éjszakai balesetek során a járművezetők többségét nem a látási viszonyhoz mért sebesség alkalmazása miatt vonják felelősségre; és amint ugyancsak láttuk, ez az állásfoglalás korántsem mindig problémamentes. Abban az esetben ugyanis, ha a jogalkotó az ember és környezete valós kapcsolatát tekintetbe véve egyértelműen állást foglalna: a közlekedésben elvárhatatlan, irreális sebesség betartására volna kénytelen a járművezetőket kötelezni. A jelenlegi álláspont mindennek nevezhető, csak erkölcsösnek nem. Elvileg tiltja a vakon vezetést, annak ellenére, hogy hallgatólagosan tudomásul veszi: a járművezetők igen gyakran – és általában büntetlenül – ezt teszik. Amennyiben azonban – a bűnösnek címkézett egyén szempontjából térben és időben véletlenül – a súlyos baleset mégis bekövetkezik: a kiszabott büntetésen keresztül deklarálja, hogy itt és most másként kellett volna közlekednie. Azzal a jogalkotó csakúgy, mint a jogalkalmazó nem törődik, hogy ez a viselkedésforma tipikus, hogy a felelősségre vont személy egy hibás rendszernek a bűnbakja, mert akár ő máskor, akár bárki más ugyanebbe a helyzetbe keveredhetett volna.

Mindez nem jelenti azt, mintha a járművezetők nem szegnének meg gyakran olyan szabályokat, amelyeknek a betartása fontos és elvárható volna legalábbis akkor, ha fogalma alá kizárólag a pszichofizikális szempontból való követhetőséget soroljuk. A járművezetők magatartását azonban egy másik tényező is befolyásolja. Ez pedig a szabályok objektív és szubjektív racionalitása, ill. a kettő közötti eltérés. Kétségtelen tény, hogy egyrészt hasznos volna, ha minden szabály, minden körülmények között racionális volna. Ez alatt azt értem, hogy mindenkor csak olyan viselkedésformát írna elő, amely a közlekedés biztonságát és – ne feledjük a másik fontos szem-

pontot — a közlekedés folyamatosságát együttesen szolgálná. Ez azonban — a dogmatikus szemlélet hívein kívül mindenki jól tudja — nincs mindig így. Visszatérően vannak olyan helyzetek, ahol és amikor a szabályok észszerűtlen magatartást sugallnak. (Gondoljunk csak a mindenki által ismert, útjavítások alkalmával indokolatlanul szigorúan elrendelt, el nem távolított sebességkorlátozó táblákra!) Az embereknek nem lehet megtiltani, hogy az előírásokat egyénileg értelmezzék, értsenek vagy ne értsenek velük egyet. Félreértés ne essék: az önkéntes szabályértelmezőket és szabályfelülbírálókat nem kívánom e megállapítással felmenteni kötelezettségeik alól. Csupán megérteni próbálom (helytelen) tettüket. Tény ugyanis, hogy az emberek különféle motívumoktól vezérelve szegnek szabályt. Van, aki tudatosan vét ellenük, mert úgy véli, hogy itt és most az előírás rá nem érvényes. A másik csoport az előírásokat tudattalanul szegi meg. A végeredmény szempontjából azonban a kettő egyre megy.

Most pedig röviden térjünk vissza alaptémánkhoz: milyen magatartás várható el a közlekedés résztvevőitől, amennyiben a jogkövetést helyezzük vizsgálódásunk középpontjába?

Álláspontom abban összegezhető, hogy egyrészt a jog és annak alkalmazása között a kapcsolat jellege nem lehet más, mint az élet egyéb területein. Az átlagember (és nem a deviáns, aki külön elbírálás alá essen) igyekezni fog, hogy kövesse a jog azon elvárásait, amelyek számára racionálisan elfogadhatóak. Ezek többségének betartásához kényszerítő eszközökkel való fenyegetésre, mégkevésbé ilyen eszközök alkalmazására nincs szükség. Amennyiben a többség valamely előírást nem akar vagy nem tud követni: a hiba nem vagy nem csak a jogsértők körében keresendő. Lehet, hogy maga a jogalkotás hibás, de méginkább az a valószínű, hogy az emberek a jogkövetés racionalitásával kapcsolatban nagy számú negatív tapasztalatot szereztek. Ebben az esetben a hibát más szinten kell felszámolni és helytelen az ilyen problémával — a jog feltétlen kikényszerítése útján — a hatalom és az állampolgár amúgy sem mindig felhőtlen viszonyát megterhelni.

A jogszabályok kikényszerítésére hivatott szervek tevékenységük során soha nem téveszthetik szem elől a szankció alkalmazásának egyik alapvető célját: az sohasem irányulhat a többség (azaz véletlenszerűen bárki), hanem csak a többségtől jól elkülöníthető, a társadalom (a többség) számára különösen veszélyes kisebbség ellen.

DR. IRK FERENC