

**Dr. Varga Ádám**

**Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései  
különös tekintettel a hivatásos állományú személyek  
(rendőr, határőr) elkövetői magatartására**

**(Ph.D. értekezés tézisei)**

**Miskolc  
2001**

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

## I.

### A KUTATÁS CÉLJA ÉS MÓDSZERE

A közlekedési balesetekről az utóbbi évtizedekben több értékes munka jelent meg kiváló szakemberek tollából és ezek a munkák valóban átfogó, elemző módon tárják fel a baleseteket létrehozó körülményeket. Napi hírek folyamatosan, minden nap közölnek információkat enyhébb és súlyosabb balesetről, ezért sokan hiszik azt, hogy az esetek többségében szakszerű magyarázatot képesek adni az okokról és elkövetőkről.

A rendvédelmi szervek állományához tartozók esetében több éve nem készült olyan szakirányú, komplex értékelés, amely a múltba is visszatekintve - mondhatni a rendszerváltás időszakáig - folyamatában vizsgálja a statisztikai számok mögött rejtő, a szubjektív okokra is kitékintő baleseti okokat. Másrészt viszonylagosan érintetlen terület a vizsgálódásnak a dolgozat viktimológiai része. Különösen ehhez a részhez tartozó információk megszerzése ütközött nehézségekbe, tekintettel arra, hogy szinte kizárólagosan az Ügyészségi Nyomozóhivatalnál, illetve a Katonai Ügyészségekénél találtam erre vonatkozó adatokat. Ezekre alapozva végső soron az a következtetés vonható le - nyilvánvalóan sok szakember számára evidenciának tűnően -, hogy a legtöbb esetben az intézkedések szakszerű alaki szabályainak betartásával, vagy a kiképzettség magasabb szintjével a baleset elkerülése nagyobb százalékos arányban fordul(hat)na elő.

A hivatásos állományt érintő közlekedési balesetek, valamint az ezzel együtt járó és a rendőrség költségvetését terhelő anyagi kár mindig foglalkoztatta a szakmai vezetőket, legyen szó rendőrségről, honvédségről, határőrségről stb. Annak ellenére, hogy mindezek a kérdések fontosak a napi ügyek, a napi feladatok elemzésében, hosszabb távon azonban mindig voltak olyan fontosabb aktuális, azonnali megoldásra váró feladatok, amelyek háttérbe szorították azokat a problémákat,

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

amelyek arra irányultak volna, hogy az így felmerülő kihívásokat megoldják, vagy mélyebben foglalkozzanak velük.

A rendszerváltást megelőző években vezetői szinten rendszeresen az éves értékelő értekezleteken, helyi, megyei és országos szinten is elemezték a hivatásos állomány érintettségét az egyes balesetekben, nemcsak a Btk. XIII. fejezetével összefüggésben, hanem kriminológiai, szociális, mentális vonatkozásban is. A vezetői (parancsnoki) ellenőrzéseket is párhuzamba állították az állományt érintő baleseti ügyek bekövetkezésében. A két állítás még látszólagos ellentmondásban sincs, hiszen a problémát éppen abban látom, hogy túlnyomórészt csak ezek a fórumok voltak, ahol ezekkel a kérdésekkel foglalkoztak. Eseti ügyek mindig voltak, amelyek valamilyen reakciót kiváltottak, de tartósan nem voltak meghatározóak.

Véleményem szerint e kérdéseknek inkább kriminológiai és szociológiai vetületét kell megvizsgálni, sem mint büntetőjogi. E véleményemnek azzal is teret kívánok biztosítani, hogy dolgozatomban összefüggéseit tekintve - bár jelentőségét nem lebecsülve - keveset foglalkozom büntetőjogi, ezen belül dogmatikai és szankcionális kérdésekkel. A jogi összefüggésekre a figyelmet csupán annyiban kívántam fordítani, amilyen mértékben a dolgozat tárgyát képező kérdések jobb megértését szolgálja vagy szolgálhatja. Részben erre utal az is, hogy a felhasznált adatok többségét a Legfőbb Ügyészség és a Katonai Ügyészség adatbázisa szolgáltatta és figyelmemet nem az ítélezési gyakorlat példáira, elemzésére fordítottam.

Ebben a kérdésben lényeges a kutatás tárgyára okot adó téma vizsgálata is. Az adatfelvétel főként a balesetek kriminogén tényezőinek feltárására irányult és nem azok későbbi - esetleg büntetőjogi - megítélésére.

Egy másik oldalról közelítve meg ezt a kérdést, más relevanciái is vannak a kutatás tárgyát képező munkának. A közlekedési balesetek jogi és kriminológiai összefüggéseit Viski László és Irk Ferenc óta összefoglalóan senki nem dolgozta fel.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

Ami a hivatásos állományt érintő ügyeket illeti, azokkal Irk Ferenc foglalkozott, de a rendőrségen belül átfogó és részletekre is kiterjedő, az összefüggéseket analizáló kutatómunkára valóságosan nem volt igény. Ez a dolgozat erre kívánt vállalkozni. Azt akartam megvizsgálni, vajon milyen módon lehet beavatkozni azokba a folyamatokba, amelyek kritikaként fogalmazódnak meg a testületen belül dolgozókkal szemben, ugyanakkor nem elhanyagolható a balesetek okozta károk költségvetési vonzata sem.

Kétségtelen, hogy a közlekedési jog szerepvállalása a közlekedésbiztonság érvényesítésében, az állampolgárok biztonságérzetének megteremtésében nélkülözhetetlen elem. A közlekedési bűncselekmények minősítési problémakörének megoldása a közúti közlekedés fejlődésével szoros összefüggésben jelenik meg. Az említt szerepvállalás útja azonban kétség kívül a kriminológiai vizsgálatok eredményein, az oksági folyamatok feltárásán, valamint az egyes jogserű magatartások mennyiségi és minőségi vizsgálatain keresztül vezet.

A jogállamiság ismérveinek talaján nyugvó jogalkotási, jogalkalmazási folyamatban a jogi normák funkcionálása betölti azt a szerepet, ami megfelel a mindenkori fejlődési követelményeknek, sőt tovább lépve a pozitív irányú magatartásformák kialakulásában is előremutató szerepe is van.

Munkám számos részében utalok arra, hogy a jogsértések<sup>1</sup> arányaiban, minősítéseiben eltérések a lakosság és a hivatásos állományt érintően nagy különbségek nincsenek. Ennek elsődleges oka természetesen az, hogy akár a határőr, akár a rendőrség rendkívüli eseményeit vizsgáljuk, azokat nem lehet elvontan kezelni, azokat a gépkocsikat is emberek vezetik, akik ugyanazokkal a társadalmi és egyéb problémákkal küzdenek, mint a lakosság nagy része. Másféppen jelentkeznek azonban a kriminogén tényezők. A balesetekben

<sup>1</sup> Magától értetődően a közlekedési magatartást érintő jogsértésekről van szó.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

érintettség általában a vezetői engedélyvel rendelkezőkhöz képest eltérő. A vezetésre való kiképzettség színje, a vezetési gyakorlat, a leterheltség, s nem utolsósorban a stresszt kiváltó szituációk is összetettebbek, és ezen a területen a legproblémásabb a megélhetés is.

Ha megvizsgáljuk, hogy az 1960-as évektől kezdődően hogyan és miképpen fejlődött a járműállomány, akkor a motorizációs fejlődést tekintve meglehetősen intenzív tapasztaunk és ezzel párhuzamosan a közlekedési infrastruktúra is hasonló - bár kevésbé intenzív - fejlődésen ment keresztül. Más kutatások tapasztalatai szerint is az előbb vázolt ismérvek jelentős mértékben járultak hozzá hazánk gazdasági felemelkedéséhez, társadalmi fejlődéséhez. Nem mondható el mindez a közlekedési morál vonatkozásában, romlottak a statisztikai mutatók és ennek a folyamatnak természetszerűleg volt részese a rendőrség, a határőr, a honvédség is.

A kormány beavatkozásait tekintve kitapíthatóak voltak azok az időszakok - a motorizációs fejlődés, gazdaságpolitikai folyamatok, stb. -, amelyek azt indokolták, hogy a Kormány közlekedéspolitikájában markánsabb és dinamikusabb változásokra és változtatásokra van szükség. Amikor vizsgáljuk ezeket a statisztikai mutatókat láthatjuk, hogy az időközben hozott politikai döntések konkrétan e folyamatokba való beavatkozást szolgálták. 1972-ben megszületett a 2024-es kormány határozat, amely végeredményben először foglalkozott direkt módon a történelmileg is meghatározó közlekedéspolitikával.<sup>2</sup>

Az 1972-ben meghatározott közlekedéspolitikai szempontok végeredményben 1987-ig "tartották magukat". Ekkora azonban az ország olyan motorizációs, a társadalom

<sup>2</sup> Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a gazdaságtörténetileg is fontos szituációt, hogy 1968-ban új gazdaságpolitikai koncepciót kívántak bevezetni, amely megától értetődően hatással lett volna a közlekedéspolitikára is. Tekintettel arra, hogy ez a gazdaságpolitikai koncepció a már ismert történelmi okok miatt kudarcra lett ítélve, az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció egyetlen lényeges elemét sem tartalmazott a közúti közlekedésbiztonság tekintetében. Végül soron ez motíválta az 1972-es kormány határozatot.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

pedig olyan anyagi, egzisztenciális és morális fejlődésen ment keresztül, amelynek együttes hatásaként a közlekedésbiztonság a mélypontra jutott.

Csak vegyük figyelembe azt, hogy a közel 28000-es<sup>3</sup> személyi sérüléssel balesetszám eddigi közlekedéstörténelmünk mélypontja volt. A közlekedésbiztonságot irányító és azt befolyásolni képes intézmények jelentős erőfeszítéseket tettek.

Itt azonban meg kell állnunk egy pillanatra. Ha a rendszerváltás időszakát figyelembe vesszük, akkor azt is jól tudjuk, hogy a rendszerváltást kiváltó és meghatározó politikai erők elsőslegesen "támadásukat" a korábbi politikai berendezkedést "stabilizáló" tevé rendőrség ellen intézte.<sup>4</sup> Dolgozatom témája nem enged teret annak, hogy ez az állítás valóban helyes politikai megítélés volt-e. Eredménye azonban kézenfekvő, nevezetesen: olyan morális veszteség, amelyet a rendőrség a mai napig sem hevert ki.

A morális veszteség egzisztenciális csődhelyzettel párosult, amelynek eredményeképpen egy agresszivitásba forduló intézkedési forma generálódott. A közlekedésbiztonság helyzetével foglalkozó intézmények, szervezetek komoly erőfeszítéseket kívántak tenni a közlekedési helyzetkép negatív mutatóinak jobbitására, és csupán 1992-re javultak némiképpen a baleseti statisztikai mutatók. A KRESZ-ben is szigorítások történtek, így 1993. március 1-jével életbe lépett az a módosítás, amely kimondottan közlekedésbiztonságot befolyásoló elemeket tartalmazott. Példaként említhetem a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/h-ra való csökkentése lakott területen belül, a biztonsági öv kötelező használata, illetve a tömpított fényező kötelező használata lakott területen kívül.

<sup>3</sup> Pontosán 27.801.

<sup>4</sup> Sajnálatsnak tartom, hogy a közrendvédelmi, közbiztonsági és bűnüldözői munkát azonosította a politikai terminológia az akkori állambiztonsági tevékenységgel.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

A régóta várt eredmények nem maradtak el a személyi sérüléssel balesetek csökkenése vonatkozásában. Látványosan mintegy 20%-os csökkenés következett be, de ezek az eredmények még mindig csak az 1987-es állapotoknak feleltek meg.

Felmerül egy kérdés: valójában a rendszerváltás időszakában a rendőri állománynak a közlekedés - biztonságát befolyásoló munkája - pontosabban szólva ellehetlenülése, tévesztése - mennyiben járult hozzá a veszteségekhez? A másik lényeges körülmény a statisztikai adatbázis biztonsága és biztonságos pótlása.

A balesetek statisztikai elemzésére alkalmas korszerűbb megfigyelési rendszerek bevezetése az 1950-es évek elején kezdődött. Az azóta eltelt időszakban a kutató szakemberek, a balesetek megelőzésével foglalkozó szervezetek kezdeményezésére, s nem utolsósorban a statisztika tudományos kívánalmainak hatására mind szélesebb körű megfigyelést végeznek. A baleset-megelőzési intézkedések megtervezésének nélkülözhetetlen feltétele, hogy széleskörű információk álljanak rendelkezésre, rámutatva az okokra és okozókra vonatkozóan a leghasználhatóbb információkat az okokra és okozókra vonatkozóan a személysérüléssel balesetekről készült adatfelvételi lapok feldolgozása biztosította.

A hazai és a nemzetközi tapasztalatok felhasználásával a megfigyelés alapjául szolgáló adatfelvételi lapok fogalmi köre folyamatosan korszerűsödött. A számítástechnika alkalmazása és az informatika tudományának térhódítása újabb és újabb lehetőségeket kínált a baleseti jelenségekben rejlő összefüggések feltárására. Ebből kiindulva egyre nagyobb igény merül fel a kutatói, a propaganda és a rendőri szaktevékenység szempontjából arra, hogy az információk minősége garantált legyen.

Ebben az összefüggésben joggal merül fel a kérdés, vajon milyen relevanciái vannak a hivatásos állomány által elkövetett jogsértéseknek?

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

A dolgozat az összehasonlító adatok felhasználásával arra kívánt valójában választ keresni, hogy az országos és pl. a rendőri állományt érintő különböző típusú balesetek között milyen összefüggések lelhetőek fel, vajon lehet-e ezeknek elemzéséből olyan általános megoldási javaslatokat tenni, amelyek javíthatják az egyébként rossz statisztikai mutatókat. A kérdésnek - véleményem szerinti fontosságát éppen az igazolja, hogy a rendőri állomány által elkövetett jogsértések aránya számtalan esetben azonosított mutatókat mutat az országos átlaggal, mint ahogy erre már utaltam. Ugyanakkor az is figyelemre méltó tapasztalat, hogy az ún. saját hibás / idegen hibás balesetek aránya sokkal rosszabb számos, nagy járműparkot üzemeltető intézményhez képest. Ennek okait meg kell keresni, annál inkább, mert a rendőrség "kírkatban" dolgozik, a rendőrségi járművek balesetei, a saját hibás káresemények nagy aránya közvetlenül az egész testületről - közvetve a teljes állományról - alkotott "civil" képet kedvezőtlenül befolyásolhatja.

Ha figyelembe vesszük a rendőrség jelenlegi létszámárányait, a hatalom struktúrájában betöltött szerepét, a demokratikus jogállamiság fundamentális viszonyait igen lényeges és megoldásra váró elemeket találhatunk a probléma feloldására. Eire kívántam a dolgozatomban választ keresni. Bár a probléma komplexitása nyilvánvaló, a megoldás kulcsa véleményem szerint elsősorban a morális elhivatottság, a jobb munkakörülmények, a jobb társadalmi megbecsültség és jogvédelem megteremtésén keresztül valósulhat meg.

A kutatás további célja volt, hogy az adott témában megfelelő szakirodalmi anyagot gyűjtsék össze. Ha valakit ez a téma, s ennek problémaköre érdekel és ezzel szeretne foglalkozni, akkor az értekezésben felhasznált irodalom megfelelő kapacitást nyújtson neki.

A fontosabb szakirodalom és szakfolyóiratok átolvasása után hozzákezdtem az értekezés megírásához. Ennek során a már átolvasott irodalom hivatkozásai, utalásai alapján újabb és újabb munkákat néztem át. Természetesen ezek között

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

vannak olyan alaplunkák is, amelyek az értekezésben végig fellelhetőek, s vannak olyanok is - elsősorban újságcikkek - amelyeket csak egy-két alkalommal hivatkoztam meg.

A célok és módszerek meghatározásánál azonban egy másik, s talán hasonlóan fontos feltehető is szerettem volna megfigyelni. Bizonyítani kívántam azt, hogy az értekezés témájául választott területen az eddigi kutatómunkámmal megfelelő alapismeretekre tettem szert. A nagyszámú felhasznált irodalommal, az aprólékos lábgyűjtéssel azt szerettem volna láthatóvá tenni, hogy minden egyes problémakör feldolgozása valamilyen konkrét forrásra támaszkodik hozzájárva saját véleményememét is.

Az értekezésben természetesen vannak önálló álláspontok, amikor vitatkozom egyes tézisekkel, s az uralkodó állásponttól eltérő véleményét alakítok ki. Ez nem jelenti azt azonban, hogy a rendőri vezetés álláspontját nem fogadom el. Ellenkezőleg, a saját tapasztalataim és gondolatvilágom egyéni voltját szerettem volna kihangsúlyozni.

Dolgozatommal tehát azt is bizonyítani szeretném (s ez fontos célt jelentett, amely a módszereket is meghatározta), hogy az adott kutatási területen az információk relatíve széles körét sikerült elsajátítanom. Mindez lehetővé teszi, hogy a jövőben megszületendő tanulmányaim megfelelő tudományos bázison mozogjanak. A tárgykörben kialakított véleményem ne csak saját, ötletszerű elképzelésekre alapozódjon, hanem tekintettel legyen arra is, hogy az adott szakterületen mások mit gondolnak.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

## II.

### A KUTATÁS EREDMÉNYEI

A kutatás eredményeinek számbavételénél a legfontosabb szempont a szakmai újdonságok kérdése. A saját tapasztalatokon túl mindazoknak az új kriminogén tényezőknek a számbavétele, amelyek nyilvánosságot kapva hozzájárulhatnak a jobb eredményekhez, azaz a kevesebb és kisebb kárral járó balesetek bekövetkezéséhez.

Ismert, hogy a tapasztalható gyorsütemű közúti motorizációs fejlődés lényegesen megelőzte az emberi gondolkodásmódot – elsősorban a közlekedési kultúráját - és egyben azoknak a jogi normáknak a létrejöttét, amelyek kellő hatást tudtak volna gyakorolni az ellentmondásos közlekedési viszonyokra és megfelelő védelmet lettek volna képesek biztosítani a közlekedő ember számára - a veszélyhelyzetek elkerülésére, a közlekedésbiztonság érvényesítésére.

A történeti fejlődési folyamat hatásai a társadalom életében századunk végére koncentráálódtak. A magyarországi közlekedésfejlődés feizárkózása a fejlettebb közlekedési kultúrával, motorizációval, közúthálózzal és infrastruktúrával rendelkező országokhoz lényegében a 60-as években kezdődött el. Azok a mutatók, amelyek segítségével a változások mérhetőek, pl. a közúti járművek számszerűségére vonatkozó adatoknak a személyi sérüléssel járó balesetek összetevése - jól érzékeltek e folyamatot. Nyilvánvalóan a társadalmi hatások alól a rendőrség sem tudta és tudja kivonni magát.

Anélkül, hogy ismétlésekbe bocsátkoznék a dolgozat eredményeként több releváns megállapítást is szükséges tenni. Elsőként talán azt, vajon elérte-e a célját? Véleményem szerint: igen.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

Valóságosan is összehasonlításra került napjainkig a rendőrség személyi állományát érintő közlekedési baleseti ráta, az oksági kapcsolatok és azok a kriminogén tényezők, amelyek jelentőséggel bírnak a balesetek körülményeinek létrejöttében.

Szerettem volna - s úgy gondolom ez sikerült is - bemutatni az objektív okokon túl a szubjektíveket is. Önmagában véve azt a folyamatot, amely adott körülmények között, adott pillanatban, adott módon balesethez vezet.

A hivatásos állománynál megvizsgált és feltárt számszerű adatok arányaiban nem mutatnak valószínűleg nagy eltérést az országos statisztikai mutatókhoz képest. Az azonban mindenképpen szükséges megállapítani, hogy a társadalmi megmértetést ez lényegében nem befolyásolja. Az állampolgár ugyanis hajlamosabb szubjektíven megítélni az egyes eseményeket, hinni a média által kiragadott példákban, semmint a számok mögé nézni.

Valójuk meg őszintén ez nem is feladata. Valójában inkább az eredmények motíválta tényezőknél kell szerepet játszaniuk és hatniuk egy pozitívabb megítélés irányába. Véleményem szerint a rendőrség gépjárműveinek a balesetekben való érintettsége relatíve (akár, mint okozó, akár mint más közreműködő) elég magas és valószínűleg évek óta arányában nem változik. Morfológiai szempontból szükségesnek tartom megemlíteni, hogy a gépjárműbalesetek ok-okozati összefüggéseinek elemzéséhez szükségesszerűen foglalkozni kell a közvetlenül, vagy közvetve jelentkező konkrét okfeltárással. Különösen azokkal, amelyek a rendkívüli események bekövetkezésékor kimutathatóak.

Ezek a körülmények kapcsolódnak a hivatásos állományt érintő közlekedési balesetek kriminológiai más összefüggéseivel is, annyit azonban mindenképpen szükséges kijelenteni, hogy ezek objektív jellegűek, az adott tendőr személyéhez, szolgálati, élet- és munkafeltételeihez, az általa használt gépjárműhöz, valamint a geográfiai (szolgálati, magánéleti) környezet sajátosságaihoz kötődnek.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

Természetesen vannak más okai is a különbségeknek, elsősorban a jogi megítélés oldaláról. Nevezetesen történnek olyan, a hivatásos személyek által elkövetett köztörvényes jogsértések, amelyeket nem a katonai ügyészségek nyomoznak, hanem a Nyomozó Hivatalok. Ebben az összehasonlításban, ha megnézzük, hogy a Katonai Ügyészségek és a nyomozó hivatalok a később részletezett indokok alapján számszerűleg mennyi esetben járnak el, azonnal szembetűnő lesz a különbség. Melyek azok a tendenciák, amelyek pozitívan, illetőleg negatívan befolyásolják a közvéleményt? Vázlatosan ezek a következők:

- A rendőri kriminalitás személyi oldalát tekintve 1993-94 között 12%-os csökkenés, viszont 1995-re már 29 %-os emelkedés figyelhető meg. Az azt követő időszakban, tehát 1997-ben, a korábbi évhez viszonyítva ismét magas, 19,3 %-os az emelkedést tapasztalunk, majd 1998-ra bár dinamizmusában csekélyebb mértékben, de tovább nőtt az elkövetők száma.
- A rendőriktől a szolgálati rend és fegyelem meghatározott önfegyelmet, kitarthat és szigorúságot követel. Valójában ebben nyilvánul meg a rendőri hivatás legalapvetőbb különbsége az egyéb állami és társadalmi kötelezettségektől. Ebből a különbségből fakadóan az állomány tagjaival szemben a társadalom egyrészt fokozott elvárásokat támaszt, másrészt személyüket és munkájukat fokozott büntetőjogi védelemben részesíti.
- A legtagább értelemben a rendőri kriminalitás – mint speciális bűnözési forma – összetett jelenség. Gondoljunk csak arra, hogy az e körbe tartozó bűncselekmények között lehetnek és vannak olyanok, amelyek a polgári életviszonyok között büntetőjogilag nem kapnak relevanciát, ilyen például a jelentési kötelezettség megsértése. Természetesen vannak továbbá olyan – büntetőjogilag már értékelhető – cselekedetek, amelyek elkövetése független a hovatartozástól, azaz büntethető az elkövetésért a rendőr és a polgári személy is.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

Ilyen lehet például e dolgotat tárgyat képező, a Btk. XIII. fejezetéhez tartozó közlekedési bűncselekmények bármelyike.

- S végezetül lehetnek olyan cselekmények is, amelyek az általános büntető jogszabályok szerint is büntetendők, azonban azok a rendőri életviszonyok között elkövetve közvetlen támadást jelentenek a rend és a fegyelem, illetve a hatósági munkába vetett bizalom ellen, ezért súlyosabb megítélés alá esnek. Erre az állításra kézenfekvő példa a bántalmazás hivatalos eljárásban való elkövetése.

A rendőrök által okozott balesetek okaimak hátterében első helyen évről évre a sebesség helytelen megválasztása, a "gyorshajtás" áll. Ugyanez mondható el a Magyarországon történt összes baleset tekintetében is, itt viszont 1990 óta nyomon követhetően érvényesül egy depresszív, fokozatosan csökkenő tendencia ezen baleseti ok tekintetében, ami a rendőrök által okozott baleseteknél sajnos az adatok hiányossága miatt ilyen határozottsággal nem állítható, hiszen e vonatkozásban csak 1993-94 évek viszonylatában rendelkezünk adatokkal. Annyi bizonyos, hogy e két év tekintetében valóban volt egy jelentősebb mértékű csökkenés.

A rendőri balesetek kapcsán az okok tekintetében második helyen a követési távolság be nem tartása áll, országos szinten pedig második leggyakoribb ok az elsősorban meg nem adása, ami a rendőrbaleseteknél szintén jelentős, hiszen harmadik helyen áll az okok sorában. Az országos helyzetet tekintve harmadik helyen az irányváltoztatás-, haladás- és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása áll.

Ami az ittas balesetek alakulását illeti az országos helyzetképet tekintve örvendetes az a tény, hogy az ittasan okozott balesetek száma általában csökken (1994 kivétel volt). A hatékony és következetes ellenőrzések hatására a baleseteket sikerült 1995-re 2500 alá szorítani, míg 1991-ben ez a szám még 4000 felett volt. Ha mindezt a rendőrök által, ittasan okozott balesetek oldaláról vizsgáljuk, a helyzet egyáltalán

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

nem ilyen reményteljes, éppen ellenkezőleg, eléggé elszomorító az, hogy itt - az állampolgárokkal ellentétben - növekszik az ittas balesetek aránya. Ez egy olyannyira égető probléma, amire oda kellene figyelni. Mindezen felül pedig figyelembe kell vennünk a látenciát is, hiszen ezeknek az adatoknak a pontosságát - "kollégák"-ról lévén szó - megkérdőjelezhetjük.

Az okok természetét vizsgálva a balesetek előfordulási gyakorisága alapján a következőket kapjuk eredményül:

- laza fékrendszerből ill. hibás döntésekből fakadó közlekedési eseményekhez vezető magatartások (itt első helyen az ittas vezetés áll),
- a közlekedési feltételek bagatelizálásából bekövetkező hibák vagy téves manőverek,
- a munkazavarokhoz vezető tényleges terhelések, amelyek lehetnek munkahelyi, vagy
- családi háttérűek (ez az eredmény is mutatja, hogy valóban jelentős a probléma).

Az eredmények vonatkozásában különös szerepet kap a megelőzés. A megelőzéshez a kiindulási alap az, hogy a közlekedők képesek legyenek elhinni, akár véletlenül is részeseivé válhatnak olyan súlyos balesetek, amelyben meghalhatnak, esetleg náluk tartós vagy végleges munkaképtelenség alakulhat ki, vagy éppen ellenkezőleg mások életét, vagy testi épségét veszélyeztetik hasonló módon.

Általános értelemben további feladat annak biztosítása, hogy az emberek minél nehezebben követhessenek el olyan magatartási hibákat, amelyeknek súlyos következménye lehet. Ezért szükséges az autópályák és autótutak építése, a nagy forgalmú csomópontok, útkereszteződések kiépítése. A balesetveszélyes gócpontok körforgalommal alakítása ma is a legolcsóbb módszer a súlyos következményekkel

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

járó balesetek megelőzésére. Általában minden eszközzel igyekezni kell a forgalom csillapítására és homogenizálására.

A megelőzésben különös szerepet kap az oktatás. Az oktatás leginkább a fiatal korosztályra hatékony. A közlekedési normák betartására irányuló nevelést ezért minél hamarabb, még az önálló aktív közlekedés megkezdése előtt kell elindítani. El szükséges érni, hogy a leginkább veszélyeztetett 15-24 éves életkorban a normák, valamint azok megszegésének egészségügyi, gazdasági és jogi következményei mindenkiben tudatosuljanak. A rendszeres oktatásnak ki kell térnie a KRESZ szabályai mellett a hibás emberi magatartásformák, így az alkohol- és drogfogyasztás közlekedésben játszott káros szerepére, az egyéni védőeszközök használatára és annak eredményességére is. Nyilvánvaló, hogy a társadalmi szintre emelkedő közlekedési viselkedési norma - nevelés idővel "begyűrűzik" a rendőrségre is, hiszen a képző intézményekbe már "hozza magával" a helyes normarendszert. Lényeges e helyes viselkedési kultúra elsajátítása azért is, mert a fiatal, végzett rendőr ma már nem egy idősebb kolléga mellett (mert nincs) kezdi meg szolgálatát viselkedésmintát tanulva, szakmai tapasztalatokat elsajátítva, hanem ugyanolyan relatíve fiatalal.

A felnőttek átképzésének eredményessége általában csekélyebb, és megfelelő eredmény csak a szankcionálással egybekapcsolt formáktól várható. Ezek részben már jelenleg is léteznek, de a visszatérő szabályszegők és az alkoholisták esetén ennek a jelenleginél nagyobb teret kell biztosítani, átvéve más országokban már bevált jogi és oktatási rendszereket.

Mint említettem a rendőr, a katona, a határőr ugyanabból az oktatási, tömegkommunikációs stuktúrából merít, mint bárki más ebben a társadalomban. Így természetesen nem és nem is lehet mentes azoktól a negatív (vagy pozitív) hatásoktól, amely meghatározza az adott ország közlekedési morálját. Mégis a korábbi, részletes elemzések során megismerhettük azokat az adatokat, amelyek



Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

alápián – ha nem is teljes nyugalommal – kijelenthetjük, hogy ennek a – bizonyos értelemben – homogén társadalmi rétegnek jobb statisztikai mutatói vannak az elkövetett bűncselekmények vonatkozásában, mint az ún. "civileknek".

Egy-egy baleset bekövetkezésében jelentős számban játszanak közre az emberi tényezők. Ezek szoros összefüggésben vannak az egyes gépjárművezetést végző rendőr szolgálati -, élet- és munkakörülményeivel. A jelenlegi helyzetet vizsgálva, a minden tekintetben átfogó változás a rendőrség gazdasági helyzetének javulásától várható. Ehhez szorosan kapcsolódik az, hogy ha a gazdasági helyzetben javulás állna be, ez a rendőr életkörülményeire is pozitív kihatással lenne, nem kúszkódná mindennapos megélhetési gondokkal, melyek hatása a szolgálati tevékenységében is megmutatkozik.

A rendőr oldalán preventív hatású lehet én-képének erősítése is, hiszen az állampolgárok sok esetben tiszteletlen, szemtelen magatartást tanúsítanak az egyes rendőr felé, akinek ezt "le kell nyelnie". Ha az ún. én-elhárító mechanizmusai megfelelően működnek, nincs probléma, de ha nem adekvát ezek működése, akkor a levezetetlen feszültség bizony sokszor agresszív autovezetésben ölthet testet. Ez egyébként a pszichológiában egy jól ismert, az emberek részéről általános ún. "coping" (stresszkezelési) stratégiaként ismert. Az én-kép erősítésében a parancsnoknak fontos szerep jut, egyfelől, ha a beosztottja egy feladatot jól végez el, vagy általánosságban elmondható róla, hogy szorgalmas és jól dolgozik, ezt a munkakedvet nem szabad letörni benne azzal, hogy a parancsnoktól soha semmiféle pozitív visszajelzést nem kap (legfeljebb dorgálást). Igenis nagyon fontos szereppel bír mindez, mert éppen elég a rendőrnek a magánéletbeli ill. anyagi problémája, ilyenformán legalább jó szót adjunk, ha anyagiakat, jobb munkakörülményeket nem áll módunkban biztosítani.

Összességében a téma általános kezelésével kapcsolatosan azt állapíthatjuk meg, hogy a szakmai vezetés ismeri (felismeri) a gondokat, de talán a szemléletváltás,

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

illetve pénzhány (vagy mindkettő) miatt kevesebb gondot fordít az említett kérdésekre. A társadalmi elvárásoknak megfelelés a rendőrségnek és annak egyes tagjai számára különös terhet jelent. A legtöbb jóléti államban ezt felismerve cselekednek és követelik. Mindezeknek rendelik alá a képzés-továbbképzés rendszerét is, tehát nálunk is ez kellene lennie a járható útnak.

Lényeges pont a rádiónak és a televíziónak a szerepe. A rendőrségnek hatékonyabban kellene kihasználnia a hírközlés gyorsaságából, hangi és képi effektusaitól származó előnyöket. Mind a műsorok arányainak általános összeállításánál, mind a speciális közlekedési műsoroknál tekintetbe kell vennie, hogy az ország döntő többsége – még ha különböző módon is, de – közlekedik.

A másik fontos forrás a munkahelyi környezet, ahol az egyénre ható külső irányítás sokkal intenzívebb lehet, mint a családban – bár az is rendkívül fontos, mint a szocializáció alappillére. A környezetnek nemcsak nevelő, de ellenőrző hatása is figyelemre méltó. Kétségtelen tény, hogy ha az egyének a társadalomban, illetve a szűkebb környezetükben észlelik azt, hogy ellenőrzés alatt állnak, úgy elsősorban szociális és kulturális okokból – a balesetráta jelentősen csökkenthető.

A szankcionálás oldaláról tekintve annak tudata, hogy az esetleges szabályszegést nagy valószínűséggel felismernek (és szankcionálnak), önmagában is visszatartó erővel bír. A rendőrségi állomány oldaláról tekintve a kérdést az általános szankcionálási elvek kissé módosulnak – természetesen csak a gyakorlatban. A parancsnokok elnézőbbek, s alapelvben véve a vezetői elvekben is inkább az együttérző-elnéző elv érvényesül leginkább.

A fegyveres erőknél és a rendvédelmi szerveknél hagyományosan minden év végén, vagy különböző miniszteriális "megrendelések" alkalmával készülnek értékelő – elemző beszámolók, amelyeknek célja, hogy betekintést nyújtson, hogyan is áll valójában a közlekedési szakterületnek, irányításnak és igazgatásnak területe. Az

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

adatok többnyire nem publikusak, s valójában maga az adatszolgáltatás is meglehetősen nehézkes. A dolgozatban bemutatott statisztikai táblák relatív "elavultsága" is igazolni látszik ezt.

Korunk jelenlegi szakaszában a motorizációnak, a bűnüldözésnek ezen a szintjén a közigazgatást és a közbiztonságot irányító szervek számára általánosan – saját munkatársaira vonatkozóan különösen – fontos feladat, hogy a speciálprevenció minden eszközt bevesse az elkövetői kör lehető legnagyobb mértékű szűkítésére. Ez a "rabló-pandúr" folyamat visszatérően hol csökkenő, hol pedig növekvő tendenciát mutat, már ami a balesetek bekövetkezésének, a balesetveszélyes szituációk kialakulásának és végül soron a sértetté válásnak kérdését is jelenti. Ennek ellenére mindannyian tudjuk, a megelőzésre irányuló tudatformálás csak hosszú távon befektethető és nyereséges.

Hibás az a nézet, ha a balesetszám csökkenését, pontosabban annak kívánatát elvonkoztatjuk a „veszélyes üzem” működéséből eredő fokozott mértékű veszélyhelyzet kialakulásában. Tapasztalataim szerint ez csak a legtrikább esetben fordul elő. De létező jelenség a parancsnoki állomány körében. S ezzel még mindig nem oldódott meg az a probléma, amely a fiatal és gyakorlatlan vezetők baleseti érintettségét illeti.

Általános értelemben a közúti balesetek feldolgozása, elemzése akár jogi, akár kriminológiai - kriminalisztikai vonatkozásban szakértők részéről korábban is, de jelenleg is folyamatosan történt, illetve történik. Következéteiseimben és megállapításaimban abban kívántam újat felvállalni, hogy az összes bűncselekményszám vonatkozásában összehasonlítsam a hivatásos állománynak minősülő és eltérő szervezeti egységhez tartozók által elkövetett jogsértő cselekményeket.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

Végül soron a rendelkezésekre álló adatmennyiség arra engedett következtetni, hogy amíg a Határőrségre viszonylagosan alacsony baleset- és bűncselekményszám jellemző, addig a Rendőrség állományára ennél magasabb értékeket állapíthatunk meg. Ösztönösen adódik a kérdés, vajon a szolgálatra jellemző eltérések, a létszám, az igénybe vett útvonalak jellege arányosan milyen mértékben befolyásoló tényező. A válasz véleményem szerint egyértelmű. Nem a teljesség igényével, de néhány példaértékű összehasonlító momentumot megemlítek:

- a két szervezetet bűnüldöző tevékenységét érintő jogszabályok köre,
- a létszám,
- a gépjárműállomány és annak szerkezete,
- a megtett kilométer-mennyiség,
- az eltérő földrajzi körülmények.

Mindezek ellenére az arányokban fellelhető különbségek nem adnak okot a téflenségre és nem nélkülözhetik a jobbítás szándékát. Ezen a területen tehát mindenképpen a szubjektív baleseti okok minimálisra csökkentése a cél, amely integráns része a megelőzési stratégiának és taktikának.

A bekövetkezett káresemények a költségvetési szerveknek komoly gondot okoznak a működési feltételek biztosításában. A megelőzésnek – a személy sérülését érintő kérdésen túl – nyilvánvalóan arra is ki kell terjednie, hogy a közrend és közbiztonság hatékony védelme biztosítva legyen. Ez pedig eszközök és azok megfelelő védelme nélkül lehetetlen. Ezen a területen esetlegesen szemléletváltásra van szükség. Persze az anyagi felelősségre vonás lehetőségének és terjedelmének kiterjesztése lehetetlennek tűnő feladat, amíg szociálisan, fizikailag és pszichésen a leterheltségnek ez a szintje tartósan fennmarad.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

A közrend és közbiztonság védelme, az objektív és szubjektív biztonság optimális megteremtése és fenntartása csak az azt szolgáló állomány folyamatos és határozott ellenőrzése során valósítható meg. Feltétele ugyanakkor a hatékony munkának a munkavállaló részéről tanúsított tudati viszonyok szintje. Az akaratú tudati viszonyoknak arra a területére gondolok, amikor a rendészeti feladatokat végző eljutt az önellenőrzésnek olyan szintjére, ahol az a belső motiváció indukálódik, amely a figyelmet a társadalmi tulajdon fokozottabb megvédését szolgálja.

Példaként említem meg a Németországban általam is tapasztaltakat. Több tartományban és városban (többek között Berlinben) vezették be a gépkocsi műszaki állapotát felügyelő – értékelő és természetesen memorizáló ún. "fekete dobozt". A készülék az indítást követően folyamatosan figyelemmel kíséri a gépkocsi fényoszlopját, megkülönböztetett jelzőkészülékét, az irányjelzőket, a motor állapotát, a fékeket és természetesen a gépkocsi rendkívüli, a szokásostól eltérő mozgását. Baleset esetén az ütközést követő 15. másodpercben jelzést ad a központba, majd ezt követően minden 30. másodpercben.

A készülék bevezetésének lényege, hogy 40% -al csökkent a rendőrgépkocsik balesetben való érintettsége.

- Hosszú távú feladatnak mutatkozik, de törekedni kell az ún. "bűnös lojalítás" kérdésének csökkentésére. A legtöbb esetben ugyanis rendőr vizsgál rendőr által elkövetett közlekedési jogsértésekben. Itt elsősorban az enyhébb súlyú esetek jöhetnek számításba, hiszen a súlyosabb esetekben az Ügyészégi Nyomozó Hivatalok illetékesek. Ezen a területen főként a parancsnokok fokozottabb elszámoltatása és ellenőrzési tevékenysége indokolt.

Mindezek után joggal remélhető, hogy az objektív és szubjektív tényezők helyes súlyozását figyelembe vevő intézkedések sorozata a közlekedésbiztonságot az eddiginél gyorsabb ütemben fogja megszilárdítani és ugyanakkor csökkentően fog

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

hatni a bűnözésre, s fokozni képes a jó állampolgári közérzetet biztosító közbiztonságot.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

### III.

#### A KUTATÁS EREDMÉNYEINEK HASZNOSÍTÁSA

A kutatás eredményeinek hasznosítása több irányú. A Rendőrtiszti Főiskola Közlekedési Tanszékén - amelyet prof. Dr. Irk Ferenc alapított - 1997-ben történő megalakulása óta dolgozom és ebben a munkakörben szembesültem először a rendőrtisztképzés erényeivel és hiányosságaival. Oktatási tapasztalataimat, amelyeket a szakközépiskolai oktatómunkám során is szereztem alkalmaznak arra, hogy a rendőrképzés teljes vertikumát átlátva hozzájáruljak a minél képzettebb tisztak kiképzéséhez.

A közlekedési rendőrtiszt-képzés ugyan több évtizedes hagyományokkal rendelkezik, a rendszerváltást követően azonban - különösen a képzés nyíltá tételeivel - tananyagát illetően sablonossá és kissé idejétmúlttá vált. A tanszék létrejöttével azonban a közlekedési szakterületen a korábbi szakásoktól eltérően kutatási programok indultak el a legkülönbözőbb területeken, amelyek szervesen illeszkedtek az újonnan kialakított oktatási struktúrába.

A választott kutatási téma ennek - a tanszék által is támogatott - hosszú távra kialakított programszerkezetbe illeszkedik. A tanszéken folyó ún. parancsnoki képzés egyik legfontosabb feladata, hogy hosszú távra képezzen ki önmagával szemben is igényes vezetőket. Ismerniük és szembesülniük kell azokkal a látszólagosan háttérbe szoruló kérdésekkel, amelyek csak valamilyen rendkívüli események (tragédiák) során kerülnek napirendre.

Éppen ezért nem csupán a szankcionálás különféle lehetőségei, hanem a komplex módon átgondolt, preventív szemléletmódot kell "elűltetni". Felismerve a hivatásos állományt érintő közlekedési balesetek bekövetkezésének szakmai és személyi okait és okcsági kapcsolatait

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

Ennek figyelembe vételével a dolgozat egyes elemeinek kiemelésével - szükség esetén -, bővítésével az a cél, hogy járuljon hozzá és épüljön be a már meglévő oktatási anyagokba.

Tanszékünk kiváló kapcsolatokat épít és ápol németországi szakmai oktatási intézményekkel. Már a kutatás fázisában konkrét eredmények születtek abban a vonatkozásban, hogyan lehet a rendőri állomány baleseteit csökkenteni, milyen mértékben lehet a viktimológiában megismert és alkalmazott módszereket e területen is a gyakorlatban használni. Az Európai Unióhoz történő csatlakozásunknak az is feltétele, hogy a harmonizáció az együttműködésnek ezen a területén is megtörténjen, már csak azért is, mert a tapasztalatok intenzív és folyamatos cseréjével széles látókörrrel rendelkező igényes szakember kerül ki az oktatási intézményből, olyan aki az eddigieknél hatékonyabban képes biztosítani és szolgálni a közlekedés biztonságát.

Összefoglalóan úgy gondolom, mind az oktatásban, mind a szakmai napi operatív munkában és a nemzetközi kapcsolataink terén is a dolgozatban feltárt és leírt információk és megállapítások alkalmasak arra, hogy rövid és hosszú távon egyaránt részét képezzék egy másfajta szemléletmódra váltásban és gondolkodás kialakulásában.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

#### PUBLIKÁCIÓK

1. szerző: dr. Irk Ferenc - dr. Varga Ádám  
cím: Közlekedésrendészet és idegenrendészet  
megjelenés helye: Belügyi Szemle  
ideje: 1998/2. 25-36. oldal
2. szerző: dr. Varga Ádám - dr. Balogh István  
cím: A közlekedési szakértelmiségi képzés feltételrendszere és alakulása 1997-ig  
megjelenése helye: Belügyi Szemle  
ideje: 1999/3. 78-85. oldal
3. szerző: dr. Varga Ádám  
cím: A BM Határőrség állományába tartozó hivatásos állományt érintő közlekedési balesetek főbb jellemzői  
megjelenés helye: Magyar Rendészet  
ideje: 2000/ 1-2. 75-95. oldal
4. szerző: Irk Ferenc - Varga Ádám  
cím: A rendőrség közlekedésbiztonsági tevékenysége  
megjelenés helye: RTF. Módszertani füzet  
ideje: 1999., 2000.
5. szerző: Irk Ferenc – Klobusitzki György - Varga Ádám  
cím: Forgalmiszabályozási ismeretek  
megjelenés helye: RTF. Módszertani füzet  
ideje: 1999., 2000.

Közlekedési balesetek és azok kriminológiai összefüggései különös tekintettel a hivatásos állományú személyek (rendőr, határőr) elkövetői magatartására

6. szerző: dr. Varga Ádám - Kemenes Miklós  
cím: Magyarország Közlekedésbiztonsági helyzete 1975-1998 között  
megjelenés helye: Politzeiführungs Akademie Münster  
ideje: 2000. május
  7. szerző: dr. Varga Ádám  
cím: Személy -és vagonőr Tanszégület  
megjelenés helye: Eurosec' 98 Oktatási Központ  
ideje: 1998.
  8. szerző: dr. Varga Ádám  
cím: A közlekedési baleset, a közlekedési bűncselekmény kriminológiája különös tekintettel a rendvédelmi szervek állományára  
megjelenés helye: Miskolci Egyetem kiadványa a 2000. 11. hó
- Megjelenés alatt levő publikációk:**
1. szerző: dr. Varga Ádám  
cím: A fegyveres erő és rendvédelmi szervek hivatásos állományába tartozók közlekedésbiztonsági helyzetének főbb jellemzői  
megjelenés helye: Belügyi Szemle
  2. szerző: dr. Varga Ádám  
cím: A hazai közlekedésbiztonság néhány fontosabb kérdéseinek összehasonlítása más európai országgal  
megjelenése helye: Belügyi Szemle