

Szűcs Zoltán Gábor

KÖZLEKEDÉS ÉS ERKÖLCS

A következőkben Demeter Tamás *Az abúzus társadalma* címmel megjelent esszéjének* gondolataihoz szeretnék hozzászólni liberális (mi több, jelen írás keretei között kantianus) alapokon. A kérdés, amivel röviden foglalkozni szeretnék: Magyarországon miért nem tartjuk be az alapvető jogi és erkölcsi normákat, és miként vezet ez a társadalom működésében mindannyiunk által jól ismert zavarokhoz? A válaszom pedig az, hogy – lát-szólagos ellentmondásban álláspontom liberális jellegével – mindez egy extrém individualizmus terméke. Egy olyan helyzeté, amikor egy probléma megoldásának egyetlen elfogadható változata az, amelyben mindig igényt tartunk az elérhető előnyök maximumára, és csak a hátrányok minimumát tekintjük elfogadhatónak. Ha ugyanis ez a mércéje annak, hogy mi „helyes” és mi „elfogadhatatlan”, akkor döntéseinkben nem marad helye annak a szempontnak, hogy mindennapjainkban valójában rá vagyunk szorulva a másokkal való együttműködésre.

Pedig nemcsak a megszokott életszínvonalunk fenntartásához vagy jobbításához szükséges a másokkal való bizonyos együttműködés, de könnyen belátható módon a modern társadalmak többségében a pusztán életbenmaradás is a kooperációtól függ. Mindez természetesen együtt jár számos kényelmetlenséggel, és természetesen nincs mindig közvetlen és egyértelmű kapcsolat a kényelmetlenségek és a többiekkel való együttműködésből remélhető előnyök között. De szerencsére azért vannak közös normáink, hogy az ilyen helyzetekben ne legyünk teljesen ráutalva az egyéni ítéletalkotásunkra. Az együttműködésre felszólító erkölcsi és jogi normák bizonyos, adott helyzetben nagyon is előnyösnek látszó dolgok megtételétől eltiltó és bizonyos kényelmetlenségek elviselését előíró szabályok természetesen nagyon sokszor tényleg nem szolgálják az egyéni boldogulást: ne legyenek kétségeink, az ilyen normák egy része tényleg rossz, és a legjobb lenne megváltoztatni őket. Amellett is lehet érvelni, hogy számos helyzetben kifejezetten erkölcsileg helyes figyelmen kívül hagyni az ilyen szabályokat, éppen a közösség érdekében. Ámde ha az válik az általánossá, hogy egyetlen norma sem érvényes, amelyet nem tudok a lehető legelőnyösebb egyéni cselekvési alternatívámnak tekinteni, az nem csupán azért problematikus, mert égbekiáltó módon tagadja meg a kanti kategorikus imperatívuszt (ettől még mindannyian jól tudnánk aludni). Hanem mert könnyen belátható módon érdekütközések, egyéni sérelmek s hosszabb távon társadalmi frusztrációk sorához fog vezetni.

Ennek a problémának talán a legjobb illusztrációja a közlekedés. Ez ugyanis egy olyan tevékenység, amelynek haszonelvűsége különösen feltűnő: el akarunk jutni A pontból B pontba, s közben a lehető legnagyobb gyakorisággal kerülünk döntési helyzetekbe, ahol

* DEMETER Tamás: *Az abúzus társadalma*, Kommentár 2012/4., 52–56.

választanunk kell a másokkal való együttműködés és az egyéni haszon maximalizálása között. A közlekedés ráadásul igen alaposan szabályozott: írott jogi normák, a jogot kikényszerítő hatóságok, íratlan udvariassági szabályok (illetve a KRESZ szóbelileg hagyományozódó változatai) és egyéni megfontolások sokasága veendő figyelembe egy-egy döntésünk meghozatalakor. Aligha lehet véletlen, hogy a közlekedés velejárója végtelen panaszok sorozata. Fórumokat olvasgatva az a benyomása támadhat az embernek, hogy aránytalanul drága és rossz a tömegközlekedés, ezért nem érdemes fizetni érte. Vagy említsünk meg két másik példát: meg kéne vonni az utazási kedvezményeket bizonyos csoportoktól; rá kellene venni másokat, ne használják a tömegközlekedést, vagy legalább ne akkor, amikor nekünk van rá szükségünk és így tovább. Az az érzésünk lehet, hogy az autósok nem tartják be a KRESZ-t, levillognak, leszorítanak más autókat, mérgezik a levegőt, dugót okoznak, nem állnak meg zebra előtt, a sárgán még biztosan átmennek, de a piroson is sokszor, parkoláskor elfoglalják a várost mások elől, beállnak a kedvenc parkolóhelyünkre, ahol pont látszik a kocsink a lakásunk ablakából. Továbbá miattuk kellene azok a drága utak, miattuk sok az egészségügyi kiadás stb. Ezért aztán szigorítani kellene az ellenőrzést, növelni kellene a büntetési tételeket, illetve itt is: sokakat ki kellene zárni az autózásból (például azért, mert ritkán autóznak, vagy mert nyilván nem olyan sürgős nekik, mint nekünk). A kerékpárosokkal kapcsolatban is gyakori vád, hogy nem tartják be a KRESZ-t, nem is ismerik, ittasan kerékpároznak, átmennek a piroson, szembejönnek az egyirányú utcában, nem szállnak le a zebrán, az autók között (vagy a buszsávban vagy a járdán stb.) mennek, ezért zavarják másokat, és egyébként is, a kerékpározás sport, nem közlekedési forma, menjenek inkább a természetbe kerékpározni. És persze nem lehet elfelejteni a gyalogosokat sem: ők „természetesen” nem ismerik a KRESZ-t, felelőtlenek és figyelmetlenek, nem veszik észre, hogy a tápláléklánc alján vannak, ezért különösen óvatosságnak kellene lenniük, a saját érdekükben is. E panaszok közös jellemzője – főként külső megfigyelés alapján –, hogy a közlekedők együttműködésre való nyitottsága igencsak alacsony, s ezért alapos szankciókra, esetleg bizonyos csoportoknak a közlekedési szabadságát érintő korlátozásokra volna szükség.

Fel tudunk hozni ugyanakkor számtalan gyakran elhangzó érvet arra is, hogy miért ésszerű nem betartani a szabályokat. Ahol 100 km/h sebességgel szabad a tábla szerint haladni, ott logikus, ha többel megyünk: mert fel kell venni a forgalom ritmusát, továbbá mert az óránk úgyis pontatlan, s ráadásul a traffipaxok sem 100 km/h-tól fényképeznek. Legalábbis: ez így köztudomású. Továbbá: miért ne villogná le valaki azt, aki a belső sávban a sebességhatárnál lényegesen lassabban megy, hiszen ezzel egyrészt gyakran eleve szabályt sért, másrészt zavarja mások közlekedését. Teljesen érthető az is, ha valaki átmegy a sárgán, hiszen nagyot kellene fékezni a lámpa előtt, amire a mögöttünk haladók nincsenek felkészülve. Az is érthető, ha valaki szabálytalanul áll meg valahol, hiszen valahol csak meg kell állnia, s főleg nem baj, ha nem marad ott sokáig, esetleg bent ül a kocsiban és még a vészvillogót is bekapcsolja. Ez ugyan a KRESZ szerint szigorúan véve nem szabályos, de ez a megszokott, bevett eljárás. Az sem feltétlenül szabályos, ha egy megálló kedvéért nem veszünk jegyet a buszra, de hát olyan aránytalanul drága egy jegy egy olyan kis útra, ez józan ésszel belátható. Az is érthető,

ha ahol a sofőrök adnak jegyet, ott az ember csak egy százast fizet, amivel mindenki jobban jár: az utas olcsóbban utazik, a sofőr kiegészíti a fizetését, és még a hatalmat is ki lehetett cselezni. Az is teljesen logikus, ha nem adjuk át a helyünket másoknak, akik messzebb utaznak, betegek, idősek vagy csak fáradtak: mert úgys van más, aki szintén átadhatná, mert mi is ugyanannyit (vagy többet) fizetünk a szolgáltatásért, s ráadásul mi vagyunk azok, akik ezt a sok ingyenélőt az adóinkból eltartjuk. A biciklistákat is meg lehet érteni: a kerékpárutak rosszak, egyáltalán nem a legrövidebb utat jelentik, sokszor még veszélyes is rajtuk közlekedni. A pirosnál az is elég, ha az ember benéz a kereszteződésbe (ne feledjük: a jobbkézsabály is pont ugyanígy működik egyenrangú kereszteződésben). Az ilyen érvek közös alapja az, hogy a szabályok betartása sokszor aránytalan hátrányokhoz vezetne, s hogy mi magunk vagyunk a legalkalmasabbak annak megítélésére, hogy egy helyzet olyan-e, ahol be lehet tartani a szabályokat, vagy olyan, ahol el kell tekinteni tőlük.

Mint látszik, van egy feltűnő ellentmondás aközött, hogy láthatólag nagyon gazdag és a mindennapi tapasztalatból ismerős példatárunk van arra, hogy mindenki mások szabályokat figyelmen kívül hagyó magatartása mennyire káros, s aközött, hogy mennyire szofisztikált érveink vannak arra: a szabályok betartása inkább káros, mint hasznos. Ezért ha mindenki más be is tartaná azokat, nekünk mindenképpen rendelkezünk kell azzal a diszkrecionális jogkörrel, hogy eldöntsük: melyik szabályt tartjuk be s melyiket ne. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy ezek a gondolati sémák nem csak azokra a helyzetekre szólnak, amikor el kell dönteni, hogy betartsunk-e egy regulát vagy hogy haragudjunk-e másokra a szabályok be nem tartása miatt. A dolog akkor von maga után súlyos következményeket, amikor ez a paradox logika a szabályok megalkotásába is beépül, mert ezzel az ellentmondások a rendszer részévé válhatnak.

Hozok erre is egy példát, bár hozzá kell tennem, nem egy szabályalkotóról lesz benne szó, hanem egy szabályt kommentáló állampolgárról. Aki azonban, ha csak hipotetikus is, de magára veszi a döntéshozó szerepét, s szembeállítja az általa helyesnek tartott szabályt a ténylegessel. Ki fog azonban derülni az is, hogy a tényleges szabály maga is ugyanezt a logikát követi.

Mint az közismert, Budapesten az utóbbi években egyre több a fizetős parkolási övezet, amivel az autóforgalom csökkentését (a tömegközlekedésre való átszoktatást), a parkolási helyzet javítását, az ott élők körülményeinek javítását próbálják elérni. E parkolási övezetek sajátossága, hogy nem általában a parkolást szankcionálják, hanem a legproblematisabb időszakokra vezetnek be fizetési kötelezettséget (általában reggel 8 és este 6 között), illetve a helybenlakók számára kedvezményes vagy ingyenes parkolást tesznek lehetővé közterületen. A szabály célja könnyen átlátható és nyilvánvalóan méltányos, s mindaddig, amíg nincs stigmatizálva az autózás mint közlekedési forma, továbbá amíg a célok és az eszközök arányban vannak (ilyen arányosságot biztosító elem például a parkolási árak és az övezet frekvenciája közötti összefüggés, illetve a fizetési időszak korlátozása), nagyon nehéz is vitatni a bevezetését. Felmerül persze a kérdés, hogy a közterület használata miért ingyenes (vagy kedvezményes) a helybenlakónak, miközben – teljes joggal – nem az a távolról érke-

zónék. Hiszen ez láthatóan ellentmondásban van az intézkedés céljaival: mert növeli az autóforgalmat, mert parkolóhelyeket vesz el, és nem bátorít a tömegközlekedés használatára. Azonban bármennyire is csökkenti ez az intézmény méltányosságát, politikai ésszerűségét nehéz lenne elvitatni. S ha úgy fogjuk fel a lakóhelytől függetlenül megkülönböztetésmentes parkolási díjat, mint egy ideális állapotot (amitől a létező rendszerek csak fokozatilag térnek el), akkor valószínűleg még nem ástuk alá a rendszer egész legitimitását.

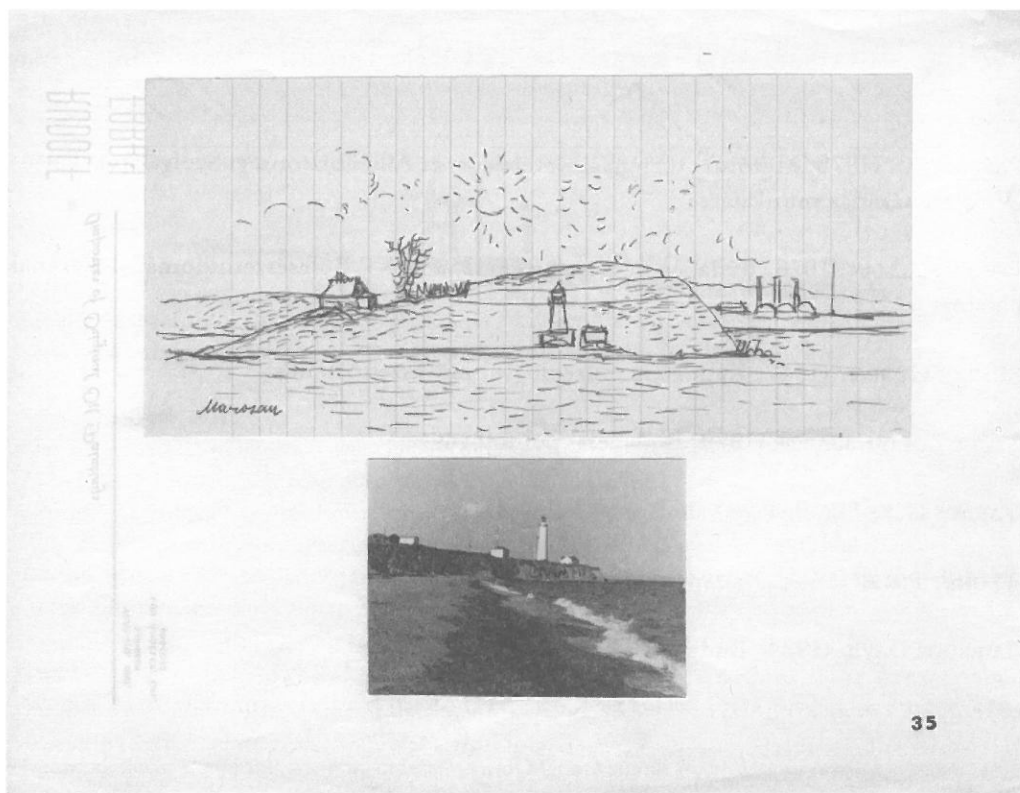
A parkolási díjnak azonban van egy hátrányos hatása: megnöveli az autóforgalmat ott, ahol nincs parkolási díj, s ez a külsőbb kerületekben gondot okoz. Lehet ugyan itt is amellett érvelni, hogy a közterületre a helybenlakónak és a messziről érkezőnek elvileg ugyanolyan hozzáférést kell biztosítani, de aligha kell meglepődnünk, hogy az önkormányzatok politikai ésszerűségéből a fizetős övezetek kiterjesztésén munkálkodnak. Így például a III. kerület vezetése a közeljövőben többféle zónára osztja fel a területét és különböző díjszabási övezeteket alakít ki.

Igen ám, de egy ilyen lépésnek szintén vannak kedvezőtlen hatásai. Hiszen, ahogy egy cikkben egy helyi polgár nyilatkozik a kerületi lakóövezetekben bevezetendő fizetős parkolásról: „Ezekben a körzetekben nem az autóval munkába járókat büntetik (ami alapvetően támogatható lenne), hanem azt aki pl. a barátnőjénél, barátjánál alszik, albérletben lakik vagy vendégségbe érkezett a rokonokhoz, vagy céges autóval a lakása közelében szeretne parkolni, így Krisztián, rámutatva, hogy az övezetek egy része (az ötös zónák) szerinte fölösleges.” Érdemes megfigyelni az érvelést: a szabály rossz, mert kényelmetlenséget okoz. Nem azt mondja, hogy a megoldandó probléma nem létezik (hogy is lehetne tagadni), sőt azonosítani tudja azt a csoportot is, amely a problémát okozza: az autóval munkába járókat. Az ő „büntetésüket” el is lehetne fogadni. Ami viszont elfogadhatatlan, az a bűnbakként kezelt csoporton kívülieknek, a helybenlakóknak okozott kényelmetlenség. Hiszen a generális szabály nem teszi lehetővé, hogy valaki ingyen parkolva aludjon a barátainál, kényelmetlenséget okoz a vendégségbe jövőknek (akik nyilván más elbírálás alá kell essenek, mint a csak úgy ingázók, hiszen van helyi kötődésük), vagy aki nem saját autóval, hanem céges járművel közlekedik. Nem kétséges, hogy ezek egy része reális probléma, és az általános szabály számos embernek okoz nehézséget. Vegyük azonban azt is észre, hogy az idézetben szereplő Krisztián kantiánus értelemben vett törvényhozóként mennyire lehetetlen helyzetben van. Olyan általános szabályt szeretne, amely ugyan mindenki másra egyformán vonatkozik, de közben szeretné befoglalni az összes szóba jöhető, számára előnyös kivételt.

Mindez látszólag akár megoldható is lenne. Hajlamos vagyok azt gondolni, a magyar jogalkotási gyakorlattól nem is idegen ez a logika. S az általam politikai ésszerűségnek nevezett érv a fizetős parkolási övezetek kialakításakor valójában pontosan így is hat. Az önkormányzatok alkotnak egy generális szabályt, de az előnyök maximalizálása érdekében olyan kivételeket tesznek bele, amelyek alapvetően ellentétesek az eredeti célokkal. Feltéve persze, hogy a cél nem pusztán a helybenlakók parkolási problémáinak megoldása. Mert természetesen ez esetben a jogalkotás imperatívusza nyilvánvalóan antikantiánus: akkor ugyanis olyan általános szabályokra van szükség, amelyek

az egyéni cselekvéseim szempontjából a lehető legelőnyösebbek. De képzeljünk el egy világot, ahol mindenki szabadon, napi huszonnégy órában, évi 365 napon korlátozásmentesen parkolhat közterületen a kedvenc parkolóhelyén, amit jól láthat az ablakból, ugyanakkor mindenki más el van tiltva ettől. Parkolni nyilván könnyen lehetne. De közlekedni is?

Ha erre a kérdésre nemleges választ adunk, akkor már tudjuk, mi a baj az általános szabállyá emelt abúzus társadalmával.



Áthajózunk Kanadába