

Tanulmányok

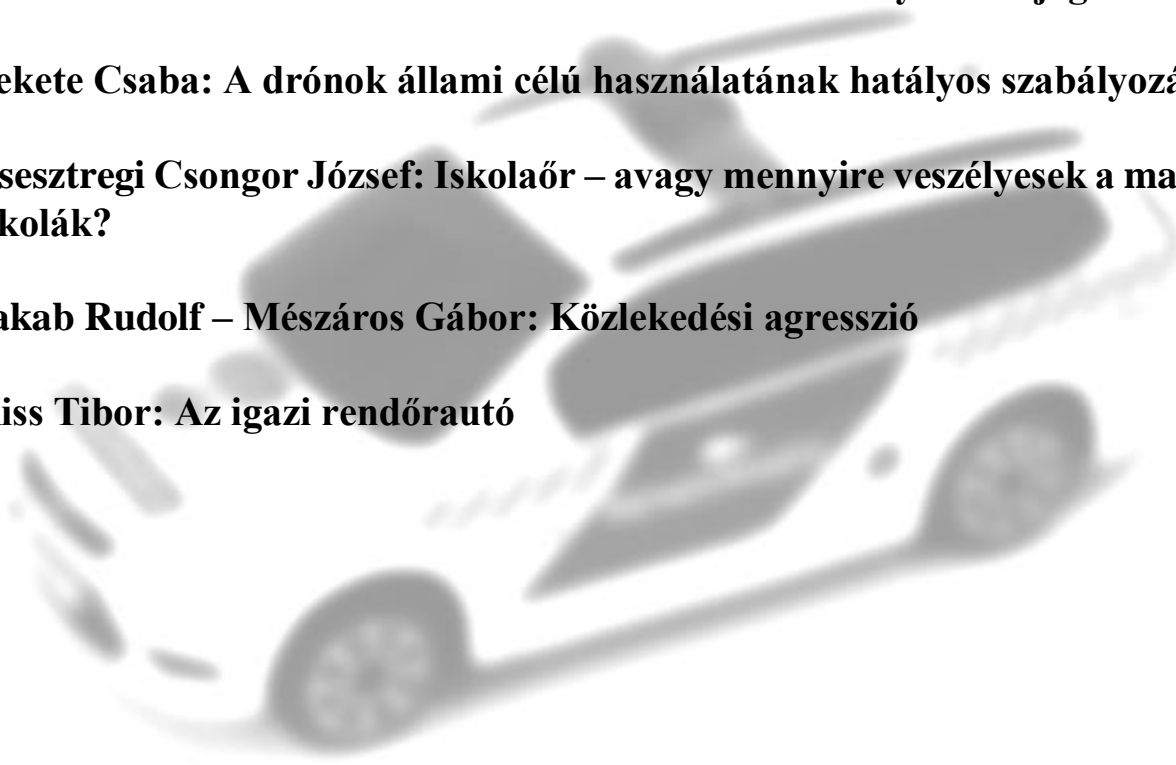
Velmovszki Dóra – Skorka Tamás: Pandémia a szabálysértési jogterületen

Fekete Csaba: A drónok állami célú használatának hatályos szabályozása

Csesztregi Csongor József: Iskolaőr – avagy mennyire veszélyesek a magyar iskolák?

Jakab Rudolf – Mészáros Gábor: Közlekedési agresszió

Kiss Tibor: Az igazi rendőrautó



A Közbiztonsági Szemle a Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozatának lektorált tudományos folyóirata

Főszerkesztő:

MAJOR RÓBERT Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:

IRK FERENC D.Sc. egyetemi tanár (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

Szerkesztőbizottság elnöke:

TIHANYI MIKLÓS Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

Szerkesztőbizottság:

BUDAHÁZI ÁRPÁD PhD egyetemi docens (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

BUZÁS GÁBOR Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

DRAGANA CVOROVIC PhD assistant professor (Department for Legal Sciences, University of Criminal Investigation and Police Studies, Republic of Serbia in Belgrade)

EKATERINA RAKHMANOVA Doctor of Law, Associated Professor (North-West Branch of the Russian State University of Justice in Sanktpetebrug)

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

GÁL ERIKA tanársegéd (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

KARDOS SÁNDOR Ph.D. (ORFK)

LAKATOS TIBOR (BM)

MÁTYÁS SZABOLCS Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

MILICA KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ PhD (Senior Research Fellow, Institute of Criminological and Sociological Research)

PAPP DÁVID mestertanár (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

VÁRI VINCE Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

VINCENT HOLUBICZKY, PhD assistant professor (Academy of the Police Force in Bratislava)

Technikai szerkesztő:

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

Kiadó:

Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozat

Szerkesztőség:

1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

kozbiztonsagiszemle@gmail.com

III. évfolyam, 2022/1. szám

Megjelenik évente két alkalommal.

Tartalomjegyzék

Tanulmányok

Velmovszki Dóra – Skorka Tamás: Pandémia a szabálysértési jogterületen	8
Fekete Csaba: A drónok állami célú használatának hatályos szabályozása	22
Csesztregi Csongor József: Iskolaőr – avagy mennyire veszélyesek a Magyar Iskolák?	29
Jakab Rudolf – Mészáros Gábor: Közlekedési agresszió	45
Kiss Tibor: Az igazi rendőrautó	60

Lectori Salutem!

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle III. évfolyamának 1. számával köszöntöm Önöket. E lapszámunk kiválóan illusztrálja a közbiztonsági szakterület sokszínűségét. Olvashatunk többek között a szabálysértési jog területéről származó írást, amely a pandémia okozta eljárásjogi problémákat és ezek lehetséges megoldását mutatja be. A pilóta nélküli légi járművel állami célú használata több szálon is összefügg a közbiztonsággal. Egyrészt mint a rendészeti jog sajátos területe, másfelől pedig a lehetséges felhasználási módok mind e rendészeti területhez kötik a témában megjelent írást. Az iskola örök feladatrendszere és sajátos jogállása újszerű eleme a hazai rendészetnek, ezért méltán tart számot érdeklődésre. A közlekedésrendészeti szakterület ezúttal két cikkben képviselteti magát. E cikkek egyikének témája a közlekedési agresszió, amely természetéből eredően interdiszciplináris megközelítést alkalmazva sajátos összefüggéseket mutat a pszichológiával. E lapszám utolsó írása ugyancsak túlmutat a közlekedésrendészet szűken értelmezett határain, hiszen az, hogy a rendőrség milyen paraméterek rendelkező járművet használ, az valójában a rendőrség egészének képességeit érinti.

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

A szerkesztőbizottság nevében:

Tihanyi Miklós

a szerkesztőbizottság elnöke

E számunk szerzői:

VELMOVSZKI DÓRA (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

SKORKA TAMÁS (mesteroktató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

FEKETE CSABA (mesteroktató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

CSESZTREGI CSONGOR JÓZSEF (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

JAKAB RUDOLF (fővizsgáló, Budaörsi Rendőrkapitányság)

MÉSZÁROS GÁBOR (adjunktus, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

KISS TIBOR (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

E számunk lektorai:

MAJOR RÓBERT PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR PHD (adjunktus Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

TIHANYI MIKLÓS (egyetemi docens Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

PAPP DÁVID (mestertanár Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

A közlés feltételei

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle folyóirat szerkesztősége várja a közrendvédelem, a közlekedésrendészet, az igazgatásrendészet és acsapatszolgálat témaköreit vizsgáló és feldolgozó tanulmányokat.

Az írásaikat a kozbiztonsagiszemle@gmail.com e-mail címre legyenek szívesek megküldeni. A beérkezett tanulmányokat a szerkesztőbizottság elnöke vaklektorálásra küldi a témában járatos szaktekintélyeknek.

Terjedelem

A kézirat terjedelme tanulmányok esetében általában 20-40.000 leütés között legyen. A kéziratban ábrák és képek is szerepelhetnek. A beküldött kézirat első lábjegyzetében, amennyiben ez releváns, kérjük a támogatási források feltüntetését. A beszámolók, recenziók terjedelme ne haladja meg a 7-8.000 leütést.

A közlemény szerkezete és formája

A cikk a szerző nevével (*középre, Times New Roman 12-es betűmérettel, félkövér kiemeléssel*) kezdődik. A szerző neve alá a közlemény címe (*középre, Times New Roman 15-es betűmérettel, félkövér kiemeléssel*) és annak angol nyelvű fordításával folytatódik (*középre, Times New Roman 12-es betűmérettel, kiemelés nélkül*). Ezt követően egy legfeljebb 2000-2500 leütésszámú magyar és angol nyelvű összefoglalást (abstract) kérünk, valamint legfeljebb négy-öt kulcsszót magyar és angol nyelven. (1,05-es sortávolsággal, Times New Roman 11-es betűmérettel)

Ezt követően kérjük a közlemény szöveges részét közölni, **1,05-es sortávolsággal**, Times New Roman **11-es betűmérettel**, a kézirat zárásaként a felhasznált irodalom jegyzékét. Külön kérjük megjelölni az internetes forrásokat. Szövegek közötti kiemelésként dőlt formázást szükséges alkalmazni. Félkövér formázás kizárólag a fejezetcímek esetén alkalmazandó. A fejezetcímek sorszámozás nélkül kerüljenek megjelenítésre, Times New Roman 13-as betűmérettel félkövér kiemeléssel.

A teljes kéziratot .docx formátumban kérjük a Kozbiztonsagiszemle@gmail.com e-mail-címen a szerkesztőségbe beküldeni. Kérjük a szerzőket, hogy a kézirat beküldésével egyidejűleg küldjék meg a szerző nevét, tudományos fokozatát, (rendfokozatát), beosztását, munkahelye pontos nevét, levelezési és e-mail-címet, valamint a telefonszámát is, ahol a szerkesztők a szerzőt közvetlenül elérhetik.

Hivatkozások

A hivatkozásokat mindig a közlemény végén, ábécérendben adjuk meg a felhasznált irodalomban, a lábjegyzetekben legfeljebb az irodalomjegyzékre vonatkozó utalások lehetnek.

Irodalmi hivatkozások a lábjegyzetben: (szerző vezetékneve, megjelenés éve, oldalszám – Balogh, 1957, 27.; Feuer et al., 2002, 35–36.). Amennyiben azonos szerző(k)től ugyanazon évben több tanulmányra hivatkoznak, akkor a közleményeket az évszám után írt a, b, c stb. jelekkel kérjük megkülönböztetni mind a szövegközi hivatkozásban, mind a felhasznált irodalomban. Különösen ügyeljenek a bibliográfiai adatoknak a szövegben és a felhasznált irodalomban történő egyeztetésére! A felhasznált irodalomban nem szerepelhet olyan mű, amelyre nem történt a szövegben hivatkozás.

Amennyiben **internetes írásra hivatkozik a szerző, ennek formája a lábjegyzetben** (URL1), (URL2) stb., az irodalomjegyzékben URL1: Magyar Nemzeti Bibliográfia <http://mnb.oszk.hu/>. Az URL-hivatkozások az irodalomjegyzék legvégén szerepeljenek, nem az ábécé szerinti helyükön. A hivatkozás után kerüljön feltüntetésre a letöltés ideje (év.hó.nap. formátumban).

Velmovszki Dóra – Skorka Tamás Pandémia a szabálysértési jogterületen

The links between the pandemic and the law of infringement

Absztrakt

A Covid19-koronavírus-járvány magyarországi első regisztrált esetét 2020. március 4-én jelentette be a miniszterelnök Magyarországon. Azóta több mint két év telt el és majd az ország népességének egyötöd része megfertőződött. Rendkívüli időket éltünk, melyeket a határzár, a kijárási korlátozás, a védelmi intézkedések, az átoltottság mértéke fémjelzett. Ebben az időszakban különösen fontos volt, hogy minden állampolgár betartsa a védelmi intézkedéseket, melyek mindannyiunk életének-egészségének a megóvását szolgálták. Ezen intézkedések érvényre juttatásában jelentős szerepet kapott a rendőrség legkisebb szolgálati ága, az igazgatásrendészet. A tanulmány az itt szolgálatot teljesítő állomány munkavégzésének nehézségeit, sajátosságait, illetve a kialakult helyzettel kapcsolatos véleményének felkutatását tűzte célul maga elé.

Kulcsszavak: pandémia, rendőrség, igazgatásrendészet, szabálysértés, védelmi intézkedések,

Abstract

The first registered case of the Covid19 coronavirus epidemic in Hungary was announced by the Prime Minister in Hungary on March 4, 2020. More than two years have passed since then, and nearly one-fifth of the country's population has become infected. We lived in extraordinary times, marked by border closures, curfew, protection measures, and vaccination rates. It was particularly important for all citizens to adhere to the protection measures that served to protect the lives and health of all of us. The smallest branch of the police, the administrative police, played a significant role in enforcing these measures. The aim of the research and this study is to find out the difficulties and peculiarities of the work of this staff serving here, as well as to seek their opinion on the situation.

Keywords: pandemic, police, administrative police, infringements, protection measures,

Előzmények

Napjainkra tényleg közhellyé vált, hogy a pandémia az élet szinte minden területét érintette. Az egészségügyi kérdések súlyát, a gazdasági problémákat minden egyes ember a „saját bőrén” érezte, de a jogtudomány is jelentős kihívások előtt állt, meg kellett oldani a kialakult válság kezelését, meg kellett szervezni a védekezést, és ehhez normatív eszközök kellettek. Számos kutatás indult, soha nem látott mennyiségű tanulmány született¹ a koronavírus különböző jogterületekre gyakorolt hatásait illetően. Jelen tanulmány a jogrendszer egy nagyon kis szeletkáját, a szabálysértési jogterületet és az ott tevékenykedő szabálysértési előadók munkáját vizsgálja, a kialakult helyzettel kapcsolatos véleményeit kutatja.

A koronavírus gyorsan terjedő, nagyszámú fertőzöttel és súlyos tünetekkel járó megbetegedést, akár halált is okozó vírus. Ezért, amikor elérte hazánkat a fertőzéshullám rendkívüli intézkedések bevezetése vált szükségessé. 2020. március 11-én Magyarország kormánya – Magyarország Alaptörvényének 53. cikke alapján – a veszélyhelyzet kihirdetéséről szóló 40/2020. (III. 11.) kormányrendelettel (a továbbiakban: 40/2020. Korm. rendelet) Magyarország egész területére kihirdette a veszélyhelyzetet. A rendelet 3.§ (1) bekezdése szerint „a veszélyhelyzettel kapcsolatos rendkívüli intézkedésekről külön kormányrendeletek rendelkeznek”. A védekezést a kormány irányította az operatív helyzet függvényében hozva meg az egyes védelmi intézkedéseket. Ezek az intézkedések kezdetben – többek

¹ Néhány tanulmány, amely szorosan kapcsolódik a témához: Tihanyi – Papp (2021), Ambrus (2021) Hollán (202), Linder (2020): Skorka (2020)

között – a vírus Magyarországra történő bejutását igyekeztek lassítani, megakadályozni. A határforgalomellenőrzés visszaállításával, a külföldiek beutazásának korlátozásával, a tranzitáthaladás szabályozásával, a karantén szabályok felállításával számtalan magatartási szabály került meghatározásra, melyek betartása elősegítette az eredményes védekezést. Ezeknek a rendelkezéseknek érvényre juttatása érdekében a szabályok megsértőivel szemben viszont valamilyen szankció alkalmazását kellett kilátásba helyezni. A jogalkotó a szabálysértési jogot tartotta legalkalmasabbnak erre a feladatra.

A szabálysértési jog, mint a védelmi intézkedések követésének öre

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (továbbiakban: Szabs. tv.) 1. § (1) bekezdése szerint „*Szabálysértés az az e törvény által büntetni rendelt tevékenység vagy mulasztás, amely veszélyes a társadalomra.*” Főszabály szerint tehát csak a szabálysértési törvény minősíthet egyes magatartásokat szabálysértéssé. A rendkívüli jogrend bevezetése révén azonban a kormány rendeletében a védelmi intézkedések megszegését szabálysértéssé minősíthette.² Jó példa erre az egészség és élet megóvása, valamint a nemzetgazdaság helyreállítása érdekében elrendelt veszélyhelyzettel kapcsolatos rendkívüli intézkedésekről szóló 81/2020. (IV. 1.) Korm. rendelet (továbbiakban: 81/2020. Korm. rendelet) 5.§ (5) bekezdése, mely szerint a Szabs. tv. 1.§ (1) bekezdésétől eltérően szabálysértést követ el, az a külföldi, aki a Magyarország területére történő beutazáshoz a rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes által meghatározott egyedi magatartási szabályokat megszegi.

További sajátossága a szabályozásnak, hogy a bírságösszegek jelentősen megemelkedtek. A szabálysértési törvény a pénzbírság maximumát 150.000- forintban, míg a helyszíni bírság maximumát 50.000- forintban állapította meg. A védelmi intézkedések betartásához fűződő fokozott érdek arra készítette a jogalkotót, hogy növelje a fenyegetettség mértékét, ezáltal a preventív hatását a szankcióknak. A 81/2020. Korm. rendelet egyes magatartási szabályainak megsértése esetén a Szabs. tv. 11.§ (1) bekezdésétől eltérően a pénzbírság legmagasabb összege ötszáz ezer forintig, a helyszíni bírság összege a Szabs. tv. 99.§ (2) bekezdésétől eltérően száz ezer forintig, ismételt elkövetés esetén százötvenezer forintig terjedt. Ez a változás komoly odafigyelést igényelt a szabálysértési előadóktól, mert az egyes védelmi intézkedéseket tartalmazó kormányrendeletek gyakran eltérően határozták meg a kiszabható pénzbírság maximumát, illetve ha a szabálysértési törvényben szereplő tényállással halmaztatban kellett megállapítani a védelmi intézkedés megszegését, akkor a halmazati bírság maximum összege a korábbi 225.000- forintról 750.000- forintra emelkedett.³

További érdekessége a szabálysértéseknek, hogy a tényállások nincsenek a megszokott módon elnevezve. Ez nehezíti az azonosításukat, ezért a szabálysértési eljárásokat lefolytató rendőri szervek elnevezték a tényállásokat. Így például „a veszélyhelyzetre meghatározott magatartási szabályok megszegése”⁴ vagy „a veszélyhelyzet idején a második ütemű védelmi intézkedések megszegése”⁵. Az elnevezés hiányán túl további problémát jelentett, hogy a rendőrség a szabálysértési eljárások informatikai háttéréként a Robotzsaru rendszer szabálysértési modulját használja, amely az egyes szabálysértéseket kódokkal látja el, amely kódokhoz különböző tartalmak társulnak, amelyek leegyszerűsítik a határozathozatal, lehetővé teszik a statisztika készítést. Ezek az informatikai

² Magyarország Alaptörvényének 53. cikk (2) bekezdése: a kormány „a veszélyhelyzetben rendeletet alkothat, amellyel – sarkalatos törvényben meghatározottak szerint – egyes törvények alkalmazását felfüggesztheti, törvényi rendelkezésektől eltérhet...”

³ Például egy közlekedési baleset esetén a baleseti felelősség szankcionálása mellett a kijárási korlátozás, vagy a maszkhasználat szabályainak megsértését is szankcionálni kellett.

⁴ 46/2020. (III. 16.) Korm. rendelet az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről (III.) 7.§ (1) bekezdés;

⁵ 484/2020. (XI. 10.) Korm. rendelet a veszélyhelyzet idején alkalmazandó védelmi intézkedések második üteméről 23.§ (1) bekezdés a) pontja;

fejlesztések azonban nem mindig tudták követni a jogszabályváltozásokat, így az ügyek felhalmozódásához vezettek.

Mindenképp szót kell ejteni a „veszélyrendeletek” időbeli és területi hatályáról. A rendeletek nagyon gyorsan követték egymást, illetve módosultak az operatív helyzet⁶ függvényében. A rendeletek területi hatálya talán kisebb problémákat okozott, de megtörtént, hogy a hatályos védelmi intézkedéseket Budapest és Pest megye kivételével az egész ország területén feloldották, így jogértelmezési problémák keletkeztek, hogy a vidéken élők például utazhatnak-e Budapestre, vagy a budapestiek leutazhatnak-e a balatoni nyaralójukba.

Az időbeli hatály kérdése két szempontból is problematikus volt. A védelmi intézkedések soha nem látott mennyiségben és gyorsaságban léptek életbe. Míg a 2018-ban 323, addig 2020-ban 732, 2021-ben pedig 832 kormányrendelet látott napvilágot (URL1). A rendeletek jelentős része védelmi intézkedést tartalmazott és nem ritkán a kihirdetés napján, vagy az azt követő napon léptt hatályba.⁷ Így a jogszabály alkalmazásához nem maradt elegendő felkészülési idő, a hatályos joganyag nyomon követése pedig komoly odafigyelést igényelt. A rendeletek viharos gyorsasággal követték egymást és tartalmukban is szinte napról napra változtak. A gyors változások azonban nem ritkán méltánytalan helyzeteket is eredményeztek. Ha egy intézkedés során például két személy megsértette a kijárási korlátozás szabályait és az egyik elismerte a szabálysértés elkövetését, azt a helyszínen megbírságotlák, míg a másik fél vitatta az elkövetés tényét ezért szabálysértési eljárás indult ellene. A meghallgatását követően meghozott határozat ellen jogorvoslattal élt, és mire az elbírálásra került, addigra hatályon kívül helyezésre került az adott védelmi intézkedés így vele szemben a szabálysértési eljárást meg kellett szüntetni. Az ehhez hasonló helyzetek kiküszöbölése, a jogbiztonság, a védelmi intézkedések betartásához fűződő fokozott érdek miatt a szabálysértési törvény időbeli hatálya módosításra került.

Főszabály szerint „A szabálysértést az elkövetése idején hatályban lévő jogszabályok alapján kell elbírálni. Ha a szabálysértés elbírálásakor hatályban lévő új jogszabály szerint a cselekmény már nem minősül szabálysértésnek vagy enyhébben bírálendő el, akkor az új jogszabályt kell alkalmazni.”⁸ A fent említett okok miatt azonban ez a szabály a védelmi intézkedések megsértése esetére úgy módosult, hogy a védelmi intézkedés megszüntetését követően – eltérően az általános rendelkezéstől – a folyamatban lévő szabálysértési eljárást az elkövetés idején hatályban lévő szabályok szerint kell elbírálni.

A szabálysértési előadók munkáját jelentős mértékben nehezítette az is, hogy az egyes védelmi intézkedések több jogszabályban is megjelentek. A maszkviselés szabályaira vonatkozó rendelkezések megtalálhatóak például a védelmi intézkedésekről szóló 168/2020. (IV. 30.) Korm. rendelet 2.§ (2) bekezdésében, a védelmi intézkedések következő üteméről szóló 207/2020. (V. 15.) Korm. rendelet 2.§ (2) bekezdés a) pontjában, a járványügyi készültségi időszak védelmi intézkedéseiről szóló 431/2020. (IX. 18.) Korm. rendelet 1.§ (1) bekezdésében, a veszélyhelyzet idején alkalmazandó védelmi intézkedések második üteméről szóló 484/2020. (XI. 10.) Korm. rendelet (továbbiakban: 484/2020. Korm. rendelet) 1.§-ban és a Szabs. tv. 177/A.§ (1) bekezdésében is. Mindemellett az egyes rendeletek is gyorsan változtak, például a 484/2020. Korm. rendelet 2021.11.11-től 2022.03.07-ig 37 esetben módosult.

A változások azonban nem csak a veszélyhelyzeti tényállásokat érintették, hanem a különböző védelmi intézkedések figyelmen kívül hagyását szankcionáló jogterületeket is. A magyar szabályozás a pandémia elleni küzdelemben a büntető-, a szabálysértési- és a közigazgatási jog adta eszközöket egyaránt használta, használja.⁹ Egyes jogsértő magatartások szankcionálása az elmúlt két év során az egyik jogterületről a másikra került át.¹⁰ Tipikus példája ennek a karantén szabályok szankcionálásának

⁶ új fertőzöttek, lélegeztetőgépen kezelt betegek, elhalálozások száma, stb.,

⁷191/2021. (IV. 23.) Korm. rendelet a kijárási tilalom kezdetének este 11 órára történő módosításáról 5.§ Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba;

⁸ Szabs. tv. 4.§;

⁹Ambrus (2020) 19. o.

¹⁰Skorka, (2022) 13. o.

változása. A fertőző betegségek esetén karantén szabályok megsértését a büntetőjog szankcionálta¹¹, azonban a 81/2020. (IV. 1.) Korm. rendelet 5.§ (2) bekezdés 2020. május 7.-étől hatályos rendelkezése alapján „nem bűncselekmény, hanem szabálysértés valósul meg, ha a Btk. 361. §-ában meghatározott bűncselekményt a COVID-19 fertőzöttség vagy annak gyanúja miatt elrendelt járványügyi elkülönítés, megfigyelés, zárlat vagy ellenőrzés szabályainak megszegésével követik el”. A járványügyi intézkedésekkel kapcsolatos egyes szabályok megállapításáról és a járványügyi intézkedésekkel kapcsolatos egyes törvények módosításáról szóló 2020. évi CIV. törvény 8.§-a pedig a karantén szabályok megsértőivel szemben már közigazgatási bírság kiszabását rendeli el.

A rendelkezések nyomon követése nem kis figyelmet kíván főként akkor, ha az egyes eljárások még keverednek is. A védelmi intézkedések lépcsőzetes feloldásának harmadik fokozata kapcsán a sportrendezvényekre vonatkozó egyes szabályokról szóló 202/2021. (IV. 29.) Korm. rendelet 1.§ (1) bekezdése alapján például a sportlétesítmény este 11 óra és reggel 5 óra között a sportrendezvényre való felkészülés céljából a versenyző és az őt felkészítő sportszakember számára látogatható. Más személy azonban ebben az időintervallumban nem tartózkodhat a helyszínen. A rendelkezést figyelmen kívül hagyó személy a „sportrendezvények ideiglenes védelmi intézkedéseinek megszegése” szabálysértést követi el. A sportlétesítmény üzemeltetőjével szemben viszont, aki ennek a rendelkezésnek nem tesz eleget és más személyt is beléptet a helyszínre közigazgatási bírság kiszabásának van helye.

A szabályozás tehát szerteágazó, szinte napról-napra változó és adott esetben, ha a végrehajtási eljárás során a bíróság nem változtatja át a kiszabott pénzbírságot elzárásra és új eljárásra utasítja a szabálysértési hatóságot, akkor bizony nem egyszerű a hónapokkal korábban hatályos joganyagot felkutatni.

A szabálysértési eljárás változása a pandémia alatt

Amíg a hatékony oltóanyagok kifejlesztésre nem kerültek, illetve amíg a lakosság átoltottságának a szintje el nem érte a megfelelő mértéket csak a maszkviselés, a fertőtlenítés és a távolságtartás jelentettek védelmet a vírus terjedése ellen. A személyes kontaktusok számának csökkentését a szabálysértési eljárásokban is meg kellett oldani. Bizonyos ügytípusokban ez nem jelentett problémát, hisz egy egyszerű szabálytalan parkolás esetében a gépjármű üzemeltetőjének adatközlő értesítést küldött a szabálysértési előadó, ahol írásbeli tanúvallomásban az üzemeltető megnevezte a gépjármű vezetőjét, akivel szemben az előadó elmarasztaló határozatot hozott. Egy közlekedési baleset vizsgálatánál azonban nem ilyen egyszerű a helyzet. Az adatközlő nem teszi lehetővé az adott választ követően további kérdések feltételét, a részesek ellentétes véleményének ütköztetését, az egymásnak történő kérdésfeltevést, a részesek metakommunikációs jelzéseinek értékelését. Egyszóval a több eljárás alá vont személy, ellenérdekű fél részvételével zajló eljárások lefolytatására az adatközlésre épülő módszer nem alkalmas. Ezekben az eljárásokban mindenképp meghallgatást kellett tartani. Az eljárások során azonban nem egyszer ütköztek a különböző jogszabályokban meghatározott kötelezettségek. A karanténkötelezettség miatt az idézett személy nem tudott megjelenni a meghallgatáson. Bár ezekre a problémákra a jogalkotó választ adott oly módon, hogy egy új felfüggesztési okkal egészítette ki a szabálysértési törvényt, nevezetesen a szabálysértési eljárást – határozatban – fel kell függeszteni, ha ... „a szabálysértési eljárásban részt vevő személyek személyes jelenlétével járó eljárási cselekmény elrendelt járványügyi elkülönítés, megfigyelés, zárlat vagy ellenőrzés szabályainak megszegésével járna.”¹²

Sajnos a szabálysértési eljárásokban nagyon korlátozott mértékben kerülnek alkalmazásra a telekommunikációs eszközök. Egyedül a gyorsított, illetve az előkészítő eljárások során volt lehetőség telekommunikációs eszköz alkalmazására. Nagy segítséget jelentett volna a szabálysértési előadók részére a pandémia ideje alatt, ha a telekommunikációs eszközök használata már korábban kidolgozásra került volna a szabálysértési eljárások tekintetében is. Sajnos az ügyek tárgyi súlya, illetve az eljárásban

¹¹A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 361.§ „Aki b) járvány idején az elrendelt járványügyi elkülönítés, megfigyelés, zárlat vagy ellenőrzés szabályait megszegi.”;

¹² Szabs. tv. 81.§ (1) bekezdés e) pont;

résztevő személyek eltérő technikai lehetőségei miatt erre véleményem szerint még sokáig várnunk kell.¹³ Már az is jelentős változás volt az előadók számára, hogy a jogszabály az ügyféljogok gyakorlása érdekében a telefonon történő tájékoztatást határozta meg egy olyan szerv dolgozói számára, akik korábban csak személyes jelenlét útján tájékoztathatták az eljárás részeseit, mondván, hogy a telefonhívást kezdeményező személye nem beazonosítható.¹⁴ Az igazgatásrendészet jelentős mértékben alkalmazza az e-ügyintézés vívmányait. Számos beadványt a szabálysértési eljárásokban is be lehet nyújtani elektronikusan, illetve lehet kérni az elektronikus kapcsolattartást, de ez még inkább csak kuriózumnak számít, mintsem általános gyakorlat lenne, jóllehet a pandémia rávilágított arra, hogy ezen a területen a szabálysértési eljárást lefolytató hatóságoknak is előre kell lépniük!

Az igazgatásrendészeti szolgálati ág helyzete a pandémia kezdetét

Az igazgatásrendészet a rendőrség legkisebb szolgálati ága, az egész állomány nagyságrendileg 4%-t teszi ki, míg az 1214 fő szabálysértési szakterületen szolgálatot ellátó az egész állomány 3 %-t. A szabálysértési előadók folyamatosan nagy ügyszerrel dolgoznak, azonban a leterheltségük a 2020. évben 70%-kal emelkedett. Ezt az emelkedést két tényező okozta. Egyrészt a rendőrség 2020. március 1-től általános szabálysértési hatósággá vált, így az újonnan hatáskörbe került ügyek mellett a kormányhivatalokból a folyamatban lévő szabálysértési eljárások, illetve a szabálysértési végrehajtási eljárások is átkerültek a rendőrséghez. Másrészt a védelmi intézkedések megsértése miatt indult szabálysértési és közigazgatási eljárásokat is az igazgatásrendészetnek kellett lefolytatnia (URL2).¹⁵ A 2020. év végére a rendőri vezetők számára is világossá vált, hogy az igazgatásrendészeti feladatok időszzerű végrehajtása érdekében a szolgálati ág állományát csak különösen indokolt esetben szabad igénybe venni közterületi feladatok (karanténellenőrzés, kontaktuskutatás, járőrszolgálat, átkísérés, üzletek ellenőrzése) ellátására.

A fenti helyzetkép a szabálysértési jogterület, kiemelten a rendőrségi állományt ért hatások bemutatását célozta, mintegy bevezetve Velmóvszki Dóra rendőr tisztjelölt, a Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Karának Igazgatásrendészeti Szakirányú Nappali szakos hallgatója által készített kérdőíves felmérést és a kapott eredmények kiértékelését.

A kutatás témája

Témaválasztás azért esett erre a nem mindennapi tárgykörre, mert fontosnak tartjuk vizsgálni egy ilyen különleges helyzetben az igazgatásrendészetet, mint a rendőrség egyik szolgálati ágánál felmerülő új típusú feladatokat, esetlegesen felmerülő nehézségeket. A pandémia¹⁶ idején szerzők egyike – tisztjelöltként - részt vett a kiemelt rendőrségi feladatok végzésében, és mint a Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Karának Igazgatásrendészeti szakos rendőr hallgatója megismerkedett az igazgatásrendészeti szakterületen dolgozó szakemberek ez idő alatt végzett fontos és nem mindennapi munkájába. Részt vett az állampolgárokkal kapcsolatos intézkedésekben, ellenőrizte, betartatta velük az egyes védelmi intézkedéseket. Témaválasztás tehát az átlag állampolgári érdeklődésen túl szakmai jellegű is, mert fontosnak tartjuk megmutatni azoknak a kollégáknak a véleményét is, akik személyesen vettek részt a vírus elleni védekezésben a védelmi intézkedések ellenőrzése és betartatása révén

¹³Forgács (2021) 51. o. A tanulmány a fogvatartottak és családtagjaik között skype útján történő kapcsolattartást vizsgálta a pandémia idején. Mindenképp érdekes lenne ezt a módszert a szabálysértési eljárás keretei között vizsgálni.

¹⁴85/2020. (IV. 5.) Korm. rendelet a veszélyhelyzet során alkalmazandó egyes belügyi és közigazgatási tárgyú szabályokról 13. § „Az ügyirat tartalmáról felvilágosítás adása vagy tájékoztatás nyújtása, az ügy iratainak megismerése csak személyes jelenlétet nem igénylő módon biztosítható.”;

¹⁵ veszélyhelyzeti szabálysértések száma: 2020-ban 65.787, 2021-ben 106.180;

¹⁶ A pandémia: nagy embertömegeket érintő, több országra vagy földrészre, sőt akár az egész világra kiterjedő, fertőző betegség okozta járvány. Forrás: lexiq.hu - idegen szavak Pandémia jelentése (lexiq.hu) Letöltés időpontja: 2022.02.13.

Kutatási cél

A kutatás fő célja az volt, hogy a különleges jogrend idején a szabálysértési szakterületen dolgozó hivatásos állomány munkáját megismerjük, feltárjuk a problémákat. Fontos taglalni a felvetett hipotézis kérdéskörét, valamint az arra kapott eredmény kiértékelésével, egy olyan koncepcióval, koncepciókkal szolgálni, amellyel akár a rendőrség azon belül is az igazgatásrendszeren dolgozó szakemberek segítségét, javát szolgálná a jövőben. A kutatás másik fő célja annak bemutatása, hogy milyen nehéz feladattal álltak szemben a szabálysértési szakterületen dolgozó kollégák és a szemléltetett problémákat hogyan tudták mégis magas színvonalon végrehajtani.

A vizsgálni kívánt hipotézis: „A különleges jogrend idején a szabálysértési hatóság fokozottan részt vett az egyes védelmi intézkedések megszegését követő eljárásokban – valamint - ez idő alatt nagyobb nyomás, nagyobb számú feladatvégzés nehezedett rájuk”

Kutatási módszerem bemutatása

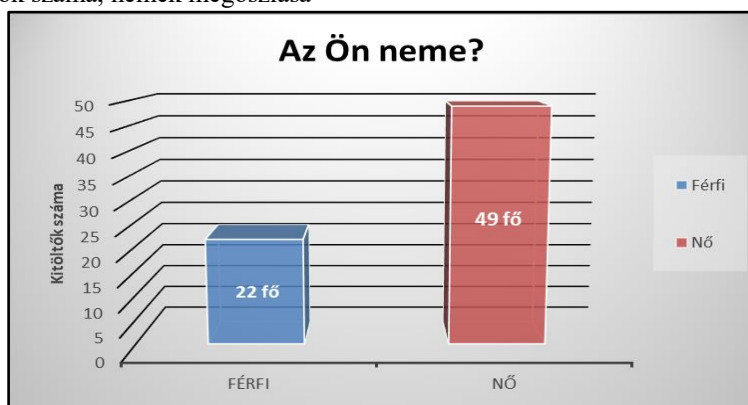
A téma megírásában elsősorban jogi normák kerültek felhasználásra, amik segítségével keretet kapott a dolgozat. A jogszabályok áttanulmányozása mellett egyéb internetes felületeken található dokumentumok nyújtottak segítséget. A kutatás során rengeteg segítséget kaptunk a témában érintett szakterület vezetőitől, képviselőitől, valamint a szakterületen dolgozó hivatásos állománytól.

Kérdőíves kutatást is lefolytatásra került a szabálysértési szakterületen dolgozó szakemberek körében. A hipotézis vizsgálatához a szabálysértési előadók, főelőadók, e területen dolgozó szakemberek meglátásaikat, az egyes feladatvégzéseikkel kapcsolatos tapasztalataik is felhasználásra kerültek.

A felmérés 2021. február 4-én kezdődött és 2021. szeptember 19-én zárult. A kutatás sikeréhez nagymértékben hozzájárultak a BRFK VIII. Kerületi Rendőrkapitányság, a BRFK IX. Kerületi Kapitányság, valamint a Debreceni és Sárospataki Rendőrkapitányság szabálysértési előadói és parancsnokai.

Kérdőíves kutatás értékelése

1. ábra: Kitöltők száma, nemek megoszlása



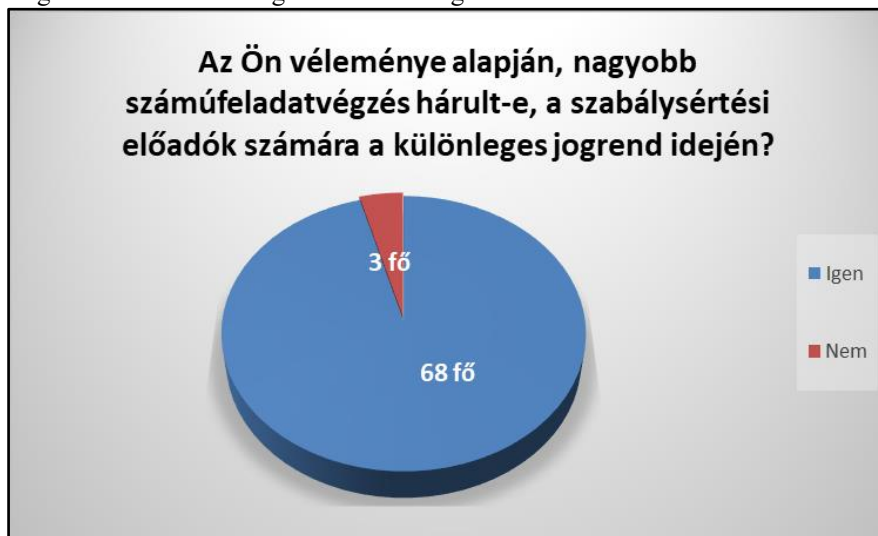
Forrás: 1. számú melléklet

A kérdőívet 71 fő töltötte ki, amelyből 22 fő férfi és 49 fő nő kitöltő volt. Az eredmények százalékos aránya, nő kitöltők 69% és a férfi kitöltők 31% arányban oszlik meg. A nemek közti megoszlás eredménye a kitöltők tekintetében, a szakterület sajátosságainak is köszönhető tekintve, hogy az igazgatásrendészeti szakterületen jóval magasabb a nők, mint a férfiak aránya.¹⁷

¹⁷ Az igazgatásrendszeren dolgozó szabálysértési előadók közül körülbelül 870 fő hivatásos állományú. A kutatás tehát az előadók több, mint 8%-t szólaltatta meg!

Feladatvégzés

2. ábra: Megnövekedett feladatvégzésről szóló diagram



Forrás: Kérdőíves kutatás eredménye alapján

A következő (2. ábra) diagramon látható a kutatás egyik releváns kérdése és az arra érkező válaszok megoszlása. A 71 fő kitöltőből 68 fő jelezte azt, hogy nagyobb számú feladatvégzés hárult rá a különleges jogrend idején. A válaszadókból 3 fő jelezte a "Nem" válaszlehetőséget. Százalékos arányban 95,8% az „Igen” és 4,2% a „Nem” válasz lehetőség. A szemléltetett diagram a cikk elején megfogalmazott felvetésemet megerősíti.

Kérdőívben szerettem volna a szabálysértési előadók véleményét megismerni, így kifejtős válasz lehetőséget is használhattak. A feltett kérdés miszerint, ha az előző kérdésre „Igen” választ adott, miben mutatkozik meg ez a megnövekedett feladatvégzés, az alábbi válaszok érkeztek:

Anonim válaszadó: „A veszélyhelyzetből adódó új szabálysértési tényállások megjelenése miatt, illetve ezen tényállások tartalmának gyors változása és az általános szabálysértési rendelkezésektől történő eltérése miatt.”

Anonim válaszadó: „Az irodai munka mellett a különleges jogrendre tekintettel közterületen is kell feladatot ellátnunk, például karantén ellenőrzés, vagy határ szolgálat, ezért letettebbek vagyunk, valamint a járvány elleni védekezés megszégése miatt tett feljelentésekben is el kell járnunk.”

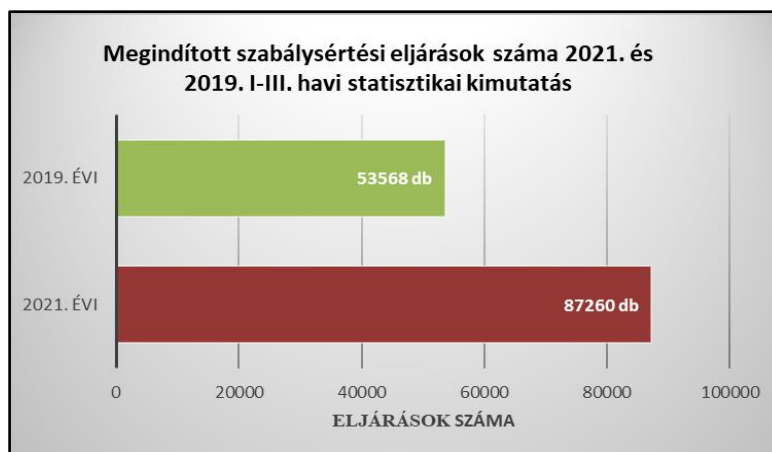
Anonim válaszadó: „Az ügyiratok száma miatt a további már meglévő iratanyagokkal való eljárás ideje megnövekedett, illetve az új anyagokkal kapcsolatos eljárások elsajátítása is lassította az eljárási időt.”

Anonim válaszadó: „Végrehajtási eljárások száma többszöröse lett a korábbiaknak pl. a magas pénzbüntetés miatt. Több részletfizetési kérelem érkezik hatóságunkhoz, ennek ellenére a fizetési hajlandóság elenyésző.”¹⁸

A fentebb megjelölt anonim válaszadók válaszaik megmutatták, hogy valós problémákkal néztek szemben a szabálysértési előadók. A valós problémát igazolja még a Police.hu által kiadott hivatalos statisztika a rendőri szabálysértési hatóságok által megindított szabálysértési eljárások száma 2021. I-III. havi statisztikai kimutatása szerint 87 260 eljárás, még 2019-es évben ugyan ebben az időintervallumban 53 568 eljárás indult (URL3) (3. ábra). Már itt látható a több mint másfélszeres növekedés. Lényeges megemlíteni ismét, hogy 2020.03.01-től a rendőrség lett az általános szabálysértési hatóság, hiszen a kormányhivataloknál lévő eljárások átkerültek a rendőrséghez, mint szabálysértési hatósághoz és a rendőrség által indított eljárások számát az átkerült szabálysértési eljárások is gyarapították.

3. ábra: Szabálysértési eljárások száma

¹⁸ 1. Kérdőíves kutatás eredménye alapján



Forrás: URL4

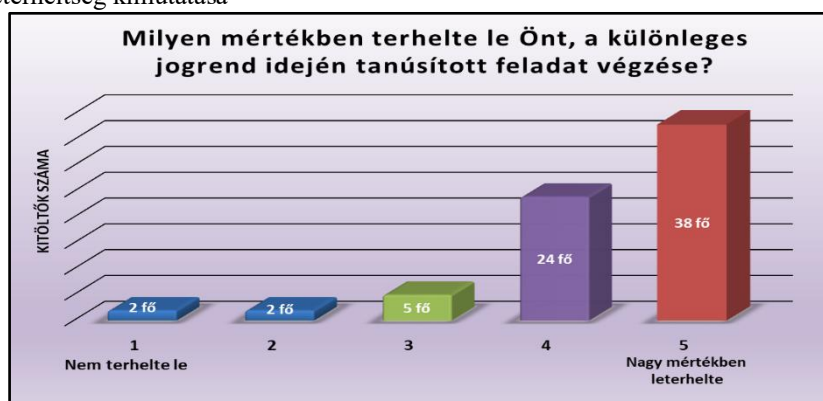
A kitöltő anonim személyek válasza hasonló nehézségeket említene. Minden valószínűség szerint rettentő nehéz lehetett a különleges jogrend idején a szabálysértési előadóknak ezzel a hatalmas mennyiségű jogszabállyal dolgozni. Korábban említésre került, hogy a megannyi új jogszabálynak az időbeli hatálya okozta a legnagyobb nehézséget. Ezeket a jogszabályokat napra készen ismerni és alkalmazni igencsak komoly feladat volt a szabálysértési előadók számára.

Több kapitányságon is előfordult, hogy a szabálysértési előadók is láttak el határátkelőhelyen esetleg közterületen szolgálatot. Ez tovább nehezítette azt, hogy egy-egy eljárásban a határidőt naprakészen be tudják tartani. A rendőri vezetők is észlelték, hogy az igazgatásrendészeti állomány közterületre vezénylése az igazgatásrendészeti feladatok jelentős mértékű felhalmozódásához vezet. Egyes szerveknél ezért – egy idő után – az igazgatásrendészeti állományt közterületi szolgálat ellátásra nem is vették igénybe.

A válaszadók szerint nehézséget jelentett még a végrehajtási eljárások megnövekedése, ami úgy gondolom a nagyobb mértékű szankciók alkalmazásának, illetve a részletfizetés és a halasztás illetékfizetési kötelezettségének az eltörlésének köszönhető.

Leterheltség

4. ábra: Leterheltség kimutatása



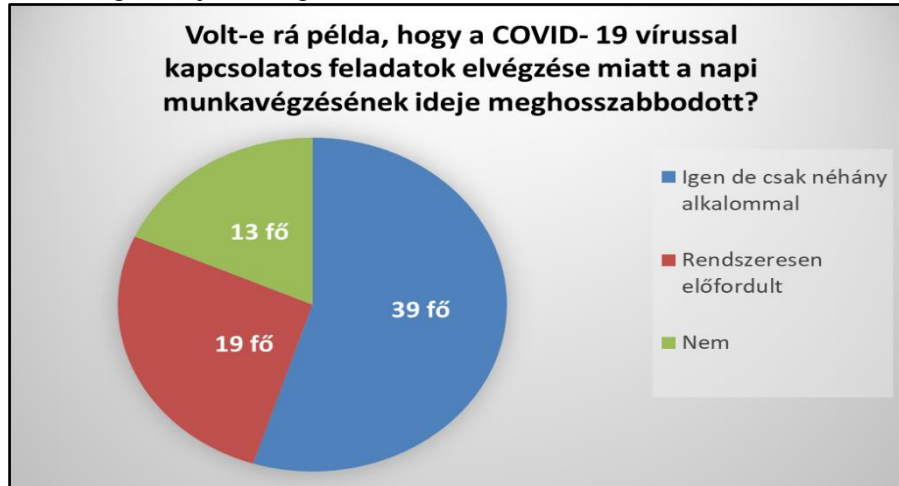
Forrás: Szerző kérdőíves kutatás eredménye alapján

Következő kérdés a szabálysértési előadók ez idő alatti leterheltségére irányult (4. ábra). Szintén skálás lehetőségek között választhattak a válaszadók, az 1-es skála a „Nem terhelte le” még az 5-ös skála a „Nagy mértékben leterhelte” válaszlehetőség volt. A legtöbb válasz lehetősége a 4-es 24 fő kitöltő és az 5-ös 38 fő válaszadó választotta. Százalékos arányban 33,8% és 53,5%-nak felel meg. A police.hu hivatalos statisztikája is alátámasztja a szabálysértési szakterületen dolgozó állomány leterheltségét. A

Budapesti Rendőr-főkapitányságon 2020. év márciusától 2021. év márciusáig 165%-os növekedés, azaz leterheltség jellemezte.(URL5)

Meghosszabbodott munkavégzés

5. ábra: Munkavégzés idejének megoszlása



Forrás: Szerző kérdőíves kutatás eredménye alapján

A fent látható diagram a szabálysértési előadók napi munkavégzés idejére és annak vizsgálatára terjedt ki (6. ábra). A vizsgálni kívánt kérdés: volt-e rá példa, hogy a COVID- 19 vírussal kapcsolatos feladatok elvégzése miatt a napi munkavégzésének ideje meghosszabbodott?

A válaszadók értékelése:

„Igen, de csak néhány alkalommal”: 39 fő választotta, ami a kitöltők 54,9%-nak felel meg.

„Rendszeres előfordult”: 19 fő töltötte ki, ami a kitöltők 26,8 %-a.

„Nem” válasz lehetőséget 13 fő választott, ami a válaszadók 18,3%- nak felel meg.

Erre a kérdésre kapott válaszok eredménye a szabálysértési előadók leterheltségét támasztja alá. Kénytelenek voltak a szabálysértési előadók munkaidőjükön kívül is dolgozni, hogy akár a meghallgatás nélküli, akár a meghallgatásos eljárások, illetve az egyéb eljárási határidőket tartani tudják.

Hipotézis vizsgálata

A hipotézis vizsgálatát két részre osztva szükséges szemléltetni. Az első, hogy a különleges jogrend idején a szabálysértési hatóság fokozottan részt vett az egyes védelmi intézkedések megszégését követő eljárásokban. Kérdőíves kutatásra érkezett válaszok, valamint a hivatalos forrásokból származó statisztika részben igazolják a hipotézist. Például a rendőri szabálysértési eljárások megindításának száma 2019 áprilisában, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 961 eljárás volt még 2020 áprilisában, azaz egy évre rá a pandémia első hullámának idején 2807 megindított eljárást jegyeztek be.

6. ábra: B-A-Z megye statisztikája



Forrás: (URL6)

Ugyanebben az időintervallumban 2019-ben Hajdú-Bihar megyében 884, míg 2020-ban 1335 szabálysértési eljárást szemléltetett a statisztika (URL7). Heves megyébe a rendőri szabálysértési hatóságok által megindított szabálysértési eljárások száma 2019-es év októberében 488 volt, még 2020 októberében 779 eljárás indult meg (URL8). Mint a számokból is láthatjuk, hogy legalább másfélszeres növekedés látható. Kérdőíves kutatás során arra a kérdésre, hogy: milyen mértékben terhelte le Önt, a különleges jogrend idején tanúsított feladat végzés - 38 fő választotta a „Nagy mértékben leterhelte” 5-ös skálát, még 24 fő a 4-es skálát. Arra a kérdésre, hogy: értékelje skálán, véleménye alapján az Ön munkája mennyire segítette elő az eredményes védekezést - az 5-ös skála volt a „Maximálisan hozzájárultam” lehetőség, amelyet 14 fő még a 4-es skálát 21 fő a 3-as skálát 32 fő választotta. Úgy gondolom a felsorolt statisztikai számok, valamint az elvégzett kimutatások, alátámasztják a hipotézis első részét.

A második részben szükséges vizsgálni azt a felvetést miszerint a szabálysértési szakterületen dolgozó szakemberekre ez idő alatt nagyobb nyomás, nagyobb számú feladatvégzés nehezedett. A hipotézis második részének alátámasztásához, a kérdőívre kapott válaszok kiértékelését célszerű használni. Ennek a területnek a megismerésére meghatározott kérdésre adott válaszok a 2. ábrán kerülnek szemléltetésre. A kitöltők közül 68 fő az „Igen” választ jelölte meg, azaz 95,8 % szerint nagyobb számú feladat végzés hárult a szabálysértési előadók számára a különleges jogrend idején. Arra a kérdésre, hogy: Volt-e rá példa, hogy a Covid-19 vírussal kapcsolatos feladatok elvégzése miatt a napi munkavégzésének ideje meghosszabbodott?- a válaszadók 26,8%-a választotta a „Rendszeresen előfordult” még 54,9%-a „Igen, de csak néhány alkalommal” válaszlehetőséget választotta. Az látszik, hogy az előbb említett százalékos arányok alátámasztják a hipotézisem második felét.

A különleges jogrend nagyon nagy feladat elé állította e szakterületen dolgozó kollégákat. Nehezítette az elődók munkáját a megnövekedett szabálysértési feljelentések száma, amit a kérdőívemben is szemléltettem a 3. és a 7. ábra segítségével. A megnövekedett feladatvégzés mellett a végrehajtással foglalkozó munkatársak száma viszont nem emelkedett. Az előadók ebben a megerőltető tempóban az új feladatok megismerése és alkalmazását legjobb tudásuk szerint hajtották végre. Megállapításaink szerint az igazgatásrendészeti szolgálati ág ez idő alatt végzet kimagasló munkája nélkül, az eredményes védekezés a szabálysértés viszonylatában ilyen mértékben nem valósulhatott volna meg.

Javaslatok

Sajnos nem tudhatjuk ebben a minden téren fejlődő világban, mikor találkozunk egy váratlan helyzettel, legyen szó egy újonnan megjelenő vírusról vagy a COVID-19 további hullámairól. Célként határozhatók olyan javaslatok megfogalmazása, amelyek a jövőben segítenék, megkönnyítenék a szabálysértési területen dolgozó hivatásos állomány munkáját.

Az eljárási határidők meghosszabbítása

Amint bemutatásra került, megközelítőleg 870 fő hivatásos állományú személy lát el szabálysértéssel kapcsolatos feladatot. 2020. év decemberében a megindított szabálysértési eljárások száma 24294 db eljárás volt (URL9), ami arányaiban: 1 fő szabálysértési előadóra közel 28 db ügy jutott. Ennek az ügyszámnak a hatóságok közötti megoszlása természetesen nem egyenletes. A szabálysértési törvény két ügyintézési határidőt említ. A meghallgatásos eljárás, amelyre akkor van szükség, ha a tényállás nem tisztázott és bizonyítási eljárásra van szükség, valamint ha a hatóság közérdekű munkát, vagy fiatalok esetén büntetést akar alkalmazni. Ez esetben az eljárási határidő 30 nap, amely indokolt esetben 30 nappal meghosszabbítható. A hatóságnak 15 napon belül kell dönteni azokban az ügyekben, amelyeknél a tényállás tisztázott, valamint nem szükséges semmilyen bizonyíték beszerzése. Jelen esetben a meghallgatás nélküli eljárás relevánsabb, hiszen mint már fentebb említettem általában a védelmi intézkedések megszegése miatt indított eljárások egyszerű megítélésű eljárások voltak. A szabálysértési előadóknak 15 napjuk volt egy-egy ügyben határozatot hozniuk. Ilyen nagy ügyszámnál a határidő tartása szinte lehetetlen feladat volt. Célszerű mindkét esetben megközelítőleg egy 15 napos plusz ügyintézési határidő a különleges jogrend idején, megkönnyítette volna a mindennapi munkavégzést, valamint a határidők betartását egyaránt.

Közigazgatási eljárások áthelyezése más szolgálati ághoz, vagy esetleges a létszám növelése határozott időre szóló vezénlyessel.

A közigazgatási eljárások sajátosságainak köszönhetően lehetőség volt jogi személyekkel akár jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetekkel szemben is szankciót alkalmazni, hiszen a közigazgatási jog lehetővé teszi az állampolgárok és a jogi személyek jogkövető magatartásának szabályozását egyaránt. A pandémia idején ilyen közigazgatási bírság alkalmazására a karanténkötelezettség megszegése, valamint az üzletekre vonatkozó védelmi intézkedések betartatásánál találkozhattunk. Sok esetben a kapitányságokon közigazgatási szabályszegés miatt is az igazgatásrendészeti osztály jár el. A nagyszámú szabálysértési eljárás lefolytatása mellett a közigazgatási eljárások lefolytatása csak a szabálysértési hatóság további leterheltségét eredményezte. Véleményem szerint nagy segítség lett volna, ha az egyszerű megítélésű és könnyen lefolytatható közigazgatási eljárások áthelyezésre kerültek volna egy olyan szolgálati ághoz, ahol a pandémia nem okozott jelentősebb mértékű leterheltséget.

RobotZsaru rendszerben egységes iratminta kidolgozása minden védelmi intézkedésre.

Rengeteg új szabálysértési tényállás jelent meg a rendőrség, mint szabálysértési hatóság hatáskörében, értem itt a 2020. március elsején átkerült 39 új szabálysértési tényállást, valamint a pandémia idején létrejött védelmi intézkedések betartásáról szóló kormányrendeletekben napvilágot látottakat egyaránt. A gyorsan változó kormányrendeletek és az azokban szereplő magatartási szabályok, és ezek megszegése miatt kiszabott szankciók folyamatos változása, nagy feladat elé állította a szabálysértési hatóságot. A hirtelen jött nagyszámú eljárásokban a határidők betartását nehezítette az úgynevezett „ismeretlen” határozatok megírása, tehát ahol nem állt rendelkezésre iratminta és merőben új határozatot kellett alkotni annak minden egyes részében. Nagymértékben elősegíthette volna a szabálysértési előadók munkáját, ha minden védelmi intézkedés miatt hozott döntést, a szakirányítás által a jogszabályváltozás napján kiadott határozatmintával lehetett volna elbírálni. A jogbiztonságot is erősítette volna, ha ugyanazon jogsértés miatt az eljárás alá vont személyek, akár Borsod-Abaúj-Zemplén megyében akár Pest megyében is laknak ugyanazon értelmezés és gyakorlat mentén – jogszabályi hivatkozásokra, a tényállás megnevezésére, stb. – születő döntéseket vehették volna kézbe természetesen az egyéniesítés elvét szem előtt tartva. Ez az egységes iratminta naprakész és minden fontos formai és tartalmi elemet tartalmazna, ami nagymértékben hozzájárulna a szabálysértési előadók gyors és egyszerű határozathozatalához.

Technikai háttér megteremtése, munkafolyamatok áttekintése a „home-office” alkalmazása érdekében.

A magyar rendőrség állományában dolgozó személyek és családjuk számára a COVID-19 vírus általi megbetegedése szinte elkerülhetetlen tényező volt. A megbetegedés és az abból való felgyógyulás, valamint egy-egy kontaktszemély megbetegedése miatt a karanténba kerülés időintervalluma akár két, három rosszabb esetben négy hétig is eltarthatott úgy, hogy a vírus okozta fertőzés akár tünetmentesen jelentkezett. Egy szabálysértési előadó betegállományba kerülése szinte ellehetetlenítette az adott szabálysértési hatóság által végzett szabálysértési eljárások határidejének betartását, tekintve, hogy az igazgatásrendészeti osztályok nagyon alacsony létszámmal dolgoznak, adott esetben kettő – három fő szabálysértési előadóval. Egy megfelelő, biztonságos technikai háttér megteremtése, amely akár otthon végzett munka számára is megfelelő lett volna, egy-egy szabálysértési munkafolyamat tekintetében nagy segítséget nyújtott volna az igazgatásrendészeti szolgálati ág szempontjából. Talán még mindig nem késő áttekinteni a szabálysértési hatóságok munkafolyamatait, megállapítani, hogy melyek azok a részfeladatok, amelyen nem kapcsolódnak szorosan a hivatali helyiségekhez és az iratkezelési, adatvédelmi szabályok figyelembe vételével melyek esetében van lehetőség - egy egyébként egészséges kontaktszemély esetében - az otthoni munkavégzésre.

Az elektronikus kapcsolattartás előtérbe helyezése az eljárások lefolytatásában.

A szabálysértés eljárások lefolytatásának úgymond két lehetséges módja van. Az ügy előadó meghallgatás nélkül dönt, vagy szükségesnek tartja az eljárás alá vont személy meghallgatását. A meghallgatás nélküli eljárás során az ügy előadója valamint az eljárás alá vont személy nem kerül közvetlen kapcsolatba. Azonban ha szükségesnek ítéli meg az előadó a meghallgatást, úgy elkerülhetetlen a közvetlen egy légtérben való tartózkodás. Ez a közvetlen találkozás a vírus gyors terjedése miatt veszélyt jelentett az ügy előadójára, annak ellenére is, hogy az egészségügyi biztonsági szabályok minden téren betartásra kerültek. A közvetlen érintkezés megakadályozásának a megoldása az elektronikus kapcsolattartás bevezetése. Ez az úgynevezett táv meghallgatás csak biztonságos internetes kapcsolattal, és hozzá szükséges elektronikus eszközzel valósulhat meg, valamint a kívánt személyről történő hitelt érdemlően megállapított személyazonosítással. Érdemes lenne megvizsgálni a Skype rendszert erre a célra, amely már a büntetvégrehajtási intézetekben néhány éve jól szolgálja a fogvatartottak és a hozzátartozók kapcsolattartását!¹⁹

Munkavégzés egymást váltó csoportokban.

Elkerülhetetlen tényező, hogy a rendőrség állományában dolgozó hivatásos személyek ne kapják el a COVID-19 vírust, vagy akár ne válnának kontaktszemélyekké, ami a munkából való kiesést jelentené, jelentette. A megbetegedés lehetőségét csökkenthetné, ha úgymond egymást váltó munkacsoportok látnának el a munkavégzést. Jelen esetben, ha két munkacsoportról beszélünk az „A” munkacsoport a hét első két vagy három napján látna el szolgálati feladatokat, a „B” munkacsoport pedig a hét végén tenné hasonlóan ugyan ezt.²⁰ Érdemes megfontolni a vezényléses munkarend nyújtotta lehetőségeket, mely által mondjuk reggel hattól este tíz óráig dolgoznának két váltásban az előadók, így az ügyfélfogadási idő is meghosszabbodna, ami a hivatali időben dolgozó ügyfelek meghallgatását is kedvezően befolyásolná. Ezen megoldások által sokkal kevesebb a lehetősége annak, hogy az előadók egymást fertőzzék meg egy irodában, és kevesebb a lehetősége annak, hogy akár az összes szabálysértési előadó kiessen a munkavégzés köréből. Amikor az otthon végzett munkára kerülne sor egy-egy előadó tekintetében, az otthon végzett munka lehetőségét a fentebb említett másik javaslat szerint tanácsos megoldani.

¹⁹ Forgács (2021) 51-68. o.

²⁰ Linder (2020)

Irodalomjegyzék

- Ambrus István (2020): A koronavírus-járvány és a büntetőjog. Magyar Tudományos Akadémia Law Working Papers, 7.
- Ambrus István (2021): Szabálysértési tényállások és gyakorlatuk a a koronavírus-járvány idején, COVID-19 és büntetőjog - Az emberi egészség, a köznyugalom és más jogtárgyak védelme járvány idején, ELTE Eötvös Kiadó.
- Forgács Judit (2021): Kapcsolattartás járvány idején, Börtönügyi Szemle 1.
- Hollán Miklós (2020): A járványügyi szabályszegés "dekriminalizációja": felemás büntetőpolitikai félfordulat járvány idején. Magyar Tudományos Akadémia Law Working Papers, 7.
- Linder Viktória (2020): COVID 19 – transzparencia és participáció a közszolgáltatásban. In Rixer Á. (Szerk.), A járvány hosszútávú hatása a magyar közigazgatásra, Patrocinium Kiadó Bp.
- Skorka Tamás: Az (új) általános szabálysértési hatóság és a pandémia, Belügyi Szemle - megjelenés alatt;
- Skorka Tamás (2021): Koronavírus a szabálysértés szemszögéből, Magyar Rendészet, 1.
- Tihanyi, Miklós, Papp, Dávid (2021): Emergency Phase as Special Legal Order in Hungary During The Epidemic Caused by Covid-19 In: Zdravko, Grujić (szerk.) University of Priština in Kosovska Mitrovica Faculty of Law International Scientific Conference "LEGAL SYSTEM IN THE PERIOD OF THE NEW REALITY" Thematic Conference Proceedings pp. 45-55

Jogforrások

2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről;
2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről;
2020. évi CIV. törvény a járványügyi intézkedésekkel kapcsolatos egyes szabályok megállapításáról és a járványügyi intézkedésekkel kapcsolatos egyes törvények módosításáról;
- 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet veszélyhelyzet kihirdetéséről;
- 81/2020. (IV. 1.) Korm. rendelet az egészség és élet megóvása, valamint a nemzetgazdaság helyreállítása érdekében elrendelt veszélyhelyzettel kapcsolatos rendkívüli intézkedésekről;
- 168/2020. (IV. 30.) Korm. rendelet a védelmi intézkedésekről;
- 207/2020. (V. 15.) Korm. rendelet a védelmi intézkedések következő üteméről;
- 431/2020. (IX. 18.) Korm. rendelet a járványügyi készültségi időszak védelmi intézkedéseiről;
- 484/2020. (XI. 10.) Korm. rendelet a veszélyhelyzet idején alkalmazandó védelmi intézkedések második üteméről;

Internetes források

(URL1)

[https://hu.wikipedia.org/wiki/2020_a_jogalkot%C3%A1sban#December_\(535%E2%88%92732\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2020_a_jogalkot%C3%A1sban#December_(535%E2%88%92732)),
[https://hu.wikipedia.org/wiki/2021_a_jogalkot%C3%A1sban#December_\(663%E2%88%92832\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2021_a_jogalkot%C3%A1sban#December_(663%E2%88%92832)),
[https://hu.wikipedia.org/wiki/2019_a_jogalkot%C3%A1sban#December_\(286%E2%80%93371\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2019_a_jogalkot%C3%A1sban#December_(286%E2%80%93371))[79]
(letöltés: 2022.04.11. word)

(URL2)

https://bsrsp.bm.hu/SitePages/ExcelMegttekinto.aspx?ExcelName=/BSRVIR/Megind%c3%adtott%20e1j%c3%a1r%c3%a1sok_ver20220310021458.xlsx&Token=VkJKN3BFcGRvNDhja1FVZ0JwUndib3M3K3RRTEhVUVk4TTQ1eThWSGhQVkxYZ1ZVNjQwRFdkakxXelBmb2RncXMyc1VqTDEyaXRTSG5EaG1TWDhQRm9WRDNCM0h5aHJRvGh6L3F2MXkvd1JUOVJIMjRnOUc3TndWczJ3OGsxcWs= (letöltés: 2022.04.13. excel)

(URL3) [Igazgatasrendeszlet SK 2021.03.pdf \(police.hu\)](#), (letöltés: 2021. 10. 06.)

(URL4) [Igazgatasrendeszlet SK 2021.03.pdf \(police.hu\)](#) (letöltés: 2021. 10. 06.)

(URL5) <http://www.police.hu/sites/default/files/Igazgatasrendeszeti%20SK%202021.03.pdf> (Letöltés: 2021. 10. 06.)

(URL6) <http://www.police.hu/sites/default/files/Igazgatasrendeszeti%20SK%202020.%2004.pdf>, (Letöltés: 2021. 10. 08.)

(URL7) <http://www.police.hu/sites/default/files/Igazgatasrendeszeti%20SK%202020.%2004.pdf>, (Letöltés: 2021. 10. 08.)

(URL8) <http://www.police.hu/sites/default/files/Igazgatasrendeszeti%20SK%202020.%2010>. (Letöltés 2021. 10. 08.)

(URL9) <http://www.police.hu/sites/default/files/Igazgatasrendeszeti%20SK%202020.%2012>. (Letöltés : 2021. 10. 25.)

Fekete Csaba

A drónok állami célú használatának hatályos szabályozása

Applicable regulations on the use of drones for state

Absztrakt

Az elmúlt néhány évben a pilóta nélküli légi járművek alkalmazása egy rendkívül dinamikus fejlődést mutat, a repülés legdinamikusabban fejlődő ágává vált. Felhasználásuk fokozatosan növekvő igényei szinte húzóerőként hatnak az állami, azon belül a mind szélesebb rendészeti célú alkalmazásra. A magyar jogalkotás a növekvő igények ellenére a pilóta nélküli légi járművek használatára nem alkotott önálló, elkülönült szabály rendszert, a hatályos jog átfogó módosításával teremtette meg az alkalmazás feltételeit. A módosító jogszabálycsomag részeként alkotta meg a Kormány a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló rendeletét. A tanulmány célja, hogy az állami célú repülések jelentőségének, illetve a légiközlekedés biztonsága iránti igény növekedésével a rá vonatkozó szabályok – néhány fontosabb fogalmának és rendelkezésének kiemelésével, ismertetésével – nagyobb figyelmet kapjanak, továbbá bemutassa ezeknek az eszközöknek rendőrség alapfeladati ellátásában betöltött funkcióját. A jogszabályok rendelkezésével összhangban szükség mutatkozik a rendőrség drón kezelői számára olyan belső szabályozók megalkotása is, amely tovább erősíti a légiközlekedés biztonságát a pilóta nélküli állami légiközlekedési eszközökkel végzett repülések során.

Kulcsszavak: pilóta nélküli állami légi jármű, drón, állami célú légiközlekedés,

Abstract

In the last few years, the use of uncrewed aerial vehicles has shown an extremely dynamic development, becoming the most dynamically developing branch of aviation. The gradually increasing demands on their use are almost a driving force for public and broader law enforcement applications. Despite the growing demands, the Hungarian legislation did not create an independent, separate system of rules for the use of uncrewed aerial vehicles and created the conditions for its application by comprehensively amending the current law. As part of the amending legislative package, the Government has issued a decree on the flight of unmanned state aircraft. The study aims to highlight the importance of public aviation and the need for aviation security, highlighting some of its key concepts and provisions, and illustrating the primary role of the police in these tools. In line with the provisions of the legislation, there is also a need for police drone operators to create internal regulations that will further enhance aviation safety in unmanned aerial vehicles.

Keywords: unmanned state aircraft, drone, state aviation

Fogalmi keret

A pilóta nélküli légi járművek – hétköznapi szóhasználatban – „drón”-ok alkalmazása világszerte egyre szélesebb körben terjed. Nem túlzás talán azt állítani, hogy a repülés legdinamikusabban fejlődő ágává lépett elő. A különböző repülő eszközök közül a technikai és alkalmazási területüket illetően a legdinamikusabb fejlődésen mentek át. A drón-technológia alkalmazásának lehetősége folyamatosan bővül, amely egyre tágítja a felhasználók lehetőségeit, egyben növeli a felelősségüket, továbbá az alkalmazásuk folyamatosan vet fel jog által szabályozást igénylő kérdéseket is.

A magyar állami légi jármű flotta – beleértve a pilóta nélküli légi járműveket is – valamint a hozzá kapcsolódó infrastruktúra megújítására jelentős fejlesztések történtek az elmúlt években. Meghatározó elemeivé váltak a magyar és a nemzetközi légtérnek, amelyben a repülések végrehajtását szigorú jogi szabályok határozzák meg.

„A repülés határokat átívelő természetéből adódik a nemzetközi jellege.”¹ Az állami (célú) repülések jogi szabályai sem a magyar sem a nemzetközi légi jogban nem alkotnak önálló, elkülönült szabályrendszert.

Az állami és a polgári célú légitársaságok alapvető szabályait a hatályos légügyi törvényünk² keretjelleggel (a továbbiakban: Lt.), valamint a felhatalmazása alapján kibocsátott végrehajtási rendeletek (kormányrendelet, tárcarendeletek), kiegészítő jelleggel határozzák meg³.

Az állami repülések növekvő jelentősége, a repülő technika töretlen innovációja, az egyre nehezebb, bonyolultabb és veszélyesebb feladatok megoldása, a légitársaságok biztonsága iránti fokozódó igény alapot adhat arra, hogy a rájuk vonatkozó szabályok, mint a légi jog „különös” szabályai nagyobb figyelmet kapjanak.

A téma szempontjából az első fontos kérdés, az állami légi jármű fogalma és a pilóta nélküli állami légi jármű fogalma. Választ mind a nemzetközi szabályrendszerben, mid pedig a nemzeti jogban találunk.

„A nemzetközi légitársaságok egy globális szabályozási rendszer tartja egységben, amely a Chicagóban 1944-ben elfogadott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményen (Convention on International Civil Aviation) alapul, és amelyet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization (ICAO) több ezer oldalas szabványa és ajánlása foglalja keretbe.”⁴

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban aláírt Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) kizárólag a polgári légi járművekre vonatkozik, míg az állami légi járművekre nem alkalmazható.

A határozott fogalmazás ellenére azonban polgári légi járművek fogalmának meghatározása kimaradt az Egyezményből. Példásképpen viszont felsorolja a jogalkotó, hogy az állami közhatalmi funkciók (acta iure imperii) ellátása során mi minősül állami légi járműnek.⁵ Eszerint állami légi járműnek kell tekinteni a katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet.⁶ Ez azonban nem tekinthető taxatív felsorolásnak. Az állami légi járművek kategóriájába tartoznak a kutató-mentő, a légimentő, a parti őrség, a humanitárius segélyszállító, a Nemzetközi Vöröskereszt, a földmérési térképészeti feladatokat, valamint az állami vezetőket kiszolgáló légi járművek.

Nemzeti jogunk külön definiálja az állami légi jármű, és a pilóta nélküli állami légi jármű fogalmát, amelyekben azonban jelentős különbségeket nem találunk.

Eszerint állami légi jármű: a honvédelemért felelős miniszter rendeletében meghatározott nyilvántartásba bejegyzett, honvédelmi, vámhatósági, vagy rendvédelmi szervek céljára szolgáló légi jármű.⁷

Pilóta nélküli állami légi jármű pedig a honvédelmi, vámhatósági, rendvédelmi és rendvédelmi feladatokat ellátó szervek céljára szolgáló, a honvédelemért felelős miniszter rendeletében meghatározott nyilvántartásba felvett légi jármű, továbbá a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló kormányrendeletben meghatározott üzemeltető által üzemben tartott pilóta nélküli légi jármű.⁸

Magyarország a különböző repülési szervezetekben betöltött tagságából adódóan olyan rendszereknek a részese, amely a pilóta nélküli légi járművek repüléseinek szabályozását nem kizárólag az adott ország

¹ Sipos (2018) 23. o.

² 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról

³ Halász (2013). 173. o.

⁴ Papp (2019) 9. o.

⁵ Sipos (2018) 57. o.

⁶ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről, 3. cikk b) pont.

⁷ 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról 71. § 2. pont, Hatályos: 2021. január 1-től.

⁸ 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról 71. § 42. pont, Hatályos: 2021. január 1-től

ügyének, hanem közös feladatnak tekinti, és ennek megfelelően nem tagállami, hanem összeurópai, vagy még ennél nagyobb léptékben gondolkodik.⁹

A pilóta nélküli állami légi járművekre vonatkozó hatályos szabályozás főbb jellemzői

A magyar jogalkotás eddig a pilóta nélküli légi járművekre, a használóikra, a velük való repülések végrehajtására önálló, elkülönült szabályokat nem alkotott. A szakirodalomban korábban megjelentek olyan vélemények is, amelyek úgy ítélték meg, hogy az Lt. akkor hatályos rendelkezései megfelelő alapot biztosítanak a repülés biztonság fenntartásához.

A végfelhasználói alkalmazás folyamatos növekedésével azonban egyre hangsúlyosabban fogalmazódott meg az igény – különösen a szabadidős- és sport célú repülő eszközök alkalmazásával kapcsolatban, a légtér használat igényének növekedése miatt – egyértelmű, részletes jogszabályok megalkotására. Az üzemeltetésükkel „számos magánszférát, illetve az információs önrendelkezési jogot érintő kérdés merül fel”.¹⁰ „A repülés egy rendkívül összetett és veszélyes tevékenység, mely meglehetősen részletes szabályozást igényel. Ennek alapjait Magyarországon az Lt. teremti meg. Míg a jogszabályokat az állampolgárok többsége önkéntes jogkövetés útján elfogadja, azaz azonosul vele, és önkéntes módon teljesíti is a jogi rendelkezéseket, addig a repülési szabályok többsége nem olyan, amely önkéntes jogkövetéssel teljesíthető, hanem a légiközlekedési hatóság közreműködését igényli.”¹¹

Az Országgyűlés 2020-ban az őszi ülészakán tárgyalta, és fogadta el¹² a pilóta nélküli légi járművek üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvénycsomagot,¹³ novellát (a továbbiakban: Novella). A törvény módosítási javaslat kiterjedt a pilóta nélküli légi járművek üzemeltetését, használatát érintő szabályok megalkotására, a magánélet védelme érdekében megfogalmazott új tényállásokra, a jogellenes használattal szembeni fellépés jogi alapjának megteremtésére¹⁴

A Novella az Lt-t módosító légiközlekedési igazgatási szabályok beiktatásával megteremtette a pilóta nélküli légi járművek biztonságos és hatékony engedélyezésének, üzemeltetésének jogi kereteit.

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló törvénybe (a továbbiakban: Szabs. tv.), illetve a Büntető Törvénykönyvbe¹⁵ (a továbbiakban: Btk.) új tényállást iktatott.

„A felelősségi szabályok tekintetében a Novellának – az oltalmazni kívánt jogtárgyak mentén – két különböző szabályozási iránya mutatható ki.[...] Kifejezetten igazgatási jellegű normaszegést szankcionál azáltal, hogy önmagában a pilóta nélküli légi jármű lakott terület feletti jogosulatlan használatához társít felelősséget.”¹⁶ A Szabs. tv. XXVIII. fejezetébe a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések közé beiktatta „A pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység”¹⁷ szabálysértési tényállását

A másik szabályozási koncepció a magánszféra védelme érdekében a „Magánlaksértés” szabálysértési¹⁸, és a Btk. „Tiltott adatszerzés”¹⁹ bűncselekményi tényállását új alakzatokkal egészítette ki.

⁹ Halászné (2013) 173. o.

¹⁰ Gál – Szomora (2021) 101. o.

¹¹ Halászné (2013) 174. o.

¹² Az elfogadás napja: 2020. december 16.

¹³ 2020. évi CLXXIX. törvény

¹⁴ Országgyűlési napló 168/1. szám, Budapest 2018. november 18. 23759. hasáb

¹⁵ a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény

¹⁶ Gál – Szomora (2021) 102. o.

¹⁷ Szabs. tv. 229. §

¹⁸ Szabs. tv. 166. § (1a) bekezdés

¹⁹ Btk. 422/A §.

A Btk. 422/A. § szerinti tiltott adatszerzés bűncselekmény elkövetésének eszköze a pilóta nélküli légi jármű, eszközcselekménye pedig annak jogosulatlan használata.

Felmerül a kérdés, hogy a pilóta nélküli állami légi jármű használatával el lehet-e követni ezt a bűncselekményt, figyelemmel arra, hogy a légi igazgatási szabályok, mint speciális kategóriát elkülönülten kezelik, alkalmazásuk pedig honvédelmi, rendvédelmi és vámhatósági célokat szolgál. Egyes vélemények szerint a légi igazgatási szabályok szigorú értelmezése szerint nem.

Más vélemények alapján, azonban „figyelembe kell venni, hogy a Btk.-ban használt generális elkövetési eszköz, a pilóta nélküli légi jármű háttérnorma szerinti fogalmi elemei alá az állami jármű is minden további nélkül szubszumálható, szűk értelemben vett legalitási problémáról tehát nem beszélhetünk.”²⁰

A Novellához kapcsolódóan, a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről a Kormány önálló rendelet (a továbbiakban: Rendelet) alkotott²¹, amelyben megállapította az alkalmazásuk általános szabályait, a nyilvántartásba vételhez és üzemeltetéshez szükséges hatósági eljárás rendjét, a kezelők egészségi alkalmasságának, valamint a pilóta nélküli állami légi jármű rendszer kezeléséhez a személyzet képezésének, illetve a szükséges engedélyeknek követelményeit.

A Rendelet a polgári felhasználású pilóta nélküli repülő eszközök osztályba sorolásától eltérően a hasznos terhet magukba foglaló maximális tömegük alapján a következő kategóriákba sorolja a pilóta nélküli állami légi járműveket:

- a) „A1”
- b) „A2”
- c) „B1”
- d) „B2”
- e) „C”
- f) „D” vagy
- g) „E”

Ezek az eszközök akkor vehetnek rész a légiközlekedésben, ha a Rendelet mellékletében előírt további minimális követelményeknek is megfelelnek. A melléklet kategóriánként állapítja meg a kezelő személyzet kompetenciáit és üzemeltetőkkel szemben támasztott követelményeket, illetve egyes kategóriákban a felszereltségükre – pl. transzponder használatára, kétoldalú rádiókapcsolat biztosítására, ütközésre figyelmeztető rendszer meglétére – vonatkozó előírásokat is tartalmaz.

A felszereltségi követelményekre pontos szabályozást a Rendelet 10. § ad, amely – összhangban az EU végrehajtási rendeltével²² – biztosítja a földön tartózkodó személyek és a légtér használók biztonságát. Az EU hivatkozott végrehajtási rendelete szerint tanulmányok igazolták, hogy a 250 grammnál nagyobb felszálló tömegű pilóta nélküli légi járművek biztonsági kockázatot jelentenek. Indokolt ezért a jelöléssel való ellátásra, az azonosításukra az üzemben tartójuk nyilvántartásba vételére szabályokat eljárásokat megállapítani. Általánosan minden drónt regisztrálni kell, amelyik nem tartozik a játék kategóriába.

A Kormány rendeletében a pilóta nélküli állami légi járművek légiközlekedésben részvételének, illetve a pilóta nélküli légi jármű rendszerek üzemeltetésének feltételeként határozta meg az eszközök és az üzemeltetők nyilvántartásba vételét.

Az üzemeltető feladata gondoskodni a pilóta nélküli légi járművek egyes kategóriákra előírt alkalmasságáról, illetve a pilóta nélküli légi jármű rendszerek berendezései, eszközei üzemképes

²⁰ Gál – Szomora (2021)
105. o.

²¹ 38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről.

²² A Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendelete

állapotáról. Mindez nem csak a gondoskodás kötelezettségét jelenti, hanem egyben nagyon szigorú felelősséget is keletkeztet.

A pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésének általános feltétele, a pilóták jogszabályban előírt képzési és vizsgakötelezettségének teljesítése.

A pilóta nélküli állami légi járművek „A1”- „B2” kategóriáiban elegendő az adott kategóriára vonatkozó képzés és sikeres vizsga teljesítése. A vizsgát tett drón pilóta az üzemben tartó által engedélyezettnek megfelelően folytathat repülést.

A „C” - „E” kategóriákban típus vizsga, valamint érvényes szakszolgálati engedély és érvényes repülő egészségügyi dokumentum az üzemeltetés feltétele.

A személyzet képzését csak képzési engedéllyel rendelkező oktató vagy képző szerv végezheti. Az „A1”-„B2” kategóriákban a képzést az üzemeltető szervezet is végezheti, ahhoz azonban rendelkeznie kell a gyártó előírásai alapján készült, a hatóság által jóváhagyott tematikával, tananyaggal, oktatási segédletekkel. A „C” -„E” kategóriákban képzés csak tanfolyam jelleggel folytatható, az oktatóknak oktatói szakszolgálati engedéllyel vagy oktatói képesítéssel kell rendelkezniük.

A polgári felhasználás fokozatosan növekvő igényei szinte húzóerőként hatnak az állami, azon belül a mind szélesebb rendészeti célú alkalmazásra. A növekvő igények, növekvő humán erőforrást igényelnek, de az kötelező képzések és vizsgák teljesítése nélkül nem biztosítható.

A Rendelet üzemben tartóra vonatkozó fogalom meghatározása szerint az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv pilóta nélküli légi jármű üzemben tartó. Jelenleg „A1” és „B1” kategóriákban üzemeltet drónokat a Készenléti Rendőrség, valamint a megyei rendőr-főkapitányságok. A Készenléti Rendőrség mint üzemeltető kidolgozta a képzési tematikáját, tananyagát, amely a hatóság jóváhagyására vár.

A rendőrség alapfeladatainak teljesítéséhez a következő területeken alkalmaz pilóta nélküli légi járműveket:

- a) Államhatár védelme; Magyarország déli határszakaszának illegális migrációval szembeni védelmében jelentős szerepet kapnak ezek a repülő eszközök. A levegőből viszonylag nagy terület áttekintését biztosítják. A felszerelhető különböző típusú kamerák mind nappal, mind pedig éjszaka támogatják az illegális határátlépés megakadályozását, felderítését, de akár igénybe vehető az államhatár azon szakaszainak ellenőrzésére is, amely járművel, vagy gyalogosan nehezen megközelíthető.
- b) Rendezvények, kiemelt események biztosítása; Nagy volumenű sport-, kulturális- és gyülekezési jog hatálya alá tartozó rendezvények rendőri biztosításánál alkalmas nagy területről képtovábbításra, ezáltal több földi telepítésű kamera kiváltására, de akár hírközlést biztosító eszközök átjátszó antennáinak ideiglenes kiemelésére is.
- c) Rendőri intézkedések támogatása; Zárt udvarok, területek, sűrűn beépít területeken alkalmas a rendőri intézkedés biztonságos végrehajtásának támogatására.
- d) Bűnügyi felderítés támogatása: Képes támogatni bűncselekmény elkövetőjének elfogását, bizonyos körülmények között a figyelését.
- e) közlekedésrendészeti ellenőrzések támogatása; Eredményesen alkalmazható egyes forgalmi csomópontokban a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzésére.
- f) Helyszíni szemlék támogatása: a bűnügyi helyszínek pontosabb áttekintő dokumentálását teszi lehetővé, amely jelentős segítséget nyújthat a későbbi eredményes bűnügyi szakértői tevékenységhez, bizonyításhoz.
- g) Eltűnt személyek, tárgyak felkutatásának támogatása: Olyan területek ellenőrzésére nyílik lehetőség, amely járművel vagy gyalogosan nehezen megközelíthetők (pl. hegyoldal, magas növényzettel benőtt mocsaras, lápos terület).

„A magyar légtér pilóta nélküli légi járművel és pilóta nélküli állami légi járművel jogszerűen végrehajtott UAS-műveletre - ide nem értve a zárt térben az ingatlan tulajdonosának vagy használójának jóváhagyásával végrehajtott UAS-műveletet - a pilóta nélküli légi járművek használatát támogató, az aktuális légtér információkat és egyéb korlátozásokat tartalmazó honlap és mobilalkalmazás kormányrendeletben meghatározott használatával vehető igénybe.”²³

Ezt a Hungarocontrol ZRt. biztosítja. az ún. MyDroneSpace alkalmazás útján, amelybe minden kezelőnek regisztrálnia kell. A regisztrációt követően minden repülés előtt a kezelőnek ott kell bejelentenie repülési szándékát és helyét. Az applikáció a bejelentést követően azonnal tájékoztatja a kezelőt, amennyiben a megjelölt légtérben tilalmazott a repülés végrehajtása.

A pilóta nélküli légi járművek és a hozzá kapcsolható periférikus egységek fejlesztései folyamatosak, amelyekhez bármikor csatlakozhatnak új fejlesztők, a piacon újabb és újabb eszközök fognak megjelenni. Ezek alkalmazása pedig a rendvédelmi szervek alapvető feladatainak ellátásában is determináns tényezővé válik.

A pilóta nélküli légi járműveknek a rendőrség jelenlegi gyakorlatában történő alkalmazása – amellyel kapcsolatban nem túlzás az a megállapítás, hogy jelenleg is fejlődik – magas szintű kezelői felkészültséget igényel. Nem elegendő a légi közlekedés biztonsága érdekében a szükséges jogszabályok megalkotása, azok betartása, egyszerre kell – párhuzamosan – szakszerű rendőri intézkedést lefolytatni, azt támogatni, rendszeres alkalmazásukkal pedig a képességeket fejleszteni. Ez csak akkor biztosítható, ha a kezelők a rendszeresített pilóta nélküli légi járművekkel repülési készségük, jártasságuk fenntartása érdekében folyamatosan teljesítenek repülési feladatokat. Ez utóbbiak rendszertelensége, hiánya komoly kockázati tényező és gyakran a bekövetkezett repülésemények, balesetek oka.

Szükségesnek mutatkozik olyan belső normák kidolgozása a rendőrség részéről, amely mindazon túl, hogy a Rendelet előírja repülésbiztonsági szerv felállítását, tovább erősíti a légi közlekedés biztonságát a pilóta nélküli állami légi közlekedési eszközökkel végrehajtott repülések során. Különösen azoknál a területi rendőri szerveknél fontos ahol az ilyen feladatok ellátása nem jelent a kezelők számára napi vagy heti rendszerességű elfoglaltságot.

Irodalomjegyzék

Sipos Attila (2018): Az uni- és multilaterális szabályozói szerep a légi közlekedésben, ELTE Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola PhD értekezés. Bp.

Halászné Dr. Tóth Alexandra (2013): A pilóta nélküli légi járművek repülése a jogi szabályozás tükrében. In: Dr. Palik Mátyás (szerk.) Pilóta nélküli repülés profiknak és amatőröknek. Második javított kiadás. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Bp.

Papp Zoltán (2019): A légtér szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése PhD. dolgozat, Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Doktori Iskola

Gál Andor – Szomora Zsolt (2021): A drónnal történő megfigyelés kriminalizálása, mint a büntetőjogi magánszféra védelem kiterjesztése. Acta juridica et politica, szte. 3.

Jogforrások

2012. évi II. tv. a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről

2020. évi CLXXIX. törvény a pilóta nélküli légi járművek üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról

²³ 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről 6. § (6) bekezdés.

2012. évi C. tv. a büntető törvénykönyvről

1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról

1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről

38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet a pilóta nélküli állami légitársaságok repüléséről.

A Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendelete

Országgyűlési napló 168/1. szám, Budapest 2018. november 18. 23759. hasáb

Csesztregi Csongor József

Iskolaőr – avagy mennyire veszélyesek a magyar iskolák?

Schoolguard- are the Hungarian schools that dangerous?

Absztrakt

Az iskolaőrség, mint a rendőrség irányítása alatt álló szervezet, jogintézmény közel két éve van jelen hazánk oktatási intézményeiben. Írásomban ezt az új jogintézményt vettem górcső alá annak érdekében, hogy az olvasó számára érthető legyen az iskolaőrség működésének célja, irányelvei, valamint megalakulásának oka. Kutatásom elsődleges szempontja annak kiderítése, hogy az iskolaőr jelenléte az egyes oktatási intézményekben milyen mértékben befolyásolja a magyar diákok, illetve pedagógusok mindennapjait.

Kulcsszavak: iskolaőr, iskola, biztonság, rendőrség

Abstract

The School Guard Department, as a department, legal institution under police control, has been present in Hungary's educational institutions for almost two years. In my writing I scrutinize this new legal institution in order to make the School Guard Department's aim, policies as well as the reason of its establishment intelligible for the readers. The primary aspect of my research is to find out how the presence of a schoolguard influences the daily lives of the Hungarian pupils and teachers in certain educational institutions.

Keywords: schoolguard, school, safety, police

Bevezetés, előzmények

Az oktatási intézmények melegágyai lehetnek néhány tipikus szabálysértés, valamint bűncselekmény elkövetésének. E jogellenes cselekmények elkövetése során az egyik legmeghatározóbb jellemző az egymás irányába ható erőszak alkalmazása, amely alatt nem csak a fizikai bántalmazást kell érteni, hanem a pszichikai sérelem okozását is. Az erőszak irányai alapján beszélhetünk tanár-diák, diák-diák, valamint diák-iskolai alkalmazott, szülő-diák, szülő-szülő, szülő-tanár, továbbá ritkább esetben szülő-iskolai alkalmazott és tanár-iskolai alkalmazott erőszakról is¹

„A szélsőségek – legyen szó időjárási, gazdasági, társadalmi, vallási, politikai viszonyokról– egyre nagyobb teret kapnak az emberek mindennapi életében, jelentősen meghatározzák a XXI. századi emberiség létét. A minket körülvevő világ híreit követve – álláspontom szerint– megállapítható, hogy az élet szinte valamennyi területe a szélsőségek irányába mozdult.”² Véleményem szerint hazánkban a 21. században elérte azt a szintet a pedagógusok tekintélye –hasonlóan a rendvédelmi szerveknél dolgozókéhoz, illetve az egyéb közfeladatot ellátó személyekéhez–, ahol már meg sem halljuk nevelő szándékú intelmeiket. Ez nem újkeletű dolog, hiszen korábban is előfordultak kisebb-nagyobb konfliktusok tanár és diák, állampolgár és rendőr között, azonban nem ez volt a jellemző. „A probléma csak tovább halmozódik azzal, hogy a tömegoktatás színvonalára épült, mondhatjuk teljes közoktatás nem alkalmas a családból magukkal hozott hátrányok leküzdésére, sőt azokat konzerválja.”³ Manapság a társadalmi nézetek és trendek miatt ott tartunk, hogy egy rendőrnek szinte könyörögnie kell azért, hogy érvényesíteni tudja a szolgálati jogviszonyából fakadó, és a rendőri intézkedések lefolytatásához szükséges törvényes jogait és teljesíthesse szintén jogszabályból fakadó kötelezettségeit.

¹ URL1

² Papp, 2019, 154

³ Rosta, 2006, 62

Tanár kontra diák

Ahogy fentebb már említettem, a pedagógusok tekintélye jelentős mértékben csökkent az elmúlt három évtized alatt. A diákok egyre növekvő hányada fegyelmetlenebb, tiszteletlenebb. Számos oktatási intézményben a pedagógusok félve mennek be a tanórákra attól tartva, hogy mikor szól vissza neki egy diák, vagy mikor támadják meg valamilyen jegybeírás miatt a tanulók, vagy esetleg szülei. Úgy vélem, az efféle magatartási problémákkal kapcsolatos kérdésekre a választ elsősorban az otthoni környezetben kell keresni. Erre azonban nem kívánok részletesebben kitérni. Ugyanakkor meg kell említenem, hogy nem csak diák, vagy éppen szülője vonatkozásában fordul elő, hogy bántalmazza a pedagógusokat, hanem előfordul az is, hogy egy tanár lép fel már-már fizikai erőszakban megnyilvánuló agresszív magatartással egy diákkal szemben.

A diákok által elkövetett szabálysértések, bűncselekmények

Néhány gondolattal kitérnék a diákok által megvalósított jogellenes magatartásokra. Úgy gondolom, hogy manapság sem ismeretlen az iskola mellékhelyiségeiben dohányzás, sőt szeszes ital, kábítószer, esetleg más pszichoaktív anyag fogyasztása. Nem szeretnék általánosítani, értesülesem szerint azonban országszerte számos középfokú oktatási intézményben előfordult már ez a szituáció. Sokan bele sem gondolnak, hogy a kábítószer birtoklással és fogyasztással bűncselekményt követnek el. Azonosulok azzal a megállapítással, amely szerint *„A gyermekbűnözés kutatása kapcsán számos problémával szembesülünk, melyek közül a legnagyobb az óriási látencia. A sértettek a legritkább esetben tesznek feljelentést a bűncselekményeket elkövetők ellen, ha tudják, vagy sejtik, hogy az gyermekkorú. Maguk az oktatási intézmények is ódzkodnak feljelentést tenni saját diákjaik ellen, tartva az iskola jó hírén esendő csorbától. Még az a jobbik eset, ha csak pedagógiai problémaként tekintenek a gyermekek által elkövetett deliktumokra...”*⁴ Ezen kívül fontos megemlíteni, hogy az egymás fizikai bántalmazása, interneten keresztüli zaklatása, az adott iskola, illetve diáktársa tulajdonának megrongálása sem elhanyagolandó probléma.⁵

„A fegyelmetlenség lehetséges okai: 1. Hátrányos helyzetű gyermekek nagyobb aránya 2. Elemi udvariasság hiánya 3. Megfelelő közösség hiánya 4. Szegényes szókincs 5. Érzelmi fásultság, közöny 6. Negatív életesemények 7. Motivátlanság 8. Értéktrendi különbség az iskola és a család között 9. Harmonikus családi háttér hiánya 10. Szülők közti konfliktus, családon belüli erőszak 11. A szülő érzelmi zsarolhatósága 12. Kialvatlanság

*A fegyelemhiány megnyilvánulási formái: 1. Durva, fajtalan beszéd 2. Társakkal kapcsolatos tanórai beszélgetés 3. Társakkal kapcsolatos erőszak 4. Igazolatlan hiányzás 5. Vandalizmus, rongálás 6. Tettegesség, testi sértés 7. Zaklatás 8. Lopás, zsarolás, rablás 9. Közveszéllyel fenyegetés 10. Tanárokkal kapcsolatos erőszak, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak 11. Droghasználat”*⁶

„Az iskola rendőre” program, mint a gyermek- és ifjúságvédelmi programok egyike

Az általános és középiskolák rendjének fenntartásában történő közreműködés rendőrségi végrehajtásáról szóló 23/2012. (XII. 21.) ORFK utasítás alapján az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv (továbbiakban: rendőrség) közreműködőként vehet részt az általános és középiskolák rendjének fenntartása érdekében. Teheti mindezt kizárólag az iskolák kezdeményezésére. Az oktatási intézmények biztonságosabbá tételét és a felnövekvő generációk jogkövetésre nevelését szolgáló kezdeményezések közé számos bűnmegelőzési program tartozik, többek között a D.A.D.A., az

⁴ Sipos, 2015, 50

⁵ URL1

⁶ Szabóné Farkas, 2021, 12-13.

ELLEN-SZER, valamint az „Iskola rendőre” program. Témaválasztásom okán az „Iskola rendőre” programot taglalom, amellyel összefügg az iskolaórség megalakulása.⁷

Az Országos Rendőr-főkapitányság (továbbiakban: ORFK) bizonyára úgy gondolta, hogy ha időközönként rendőri jelenléttel tud biztosítani az iskolákban, akkor a fent említett problémákat egy idő után meg tudja szüntetni, vagy legalábbis kontroll alatt tudja tartani. Így a rendőrség 2008. szeptember 1-én meghirdette az „iskola rendőre” programot.⁸ Elsősorban általános iskolák részére hozták létre ezt a kezdeményezést, majd idővel kiterjesztették a középfokú oktatási intézményekre is. A program keretében az országban minden általános iskola részére kijelöltek egy rendőrt (jobbára azt a körzeti megbízottat, akinek a működési körzetéhez tartozik az iskola), aki annak az adott intézménynek nyújt segítséget baleset- és bűnmegelőzési kérdésekben.⁹ Az ő feladata továbbá kapcsolatot tartani az adott intézmény vezetésével, az ott tanuló diákokkal, valamint a szüleikkel.¹⁰

1. kép: az "iskola rendőre" program kabalája



forrás: URL3

Mivel az őszi tanévkezdés elején számos –gyakran az érintett diákok halálával végződő– közúti közlekedési baleset történik az iskolák előtti gyalogátkelőhelyeken és az úttesten a tanórákra siető diákok, illetve a kellő körültekintést elmulasztó gépjárművezetők miatt, az „iskola rendőre” a diákok számára a tanterv keretében megtanítja a számukra fontos KRESZ ismereteket.¹¹ Ezáltal az oktatók és az „iskola rendőre” a gyermekekkel már alsó tagozatos korokban az iskola udvarán bóják segítségével a KRESZ által előírt kerékpározási ajánlásokat ismertetik, valamint a gyalogátkelőhelyeken történő megfelelő átkelést gyakorolják. Ezen felül meghatározott napokon a reggeli órákban az „iskola rendőre”, vagy más esetekben egy járőrpár szavatozza a gyerekek számára a biztonságos átkelést a gyalogátkelőhelyeken az adott tanintézmény előtt.¹² „Az „Iskola Rendőre” program keretein belül minden tanévkezdést megelőzően forgalomtechnikai bejárást kell tartani az oktatási intézmények körül annak érdekében, hogy az esetleges balesetveszélyes forgalomszervezési megoldásokat, hiányosságokat orvosolják, pótolják. A működési körzet forgalomszervezési szempontból történő figyelemmel kísérése a körzeti megbízottat folyamatosan érintő feladat.”¹³ Ennél a pontnál érdemes kitérni arra a tényre, miszerint manapság a diákok leterheltsége, a szoros tanrend, illetve a kevés osztályfőnöki óra következtében az egyes iskolák kénytelenek elzárkózni a rendőrség nyújtotta oktató-nevelő tevékenység lehetőségétől, így csak a gyalogátkelőhelyek ellenőrzésére tartanak igényt.

⁷ 23/2012. (XII. 21.) ORFK utasítás az általános és középiskolák rendjének fenntartásában történő közreműködés rendőrségi végrehajtásáról

⁸ URL2

⁹ URL2

¹⁰ URL2

¹¹ URL2

¹² URL2

¹³ Papp, 2020, 378

Ezen felül az iskola rendőre segédkezik a már korábban említett D.A.D.A.-program megfelelő lebonyolításában.¹⁴ Ez azt jelenti, hogy az adott oktatási intézmény védőnőjével konzultálva a szexuális felvilágosítás mellett az AIDS veszélyeire is felhívja a figyelmet. Továbbá előadást tart a drog, az alkohol, valamint a dohányzás káros hatásairól, valamint megoldásokat és ajánlásokat nyújt a diákoknak annak érdekében, hogy megelőzze a kapcsolatba kerülésüket a fent említett szerekkel. Ezek az előadások –az előadást hallgató diákok életkorától függően– elrettentő példákkal, megtörtént eseményekkel szolgálnak, így elősegítve azt, hogy a diákoknak elmenjen a kedvük a különböző szerek használatától. Az évek során megállapítást nyert, hogy az állandó jelenlét hiányában ezek a fajta felvilágosítások, előadások sok pozitív hatást nem érnek el. Bár az „iskola rendőre” -ként funkcionáló helyi körzeti megbízottak jelenleg is prevenciók előadások sokaságával látják el a diákokat, az oktatási intézmények mosdójában a tiltott dohányzás, illetve kábítószer használat, valamint a diákok és tanárok közötti erőszak nem szűnt meg, továbbá a rendőrség állományában bekövetkezett létszámcsökkenés és az ebből adódó feladattöbblet hatására már nem tudta garantálni a program rendeltetésszerű működését és eredeti céljának megvalósítását, így annak hatékonysága negatív irányba változott. A körzeti megbízottak ezirányú tevékenysége egyébként nem újkeletű, már az 1964-ben kiadott, első egységes körzeti megbízotti szabályzatban is kinyilatkoztatásra került. *„A körzeti megbízottal szemben – az eredményes bűn- és balesetmegelőzés érdekében – már ekkoriban elvárásként fogalmazódott meg az oktatási (felvilágosító nevelő), valamint a gyermek- és ifjúságvédelmi tevékenység, amelynek keretében szükséges volt megismertetni a lakossággal többek között az idényjellegű bűncselekmények jellemzőit, a gyakori szabálysértésekkel kapcsolatos információkat, és a szabályos közúti közlekedésre vonatkozó elvárásokat.”*¹⁵ Sőt, ha kicsit visszamegyünk az időben, akkor megállapíthatjuk, hogy a körzeti megbízott megelőző jellegű tevékenysége szinte egyidős magával a szolgálati formával, ugyanis már 1955-ben elvárás volt a körzeti megbízottal szemben a *„Kimagasló szakmai felkészültség: a körzeti megbízotti szolgálat ötvözte az ekkor kimagasló jelentőséggel felruházott bűnügyi, valamint megelőző rendészeti (ma bűnmegelőzési, illetve balesetmegelőzési) tevékenységet.”*¹⁶

Az iskolaőrségről

Az Iskolaőrség megalakulása

Az országgyűlés 2020. július 3-án fogadta el azt a törvényjavaslatot, amely értelmében, az iskolai erőszak megszüntetése és megelőzése céljából néhány vonatkozó törvény módosításra kerül. Így létrejött az iskolai erőszak megszüntetése és megelőzése érdekében szükséges egyes törvénymódosításokról szóló 2020. évi LXXIV. törvény, amely a Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvényt (a továbbiakban: Rtv.) is módosította és egyben az iskolaőrség megalakulását is jelentette. Ezáltal lehetővé vált, hogy a 2020 szeptemberében induló tanévben már iskolaőrök ügyeljenek a rendre és a fegyelemre az oktatási intézményekben. Ezt azonban számos szülő, diák, valamint pedagógus nem fogadta kitörő lelkesedéssel. Sokan úgy vélték, hogy ez csak az iskolai agresszió tüneteit kezelné, de voltak, akik azt mondták, hogy agresszióval nem lehet az agresszió ellen fellépni, és az a megfelelő megoldás, ha a tanárok és/vagy a portások jogkörét kibővítik.¹⁷ Sokan úgy vélték, hogy ezzel az új jogintézménnyel „Amerika majmolása” következett be, ugyanis az Egyesült Államokban már évek óta foglalkoztatnak iskolarendőröket bizonyos tanintézményekben.

Az aggályok ellenére az intézményfenntartók felmérése alapján, valamint az intézményvezetők kérésére 490 állami fenntartású intézményben kezdték meg szolgálatukat az iskolaőrök.¹⁸

¹⁴ URL2

¹⁵ Tihanyi, Papp, 2022 a, 698

¹⁶ Tihanyi, Papp, 2022 b, 597

¹⁷ URL4

¹⁸ ORFK-hoz benyújtott közérdekű adatigénylés

2. kép: toborzó plakát



forrás: URL5

Jogi háttér

Az iskolaőr a szolgálatellátása során végzett munkáját számos, a rendőrségre is vonatkozó jogszabály szabályozza, így az Rtv., a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról szóló 2015. évi XLII. törvény (Hszt.), a rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011 (XI. 22) BM rendelet (a továbbiakban Rszsz.), az iskolaőrökről szóló 27/2020 (VII. 17.) BM rendelet, valamint az iskolaőrök képzéséről, kiegészítő képzéséről, vizsgáztatásáról, valamint a képzés és vizsga helyett elfogadható szakirányú képesítések és képzettségek jegyzékéről szóló 28/2020 (VII. 17.) BM rendelet. Az iskolaőr a magyar Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) szerint közfeladatot ellátó személynek minősül, így a jogalkotó fokozott védetség alá helyezte. Ezek értelmében az iskolaőr kizárólag a számára kijelölt oktatási intézmény, valamint az őrutasításban szereplő feladatok ellátása során élhet intézkedési és kényszerítőeszköz-használati jogosultságával.

Felszerelés

A felszerelés tekintetében az iskolaőr nem sokban különbözik egy rendőrájárótól vagy őrtől. Az iskolaőr kényszerítőeszköz-használati joggal került felruházásra, azonban lőfegyverhasználati jog nem illeti meg. Ennél fogva rendelkezik rendőrbottal, bilincssel, vegyi eszközzel (gázspray). Ezeket az eszközöket a munkáltató, azaz az illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság biztosítja az iskolaőr számára, melyeket a részére kiadott őrutasításban tételesen rögzítenek. Továbbá rendelkeznie kell egy egyéni számmal ellátott szolgálati jelvényvel, valamint egy szolgálati igazolvánnyal.¹⁹

Ruházat

A formaruházat tekintetében sincs sok eltérés az iskolaőr öltözete és a rendőri gyakorló ruházat között. Az iskolaőrök kék, valamint fehér galléros pólót (teniszínget) viselnek „ISKOLAŐR” felirattal, valamint rendelkeznek kék gyakorló nadrággal, pilotkával, téli és nyári felsővel, kesztyűvel, bakancssal, névkitűzővel, hímzett karjelvényvel, valamint esővédővel.²⁰ Ezeket szintén a Rendőrség biztosítja számukra, megfelelő viselésüket a korábban említett jogszabályok írják elő.

¹⁹ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény

²⁰ Az iskolaőrökről szóló 27/2020. (VII. 17.) BM rendelet

3. kép: Egy iskolaőr ruházata és felszerelése



forrás: URL6

Az iskolaőr intézkedésére vonatkozó jogszabályi előírások

Az iskolaőr szolgálatellátása során meglehetősen széles jogkörrel rendelkezik. Az Rtv., valamint az Rszsz. tételesen felsorolja, hogy mely esetekben milyen intézkedésre, tevékenységellátásra jogosult. Az iskolaőr többek között igazoltathat, helyszínt biztosíthat. Fontos kihangsúlyozni, hogy az iskolaőr csak annak az intézménynek a területén intézkedhet, amely a számára kiadott őrutasításban meghatározásra került.

Az Rszsz. VIII/A fejezete taxatívén felsorolja az iskolaőrökre vonatkozó szabályokat, ideértve az intézkedésükre vonatkozó közös szabályokat is. Ennek vonatkozásában kiemelnék néhány, általam fontosabbnak vélt szabályt. Az iskolaőr az őrutasításban foglalt feladatok elvégzésén túl –amennyiben az iskola területén belül igényt tartanak rá– köteles a tőle elvárt mértékben felvilágosítást adni, valamint segítséget nyújtani.²¹ Az iskolaőr intézkedése megkezdése előtt napszaknak megfelelő köszönés után közli a nevét, azonosító számát, majd intézkedésének tényét és célját az intézkedés alá vont személlyel. Ezek közlése abban az esetben mellőzhető, ha az iskolaőri intézkedés foganatosítását az előzetes közlés ellehetetlenítené, vagy az intézkedés eredményességét aránytalan mértékben veszélyeztetné.²² Az iskolaőr az arányosság elvét követve először felszólítja az intézkedés alá vont személyt az intézmény, illetve a tanulók vagy az ott dolgozók biztonságát sértő vagy veszélyeztető tevékenysége abbahagyására. Amennyiben a felszólított személy nem tesz eleget az iskolaőr felszólításának és a késedelem nem jár az intézkedés eredményességének aránytalan veszélyével, a következő lépésként kilátásba helyezi a szigorúbb fellépést. Ezen felül köteles minden olyan általa észlelt, illetve tudomására hozott jogsértő magatartásról értesítenie a legközelebbi rendőrt, vagy az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv valamely (az Rtv. 4/A. § 1. bekezdésében meghatározott) szervét, amely rendőri intézkedést tesz szükségessé (intézkedést kezdeményez).²³

Amennyiben olyan esemény következett be, amely során helyszínbiztosítás szükséges, az iskolaőr a tőle elvárt módon elsősegélyben részesíti vagy részesítteti az esemény során megsérült, megbetegedett, vagy más okból segítségre szorulókat. A személy elleni erőszakos, vagy közveszélyt okozó büntetendő cselekmény vagy tulajdon elleni szabálysértés elkövetésén tetten ért személyt a rendőr megérkezéséig visszatartja. Az eseményben érintetteket, az esemény észlelőit feltartóztatja, eltávolítja az illetéktelen személyeket a helyszínről, azt körülhatárolja, megőrzi eredeti állapotában, megfigyeli és megállapítja, hogy megváltoztatták-e a helyszínt, miben változtatták meg, ki és miért változtatta meg, azonnali

²¹ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102./H. §

²² A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102./J. §

²³ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102./I. §

jelentést tesz a szolgálati előjárójának, továbbá ha a sérültet mentő gépkocsival kell elszállítani a helyszínről, akkor feljegyzi annak forgalmi rendszámát, valamint útvonalát.²⁴

Az iskolaőr feltartóztathatja azt a személyt, akitől felvilágosítást kér, az intézkedés alá vont személyt korlátozhatja, megakadályozhatja az intézkedés helyszínének elhagyásában.²⁵

Az iskolaőr igazoltatja, aki az intézmény területén az intézmény, illetve az iskola tanulói, illetve ott dolgozói biztonságát sértő, vagy veszélyeztető cselekményt követ el, illetve aki ilyen cselekmény elkövetésével gyanúsítható.²⁶

Amennyiben törvényes feltételei fennállnak, az iskolaőr –az Rtv. rendelkezései szerint– kényszerítő eszközt is alkalmazhat. Ide tartozik a testi kényszer, valamint a korábban megemlített rendőrbot, bilincs, illetve vegyi eszköz. Ezeket kizárólag az oktatási intézmény területén alkalmazhatja. Az egyes kényszerítő eszközök alkalmazásáról az arra okot adó körülmény megszűnését követően haladéktalanul jelentést tesz a közvetlen szolgálati előjárójának, továbbá értesíti az illetékes kapitányságon működő ügyeletet, vagy a tevékenységirányítási központot.²⁷

Az iskolaőr csak akkor jogosult intézkedésre, ha arra alkalmas állapotban van, formaruházatát az előírtak szerint, annak minden ékítményével viseli, továbbá szolgálati igazolványa, valamint jelvénye együttesen nála van, illetve a legfontosabb, hogy az oktatási intézmény területén történjen az intézkedésre okot adó cselekmény, körülmény.²⁸

Felvétel

Iskolaőr abból a személyből lehet, aki magyar állampolgársággal, valamint büntetlen előélettel rendelkezik, cselekvőképes, továbbá nem áll a rendvédelmi szerv hivatásos állománya tagjának foglalkoztatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt.²⁹ Azok a személyek, akik ezeknek a feltételeknek megfelelnek, –akárcsak a rendőrség hivatásos állományú tagjai, vagy hivatásos állományhoz csatlakozni kívánó személynek– egy egészségügyi, egy pszichológiai, illetve egy fizikai alkalmassági teszten mennek végig az erre vonatkozó BM rendeletnek megfelelően.

A jelöltek először az egészségügyi alkalmassági vizsgálaton esnek át. Ennek lényege, hogy jelentkezőről orvosi vizsgálat során állapítják meg, hogy szakmailag képes-e ellátni a meghatározott feladatokat, valamint, hogy megfelelő-e a személyi higiénés állapota.³⁰

A következő lépés a fizikai alkalmassági vizsgálat. Az erre vonatkozó, az iskolaőrökről szóló 27/2020 (VII. 17.) BM rendelet tételesen felsorolja a végrehajtandó gyakorlatokat, az elérhető maximum pontszámokhoz való követelményt, valamint a gyakorlatok helyes végrehajtásának módját. Három feladatot kell teljesíteni a jelentkezőknek. Az egyik gyakorlat a fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás, a másik feladat a hanyatt fekvésből felülés, illetve az utolsó az 1500 méteres síkfutás.³¹

A sort a pszichológiai vizsgálat zárja. Ezt a vizsgálatot a jelentkező az általa megpályázott oktatási intézményben betöltendő álláshely szerint illetékes megyei rendőr-főkapitányság pszichológusa végzi.³² Mivel egy elég speciális munkakörrel van szó, ezen az alkalmassági vizsgálaton a pszichológusnak teljes mértékben meg kell győződnie arról, hogy a pályázó pszichikai állapota révén alkalmas-e az adott munkakör betöltésére, kiváltképp arra vonatkozóan, hogy képes-e kezelni a feladata ellátásával együtt járó konfliktusokat.

„A pszichológiai alkalmassági vizsgálat kiterjed a személyiség egészének, az intellektuális képességeknek, a kommunikációs készségeknek és a társadalmi normáknak való megfelelési

²⁴ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102/L. §

²⁵ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102/N. §

²⁶ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102/M. § (1)

²⁷ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 102/O. (1)-(2)

²⁸ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet

²⁹ URL7

³⁰ Az iskolaőrökről szóló 27/2020. (VII. 17.) BM rendelet 3.§

³¹ Az iskolaőrökről szóló 27/2020. (VII. 17.) BM rendelet 2. számú melléklet

³² Az iskolaőrökről szóló 27/2020. (VII. 17.) BM rendelet 14.§

*képességeknek a vizsgálatára.*³³ Ezek alapján a korábban említett rendelet a 16. bekezdésében tételesen felsorolja azokat a minimumfeltételeket, amelyekkel rendelkeznie kell a jelentkezőnek. Ennél fogva a pszichológus kétféle minősítést adhat a jelentkezőnek: alkalmas, vagy alkalmatlan.³⁴ Az alkalmassági vizsgálatok –a hivatásos állományú rendőrökéhez hasonlóan– a felvételt követően időszakosan ismétlődnek.

Képzés

Amennyiben a pályázó sikeresen teljesítette a korábban részletezett alkalmassági vizsgálatokat, az a megyei-rendőrőrkapitányság, amelynek személyi állományába jelentkezett, munkaviszonyt létesít a leendő iskolaőrrel. Innentől kezdve megkezdődik számára az a képzés, amelynek tudásanyagát elsajátítva kiválóan végezheti későbbi munkáját. Erre a folyamatra az iskolaőrök képzéséről, kiegészítő képzéséről, vizsgáztatásáról, valamint a képzés és a vizsga helyett elfogadható szakirányú képesítések és képzettségek jegyzékéről szóló 28/2020 (VII. 17.) BM rendelet vonatkozik.

Az iskolaőrök képzése 120 órában történik, melyek elméleti és gyakorlati előadásokat tartalmaznak.³⁵ A képzés három modulból (pedagógiai, és gyermekpszichológiai, bűnmegelőzési és konfliktuskezelési, valamint rendvédelmi felkészítés és gyakorlati) épül fel, amelyek végén minden alkalommal modulzáró vizsgát kell tenni.³⁶ A rendelet 6. melléklete tételesen felsorolja, hogy az egyes modulokat milyen képzettség, illetve képesítés vált ki.

A komoly követelmények miatt a jelentkezők közel fele morzsolódott le, és már az előszűrőn kiesett, sokan pedig a képzés során buktak ki.³⁷ Ezáltal 497 fő kezdhette meg szolgálatát, ebből 422 intézményi iskolaőrként, 75-en pedig tartalékos iskolaőrként.³⁸

Ez a szám 2021 szeptemberében 437 fő intézményi iskolaőrből, valamint 62 fő tartalékállományból tevődött össze.³⁹

Intézkedéssel szembeni jogorvoslat lehetősége

Az iskolaőrök által végrehajtott intézkedések ellen lehetőség van jogorvoslat benyújtására. Ezt a jogorvoslatot a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény IX. fejezetében leírtak alapján elsősorban az általános rendvédelmi feladatok ellátására létrehozott rendőri szerv illetékes rendőrkapitánysága részére kell benyújtani. Lehetőség van az Alapvető Jogok Biztosa általi elbírálásra is, amennyiben a panasz elintézése nem tartozik más eljárás hatálya alá.⁴⁰

Az ORFK-hoz benyújtott közérdekű adatigénylés során azt a tájékoztatást kaptam, hogy az iskolaőrség fennállásának első napjától, azaz 2020. szeptember 1-től egészen 2021. szeptember 31-ig mindösszesen két esetben érkezett panasz az iskolaőrök intézkedésével összefüggésben. Az indok az egyik esetben a gyermekekkel történő kommunikációs mód nem megfelelő megválasztása, míg a másik esetben kényszerítő eszköz jogosulatlan alkalmazása volt. Sajnos az esetekkel kapcsolatban pontosabb információ nem áll rendelkezésemre. Könnyen gondolhatjuk úgy, hogy azért ilyen alacsony a panasztételek száma, mert a járványhelyzet következtében az iskolaőrök nem találkoztak olyan gyakran a diákokkal, azonban véleményem szerint ez a megközelítés nem helyénvaló, ugyanis hiába hivatkozunk a digitális oktatásra, miközben hivatalos forrásból tudjuk, hogy egy év működés alatt 362 esetben kellett intézkedést foganatosítani az iskolaőröknek. E tekintetben könnyedén megállapíthatjuk azt a tény, hogy

³³ Az iskolaőrökről szóló 27/2020. (VII. 17.) BM rendelet 15.§ (2)

³⁴ Az iskolaőrökről szóló 27/2020. (VII. 17.) BM rendelet 17.§ (1)

³⁵ Az iskolaőrök képzéséről, kiegészítő képzéséről, vizsgáztatásáról, valamint a képzés és vizsga helyett elfogadható szakirányú képesítések és képzettségek jegyzékéről szóló 28/2020. (VII. 17.) BM rendelet 2.§ (1)

³⁶ Az iskolaőrök képzéséről, kiegészítő képzéséről, vizsgáztatásáról, valamint a képzés és vizsga helyett elfogadható szakirányú képesítések és képzettségek jegyzékéről szóló 28/2020. (VII. 17.) BM rendelet 3.§ (1)

³⁷ URL8

³⁸ URL9

³⁹ ORFK-hoz benyújtott közérdekű adatigénylés

⁴⁰ A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 10/C.§ (4)

az iskolaőrök a megkezdett intézkedéseiket kellő hatékonysággal tudják eredményre juttatni, ugyanis a panasztevés ténye nem alapozza meg azt, hogy az érkezett panaszok kivizsgálását követően megállapítást nyert az intézkedés jogszerűtlensége, szakszerűtlensége, sürgősségi jellege, aránytalansága. Ennek tudatában feltételezhetjük azt is, hogy a diákokra nagyobb mértékben tudnak hatást gyakorolni az iskolaőrök, mivel a fiatalok tartanak a komoly és súlyos következményektől, illetve megállapítható az is, hogy az iskolaőrök megfelelő képzést kapnak, és teljes mértékben fel vannak készítve a szolgálatellátásuk során felmerülő problémák, akadályok leküzdésére.

Hatékonyság vizsgálat

Az iskolaőrök –mint azt már korábban említettem– 2020 szeptember 1-jén kezdték meg szolgálatukat közel 500 oktatási és nevelési intézményben. A koronavírus okozta helyzet miatt azonban az iskolák csupán pár hónapon keresztül működtek megszokott formájukban. A 2020 november 4-én kihirdetett rendkívüli jogrend vonzata, hogy az általános iskolák felső tagozatosai, valamint a gimnáziumok, illetve szakközépiskolák átálltak a távoktatás rendszerére és a diákok csak bizonyos napokon, kizárólag gyakorlati foglalkozásra léphettek be az egyes oktatási intézmények területére. 2021 március 5-ig működtek jelenléti formában az általános iskolák alsó tagozatai, azonban ezt követően ők is az online térben folytatták ismeretük tágítását.

A távoktatás időtartama alatt az iskolaőrök feladatát a tevékenységüket irányító helyi koordinátor határozta meg, figyelemmel a kialakult helyzetre, valamint az adott oktatási intézmény vezetőségének igényeire. Mivel bizonyos iskolákban gyakorlati foglalkozás céljából változatlanul be kellett járniuk a diákoknak, az iskolaőrök szolgálatellátása a megszokott módon folytatódott. Ahol teljes mértékben digitális oktatás zajlott, továbbá az iskola személyzete sem tartózkodott az adott oktatási intézményben –ami indokoltá tette volna az iskolaőr jelenlétét– az iskolaőr a rendőrkapitányság illetékességi területén bűnmegelőzési feladatokat látott el. Ezen felül egyes iskolaőröket átvezényeltek másik oktatási intézménybe az ott szolgálatot teljesítő iskolaőr mellé, úgynevezett társiskolaőrként. Az átvezénylés csak a digitális oktatás fenntartásáig szólt, így ezt követően visszatérhettek az eredetileg kijelölt szolgálatellátási helyükre.⁴¹

Azonban ez a rövid időszak is rengeteg tapasztalattal szolgál. 2020. szeptember 1. és 2021. szeptember 31. közötti időintervallumban már hat alkalommal indult büntetőeljárás közfeladatot ellátó személy elleni erőszak, illetve hivatalos személy vagy közfeladatot ellátó személy támogatója elleni erőszak gyanúja miatt.⁴²

A következő adat 2020. évre vonatkozik: „Szeptember 1-je és 30-a között 206 esetben volt szükség az iskolaőrök intézkedésére, elsősorban bűnmegelőzési célú figyelemfelhívásra. Testi kényszerrel összesen kétszer kellett alkalmazniuk, egyéb kényszerítő eszköz alkalmazására nem volt szükség.”⁴³

A police.hu weboldal, az általános rendőrségi feladatokat ellátó szerv hivatalos honlapja pontosan felsorolja, hogy egyes megyékben hány esetben kellett intézkedniük az iskolaőröknek.

⁴¹ ORFK- hoz benyújtott közérdekű adatigénylés

⁴² ORFK- hoz benyújtott közérdekű adatigénylés

⁴³ URL10

1. táblázat: Az iskolaőrök intézkedésének száma 2020. szeptember 1. és 2020. szeptember 31. között

Nógrád	50
Borsod-Abaúj-Zemplén	32
Jász-Nagykun-Szolnok	26
Heves	20
Hajdú-Bihar	12
Zala	11
Tolna	11
Baranya	9
Győr-Moson-Sopron	6
Szabolcs-Szatmár-Bereg	5
Veszprém	5
Komárom-Esztergom	4
Bács-Kiskun	3
Békés	3
Csongrád-Csanád	3
Vas	3
Somogy	3

forrás: URL10

A táblázatból tisztán kivehető, hogy három megye szorul leginkább az iskolaőrök jelenlétére, mégpedig Nógrád, Borsod-Abaúj-Zemplén, valamint Jász-Nagykun-Szolnok megye. Mivel az ORFK nem vezet statisztikát az iskolaőrök megyékre lebontott számáról, nem lehet megállapítani, hogy azért magas az intézkedések száma, mert az érintett megyékben jelentősen több iskolaőr lát el szolgálatot, vagy más oka van az eltérésnek. Mindemellett az intézkedések pontos jellegéről sincs hivatalos tájékoztatás.

Amennyiben a 2020. október 1. és 2021. szeptember 31. közötti intervallumot vizsgáljuk, megállapítható, hogy az intézkedések száma 206-ról 362-re emelkedett.⁴⁴ A korábban közzétett táblázat –amely az intézkedések megoszlását tartalmazta megyékre lebontva– oly mértékben változott, hogy Nógrád, valamint Borsod-Abaúj-Zemplén megyét már nem Jász-Nagykun-Szolnok megye követte, hanem Heves megye.⁴⁵ A számok jól mutatják, hogy 12 hónap alatt nem emelkedett annyit az intézkedések száma, mint amennyi az első hónapban keletkezett. Ebben nagy szerepet tölthetett be a távoktatás, ugyanis az alatt az időszak alatt kevés diákkal érintkeztek, vagy egyáltalán nem is kerültek kapcsolatba diákokkal az iskolaőrök, ugyanakkor meglehet, hogy az iskolaőrök jelenléte eredményezte az egyes cselekmények elkövetését.

Mindenesetre egyes intézményekben nem a rendeltetésének megfelelő munkakört kellett ellátnia az iskolaőrnek, hiszen néhány esetben a hiányzó portás szerepét töltötte be, valamint ő végezte a kapun történő belépésnél a testhőmérséklet ellenőrzést és a járványügyi intézkedésekkel kapcsolatos szabályok betartását figyelte.⁴⁶ Az utóbbi két feladatmeghatározás vonatkozásában alapvetően nem merülhet fel semmi probléma, hiszen a járványügyi intézkedések betartása, valamint betartatása a közrend és a köznyugalom fenntartása, jelen esetben az iskola rendjének fenntartása érdekében jelentős szerepet tölt be. Azt a tényt viszont nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az iskolaőrt –szerencsére kevés esetben – portásként, esetleg karbantartóként kezelik. Ez a fajta feladatmeghatározás véleményem szerint nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy az iskolaőr ne tudja teljesíteni azt a tőle elvárt feladatot, amely hozzájárul az adott intézmény biztonságának növeléséhez. Arról nem is beszélve, hogy ez teljes mértékben ellenkezik az őrtasításban meghatározottakkal.

A továbbiakban szeretnék néhány esetet megemlíteni, amelyeket nyilvánosságra hoztak, és amelyek során kiemelkedően fontos szerepet játszott az iskolaőr jelenléte, illetve hiánya. 2020. év októberében emelkedett az iskolaőröket igénylő oktatási intézmények, valamint az iskolaőrök által lefolytatott

⁴⁴ ORFK- hoz benyújtott közérdekű adatigénylés

⁴⁵ ORFK-hoz benyújtott közérdekű adatigénylés

⁴⁶ URL11

intézkedések száma is. Október 31-ig az intézkedések száma 257-re emelkedett, amelyből nagyobb számban még mindig a bűnmegelőzési célú figyelemfelhívás fordult elő, azonban már 12 esetben kellett kényszerítő eszközt alkalmazni.⁴⁷

Két esetben is iskolaőrre támadtak. Az egyik eset 2020 október 8-án történt Budapesten, egy zuglói szakközépiskolában. A tényállás szerint egy zavart nő az iskola lépcsőjén várakozó diákokat zaklatta, akik a szolgálatot ellátó iskolaőről kértek segítséget. Az iskolaőr először megpróbálta szóban meggyőzni a hölgyet, hogy távozzon, aki viszont először egy kalapácsot, majd egy vascsövet vett elő, amivel az iskolaőr felé kezdett hadonászni. Ekkor az iskolaőr lefegyverezte a nőt, és mivel már korábban bejelentést tett a rendőrkapitányságon, a kitérő járőröknek előállítás céljából átadta. A nővel szemben felfegyverkezve elkövetett közfeladatot ellátó személy elleni erőszak büntett gyanúja miatt indult eljárás.⁴⁸ Egy másik esetben, 2020 október 22-én egy Nógrád megyei általános iskola egyik diáklányáért ment édesanyja, amikor észrevette, hogy lányán kisebb sérülések vannak egy korábbi esés miatt, ezért beszélni szeretett volna az iskola igazgatójával, valamint a lány tanáraival. A járványügyi intézkedéseknek megfelelően szülők az iskola területére nem léphettek, ezért az éppen szolgálatot teljesítő iskolaőrre arra kérte, hogy távozzon. A nő a többszöri felszólítás ellenére sem hagyta el az iskola területét, ehelyett az iskolai dolgozók, illetve a diákok előtt szidalmazta, majd a falnak lökte az iskolaőrt. A Balassagyarmati Járási Ügyészség közfeladatot ellátó személy elleni erőszak büntetvével, valamint becsületsértés vétségével vádolta a nőt.⁴⁹ A nőt 1 év 10 hónap börtönbüntetésre ítélték, amit – tekintettel a büntetlen előéletére – 2 év 6 hónapra felfüggesztettek.

2020 október 12-én egy polgári általános iskolában egy 13 és egy 14 éves fiú verekedett össze. Az ebédszünetben az iskolaőr arra lett figyelmes, hogy két fiatal fiú verekedni kezdett, majd ezt követően szétválasztotta őket, ezután értesítette a rendőrséget. A verekedésben mindketten könnyű sérüléseket szenvedtek, amelyeket az iskolaorvos még a helyszínen ellátott. A 14 éves fiú ellen a Hajdúnánási Rendőrkapitányság súlyos testi sértés kísérlet elkövetésének megalapozott gyanúja miatt indított nyomozást.⁵⁰

Egy 2021 február 1-i cikk az ORFK sajtószóvivője által elmondottak alapján 308 intézkedésről írt a félév során. *„Ebből 72 alkalommal kellett fellépni bűncselekmény vagy szabálysértés miatt, melyek közül 48-szor bűncselekmény, jellemzően garázdaság, testi sértés miatt, 24-szer pedig szabálysértés történt.”*⁵¹

A korábban említett szituációk is alapvetően megbotránkoztatók, hiszen jól mutatják, hogy számos esetben még az iskolaőr jelenléte sem elegendő ahhoz, hogy visszatántorítsa a potenciális elkövetőket cselekményük megkezdésétől. Nem beszélve arról, hogy a mai modern világban a személyesen lezajló verbális zaklatás és fizikai bántalmazás mellett az internetes zaklatás, azaz a „cyberbullying” is a fénykorát éli, amely egyre több diákot érint. *„A cyberbullying közismert formája a gyermekkorúak között megvalósuló kortárserőszak. A cybertérben történő abúzust fiatal felhasználói közösség gyakorolja, és igen gyakran előzménye vagy következménye a kortárs csoportok hagyományos iskolai környezetben zajló kollektív magatartásának. A cybermegfélemlítés normasértő jellege állandó, de nem minden esetben váltja ki a kontrollintézmények reakcióit, ami az érintett felhasználó azon szubjektív megítélésétől függ, hogy a felé irányuló nyomásgyakorlást normasértőnek minősíti-e vagy jelzi-e a környezetének.”*⁵² Az ilyen és ehhez hasonló magatartásokat az iskolaőr személyes jelenléte sem tudja megállítani, sőt, jórészt ennek következtében a személyesen történő zaklatást – amelyet véleményem szerint könnyedén észlelni és kezelni lehetett – felváltja a cyberbullying. Sajnos a következő esemény is ehhez köthető, amely nagy visszhangot keltett a médiában. A 2021. év szeptemberében a tanévkezdést követően néhány nappal a baktalórántházai Vay Ádám Gimnázium, Mezőgazdasági Szakképző Iskola és Kollégium egyik 16 éves tanulója öngyilkosságot követett el, mivel két lány osztálytársa zaklatta, gúnyolta, trágár kifejezésekkel illette.³⁹ A sértett ezt korábban jelezte az osztályfőnökének, aki

⁴⁷ URL12

⁴⁸ URL13

⁴⁹ URL14

⁵⁰ URL15

⁵¹ URL16

⁵² Kiss,2019,79

összehívta az osztályközösséget az eset megbeszélése céljából, majd ezt követően biztosította a sértettet, hogy többet már nem fogják verbálisan szidalmazni. Ez azonban nem vezetett eredményre, tovább folytatódta az atrocitások, amelynek következménye egy fiatal fiú halála lett. A sértett barátai azt állítják, hogy nem tapasztaltak semmilyen gyanús, a sértettre nem jellemző magatartást.⁵³ Utólag azonban nyilvánvalóvá vált, hogy voltak előjelei. A fiú az öngyilkosságát megelőző napokban szótlan volt, nem nevetett, nem mosolygott. Ha a barátok, illetve a tanárok korábban észlelik a jeleket, akkor nagy valószínűséggel nem végződik halálessel a történet.

Mindamellet, hogy a szóban forgó iskolában –információim szerint– nincs iskolaőr, az eset kapcsán komoly hatékonysági problémára derül fény. Úgy gondolom, hogy az ilyen esetek elkerülése érdekében az iskolaőr feladata a diákok pszichológiai és érzelmi állapotának folyamatos monitorozása, természetesen a tőle elvárható mértékben. Amennyiben felmerül a zaklatás bármely formájának gyanúja, kötelessége értesíteni a zaklatást elszennvedő diák osztályfőnökét, illetve az iskola igazgatóját is. Ezzel kapcsolatban a későbbiekben megemlítek egy példát, amely szerintem tökéletesen megmutatja, hogy miként kell eljárni az ilyen esetek megelőzése érdekében.

Kérdőívek kiértékelése

Kutatásom során a diákok iskolaőrökkel kapcsolatos véleményére is kíváncsi voltam. Ennek felmérése érdekében két kérdőívet állítottam össze. Az egyiket úgy készítettem el, hogy fel tudjam mérni, hogy a nyolcadik, illetve kilencedik osztályba járó diákokat mennyire befolyásolja a továbbtanulásukban, ha egy általuk választani kívánt, vagy választott intézményben iskolaőr lát el szolgálatot. A másik az iskolaőr és a diákok közötti kapcsolatra helyezi a hangsúlyt a diákok szemszögével. A kérdőíveket a fennálló koronavírus okozta járványhelyzetre tekintettel elektronikusan juttattam el nagykanizsai iskolákba ismerőseimen, barátaimon keresztül. Mivel az egyik kérdőív egy meghatározott korcsoportba tartozó diákoknak készült, a kitöltés hitelességét megőrizve az egyes iskolákban dolgozó, általam régebb óta ismert pedagógusok segítségét kértem a kitöltés végrehajtásának koordinálásában. Három iskolából, egy általános iskolából, egy gimnáziumból, illetve egy szakközépiskolából érkeztek a kitöltések, összesen 79 diák közreműködésével. Sajnálatos módon számos esetben előfordult, hogy a kérdőívet pontatlanul töltötték ki, így a pontos adatok kinyerése csak 74 kérdőívből valósult meg, ebből 40 válasz érkezett a nyolcadikos, illetve kilencedikes diákok részéről a nekik szóló kérdőívre, valamint 34 válasz érkezett a többi korosztálytól a nekik szánt kérdőívre.

A nyolcadikos és kilencedikes diákok által kitöltött kérdőív eredményei

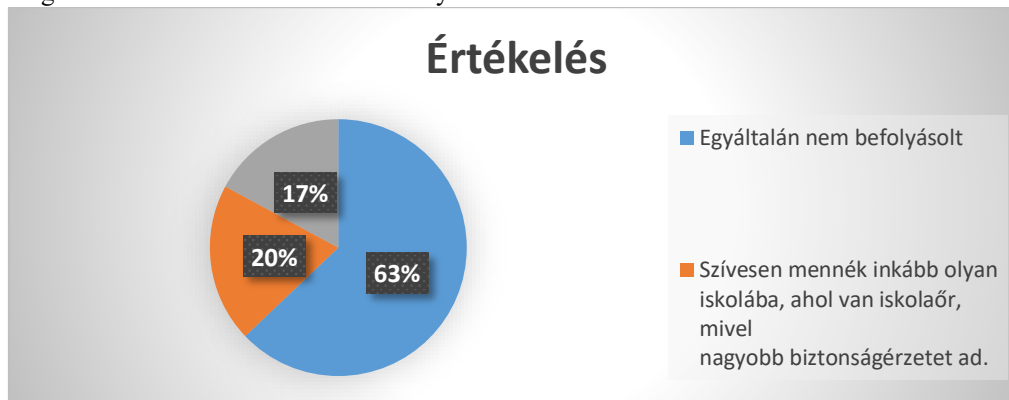
Az öt kérdés közül az első a kitöltők közötti nemek megoszlására irányult. Megtudtam, hogy a kitöltőkből 21 fő lány, 19 fő pedig fiú.

A következő kérdés az osztályra, így a válaszokból kideríthető, hogy 34 fő még nyolcadik osztályos, 6 fő pedig már kilencedikes. A 21 lány közül 18 még nyolcadik osztályos, 3 pedig már kilencedikes. A fiúk tekintetében azt mutatják a számok, hogy 16 fiú jár nyolcadik osztályba, 3 pedig már kilencedik osztályos.

A következő kérdésem a nyolcadikos diákoknak szólt. Arra voltam kíváncsi, hogy milyen mértékben befolyásolja őket az a tény, hogy a továbbtanulás szempontjából választott intézményben iskolaőr működik.

⁵³ URL17

1. diagramm: adatok a továbbtanulás befolyásolásáról



forrás: Szerző saját adatok alapján

A válaszadók közül a nyolcadikos diákok –ahogy az a fenti diagramból is jól látszik– 63%-a, azaz pontosan 21 fő válaszolta azt, hogy egyáltalán nem befolyásolja őket pályaválasztásuk szempontjából. 20%, azaz 7 fő gondolja úgy, hogy szívesen menne olyan iskolába, ahol iskolaőr lát el szolgálatot, amely nagyobb biztonságérzetet nyújt a diákoknak. 17%, azaz 6 fő pedig úgy gondolja, hogy ahol iskolaőr működik, ott számottevően jelennek meg magaviseleti problémák a diákok körében. A nemek összefüggésében lebontva a statisztika a következőképpen alakul. A 18 nyolcadik osztályos lány közül 11 fő válaszolta azt, hogy nem befolyásolja őket döntésükben, 1 fő gondol negatívan az iskolaőr működésére, valamint 6 fő érzi úgy, hogy szívesen menne olyan iskolába, ahol iskolaőr lát el szolgálatot. A 16 nyolcadik osztályos fiú közül 10 fiú válaszolta, hogy egyáltalán nem befolyásolja őket az iskolaőr jelenléte, 1 fiú a továbbtanulásával kapcsolatos döntésére negatívan hat az iskolaőr jelenléte, valamint 5 fiú szívesen menne olyan iskolába, ahol iskolaőr működik.

Ha jól megfigyeljük a számokat, akkor levonható az a következtetés, miszerint a diákok többségét egyáltalán nem érdekli, vagy éppen pozitívan érinti az iskolaőr jelenléte az általuk továbbtanulás szempontjából választott iskolában. Azt is észre vehetjük, hogy nincs különbség a fiúk, illetve a lányok véleménye között. Meglátásom szerint, ha nagyobb távlatokban gondolkodunk, és sokkal több diákkal töltöttük ki a kérdőívet, akkor feltehetően azt tapasztalhatjuk, hogy az előbb említett befolyásoltsági mutatók a kitöltők számának növelésével hasonló arányban oszlanak meg. Tehát valószínűsíthetjük, hogy a diákok többsége pozitívan gondol arra az iskolára, ahol iskolaőr működik pontosan azért, mert úgy gondolják, hogy az iskolaőr jelenléte bűnmegelőző jelleget tölt be, így sokkal nagyobb az adott iskolában a biztonságérzetük. Azok a diákok, akik negatívan gondolnak arra az adott iskolára, ahol iskolaőr működik vélhetően az iskolaőrré egyfajta ellenreakcióként gondolnak az intézmény részéről a diákok által elkövetett szabálysértésekre, bűncselekményekre.

A következőkben a kilencedikes diákok körében tettem fel az előbb említett kérdést, amelyekre szintén ezt a három válaszlehetőséget adtam meg. A 6 kilencedikes diák közül egyenlően oszlott el a nemek aránya, tehát 3 fiú, illetve 3 lány volt a válaszadók között. Sajnos a kitöltési hajlandóság ebben a korosztályban meglehetősen csekély volt, ennek ellenére kiderült, hogy a 3 lány közül 2 főt egyáltalán nem befolyásolt az iskolaőr jelenléte az általuk választott iskolában, 1 fő pedig kifejezetten nem kívánt olyan iskolában továbbtanulni, ahol iskolaőr lát el szolgálatot. A 3 fiú közül mind a 3 főt azt a választ adta, hogy őket nem befolyásolta döntésükben az iskolaőr jelenléte.

Utolsó kérdésem arra irányult, hogy milyen mértékben kapnak tájékoztatást az osztályfőnöktől, esetleg a választani kívánt intézmény honlapján arról, hogy az intézményben működik iskolaőr, vagy sem. Erre a 40 fő kitöltő közül 35 fő válaszolta azt, hogy nem kapnak semmilyen tájékoztatást erről, 5 fő pedig kap az osztályfőnöktől. Ezzel kapcsolatban álláspontomat a későbbiekben taglalom.

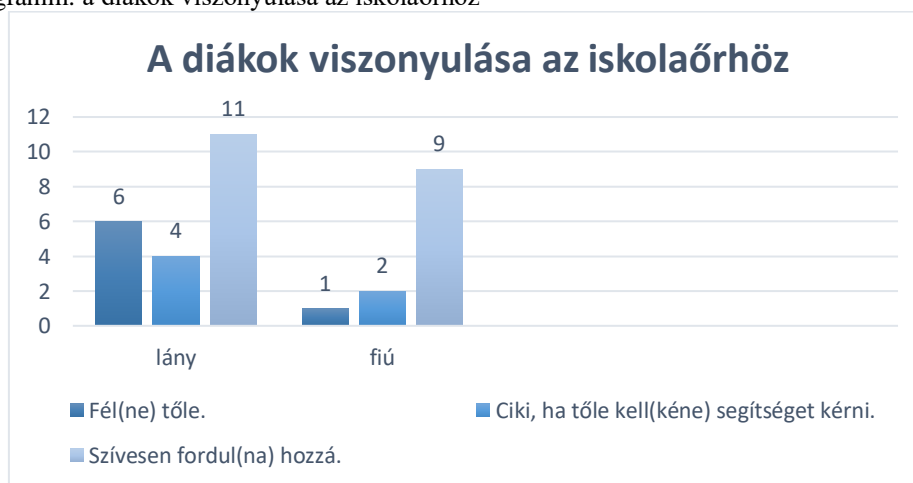
Általános kérdőív az iskolaőrsegről

Ahogy korábban megemlítettem, készítettem egy kilenc kérdésből álló kérdőívet, amellyel arra keresek választ, hogy a diákok hogyan viszonyulnak, viszonyulnának az iskolaörhöz. Az első kérdésem a kitöltő életkorára vonatkozik. Meghatároztam egy bizonyos korcsoportot, akik felé irányult a kérdőív, így a válaszlehetőségek a 14. életkor, valamint 18. életév életkort engedték megadni. Ez alapján megállapíthatjuk, hogy a kitöltők meglehetősen vegyes arányban képviselik az egyes korcsoportokat. A legnagyobb számban 17 éves kitöltők vettek részt, összesen 14 fő képviselőjében, utánuk 6 fő 15 éves, őket követve a 18, illetve a 16 éves diákok 5-5 fővel, majd 4 fő képviselőjében a 14 éves tanulók. A következő kérdésem a nemek arányát volt hivatott felmérni. Ebből kiderül, hogy 21 fő lány, illetve 13 fő fiú volt a válaszadók között. A kitöltők közül csupán 1 fő válaszolta azt, hogy az iskolájában van iskolaőr. Feltettem egy kérdést azokhoz a diákokhoz, akiknek az iskolájukban iskolaőr működik a szükségességével kapcsolatban. Erre a kérdésre ez az 1 diák így felelt: „Igen, mert az iskolában történő bűncselekmények száma csökkent”.

Sajnos egy vélemény alapján nem állíthatunk fel statisztikai adatot, azonban egy kicsit elemezni mindenképpen érdemes. Feltételezhető, hogy a diák nem rendelkezik a rendészet területén használt szakkifejezések átfogó tudatával, ezért említ bűncselekményt. A diák feltehetőleg az iskola házirendjének megsértésére gondolhatott, esetleg egy-egy kisebb súlyú, személyi sérüléssel nem járó verekedésre asszociálhatott. Tehát a válaszából kiderül, hogy az ő szubjektív biztonságérzetét növelte az iskolaőr jelenléte.

A válaszadók 100%-a állítja, hogy nem került kapcsolatba iskolaőrrel. Feltettem a diákok számára azt a 3 válaszlehetőséggel ellátott kérdést, amely arra keresi a választ, hogy a tanulók milyen mértékben viszonyulnak, viszonyulnának az iskolaörhöz. A válasz az alábbi diagram szerint alakult:

2. diagramm: a diákok viszonyulása az iskolaörhöz



forrás: Szerző saját adatok alapján

Jól megfigyelhető, hogy a lányok körében meglehetősen megosztó ez a kérdés, ugyanis a lány kitöltők kicsivel többek, mint fele szívesen fordulna az iskolaörhöz, azonban az is jól látszik, hogy 28% inkább félne az iskolaörtől, 19% pedig nem szívesen kérne tőle segítséget. A fiúk lényegesen nagyobb arányban fordulnának segítségért az iskolaörhöz. A válaszadó 13 főből csupán egy fiú tartanak az iskolaörtől, kettő pedig inkább mástól kérne segítséget, mint tőle. Mivel kamaszkorú fiatalokról beszélünk, nem meglepő az, hogy 6 fő inkább nem kérne segítséget az iskolaörtől. Véleményem szerint az iskolaörség vonatkozásában pontosan az lenne az elsődleges feladat, hogy arra buzdítsuk a diákokat, hogy bármilyen segítség kérése esetében nyugodt szívvel vegyék igénybe az iskolaőr szolgálatát. Ezt úgy tudjuk elérni, ha megértetjük a fiatalokkal azt, hogy az iskolaőr nem ellenük van, hanem értük.

A továbbiakban azokhoz a diákokhoz fordultam, akik olyan intézményben tanulnak, ahol nincs iskolaőr. Arra kértem őket, írják le véleményüket azzal kapcsolatban, hogy igényt tartanak arra, hogy

iskolájukban az iskolaőr lásson el szolgálatot. A 33 válaszadó közül 3 fő szeretné, ha lenne iskolaőr az intézményben. A konkrét válaszaik a következők: „Igen, a biztonság mindig jó”, „Igen, mert lehet, hogy a diákok fegyelmezettebbek lennének.”, „Lehet, hogy az iskola biztonságosabb lenne miatta, ezért azt hiszem, igen.”

Csupán két válaszadó véli úgy, hogy az adott iskolában magatartásbéli problémák mutatkoznának meg a diákok részéről. A többi válasz szerint az adott iskolában a diákok jelentős része fegyelmezett, tisztelettel.

Összegzés és javaslatok

A begyűjtött információk, statisztikai mutatók alapján kialakított véleményem szerint egy jól működő rendszert hoztak létre az iskolákban, oktatási intézményekben. Ennek ellenére úgy gondolom, hogy rossz irányba mutat az, hogy kényszerítő eszközök segítségével biztosítjuk a rendet az iskolákban. Álláspontom szerint az iskolai erőszak az iskolaőr jelenlétével nem fog megszűnni, maximum áthelyeződik egy másik szférába. Ezalatt értem az iskola területén kívüli helyszíneket, valamint az iskolaőr által lefedetlen online világot.

Meglátásom szerint jelenleg az iskolaőrségről való tájékoztatás egyáltalán nem megfelelő. A kérdőív adatai alapján 40 főből csupán 5 kapott tájékoztatást arról, hogy egy a továbbtanulás szempontjából választott intézményben működik-e iskolaőr. A kitöltött kérdőívekből megállapítható, hogy számos diákot befolyásolhat ez a tényező. A megfelelő tájékoztatás érdekében egy hiteles, folyamatosan frissített, naprakész táblázatot kellene vezetni, amely tartalmazza az összes intézményt, ahol ténylegesen működik iskolaőr. Jelenleg az interneten számos ilyen táblázat érhető el, amely fals adatokat tartalmaz. A félretájékozódás megelőzése érdekében egy központosított szerv, például az Oktatási Hivatal készíthetne és tehetne mindenki számára elérhetővé egy ilyen, hiteles adatokat tartalmazó táblázatot. Továbbá ösztönözni kellene az oktatási intézményeket, hogy hivatalos internetes oldalukon hívják fel a figyelmet arra, hogy az adott iskolában van iskolaőr, vagy sem.

Véleményem szerint arra is sokkal nagyobb figyelmet kell fordítanunk, hogy a diákokat, szülőket, pedagógusokat biztosítsuk afelől, hogy az iskolaőr nem ellenük van, hanem értük. Ennek elérése érdekében népszerűsíteni kellene az iskolaőrséget rövidebb videók, riportok alapján, amellyel az iskolaőrök bűnmegelőző, segítő szerepét állítjuk előtérbe.

Irodalomjegyzék

Kiss Tibor (2019): Deviancia az online térben In: Kiss Tibor; Parti Katalin; Prazsák Gergő: Cyberdeviancia Budapest, Magyarország: Dialóg Campus Kiadó - Nordex Kft 2019. 55-88. o.

Papp Dávid (2019): Szélsőséges időjárási viszonyokkal, extrém hőséggel kapcsolatos vezetői, parancsnoki feladatok Magyar Rendészet XIX évf: 4.

Papp Dávid (2020): A körzeti megbízotti szolgálat kialakulása In: Ruzsonyi, Péter (szerk.) Közbiztonság: Fenntartható biztonság és társadalmi környezet tanulmányok III. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó 365-391.

Rosta Andrea (2006): Fiatalkori bűnözés és bűnmegelőzés (PhD értekezés) Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntetőjogi és Kriminológia Tanszék

Sipos László (2015): Gyermekbűnök, közérkölcsök... in: Ricsei Béla (szerk.) Magyar Tudomány Ünnepe "Útközben" tudományos konferencia: absztraktok Nyíregyháza, Magyarország: Debreceni Egyetem Egészségügyi Kar

Szabóné Farkas Tünde (2021): Iskolaőrök státusza, szerepe az oktatási rendszerben (szakdolgozat) Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntetőjogi Tudományok Intézete Büntetőjogi és Kriminológia Tanszék

Tihanyi Miklós, Papp Dávid (2022) a: A körzeti megbízotti szolgálat története 2. A kezdetektől a rendszerváltásig Belügyi Szemle 70. évf. 4. 689-703.

Tihanyi Miklós, Papp Dávid (2022) b: A körzeti megbízotti szolgálat története 1. A kezdetek Belügyi Szemle 70. évf. 3. 589-605.

Internetes források

- URL1: https://borsosajka.files.wordpress.com/2017/04/iskolai_eroszak.pdf (Letöltve:2021.03.26.)
- URL2: <https://www.koloknet.hu/iskola/iskola-rendore-program/> (Letöltve: 2021. 03. 28.)
- URL3: <https://kamaraonline.hu/2200-rendorrel-folytatodik-az-iskola-rendore-program> (Letöltve: 2021. 11. 04.)
- URL4: <https://444.hu/2020/06/11/az-iskolaorseg-csak-a-tuneteit-kezelne-az-iskolan-beluli-eroszaknak> (Letöltve: 2021. 03. 28.)
- URL5: https://www.debreciner.hu/cikk/3130_szuksegtelen_es_butasag_az_iskolaorok_altalanos_a_volt (Letöltve: 2021. 11. 04.)
- URL6: <https://boon.hu/kozelet/helyi-kozelet/az-iskolaorok-munkajarol-pozitiv-az-eddigi-visszajelzes-4587697/> (Letöltve: 2021.03.26.)
- URL7: <http://www.police.hu/hu/iskolaor> (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL8: https://web0.nepszava.hu/3087212_mar-az-eloszuron-kiesett-az-iskolaorsegre-jelentkezők-tobbsege (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL9: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/szervezeti-hirek/augusztus-3-an-kezdetet-vette-az> (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL10: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/szervezeti-hirek/iskolaorseg-az-első-30-nap> (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL11: https://eduline.hu/kozoktatas/20201002_iskolaorok (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL12: <https://www.youtube.com/watch?v=Pe0S2FOikw> (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL13: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/gyerekek-kertek-segitseget-az-iskolaortol> (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL14: <https://444.hu/2021/03/16/felfuggesztett-bortont-kapott-egy-no-amiert-falnak-lokte-az-iskolaort> (Letöltve: 2021. 03. 26.)
- URL15: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozrendvedelem/iskolaorvetett-veget-a-verekedesnek> (Letöltve: 2021. 03. 28.)
- URL16: <https://www.vg.hu/kozelet/2021/02/fel-ev-alatt-308-szor-intezkedtek-az-iskolaorok> (Letöltve: 2021. 03. 28.)
- URL17: <https://www.origo.hu/itthon/20210908-csendben-turi-a-tragediat-a-vajai-asszony-akinek-meghalt-a-16-eves-fia.html> (Letöltve: 2021. 10. 26.)

Jakab Rudolf – Mészáros Gábor
Közlekedési agresszió
The traffic aggression

Absztrakt

Célunk a közúti közlekedésben résztvevő járművezetők agresszivitásának vizsgálata. Módszertanként a kutatás során nem reprezentatív, online kérdőíves vizsgálatot végeztünk.

Kutatásunkban az agressziót, mint az emberiség egyik ősi evolúciós jelenségét kutattuk és hívtuk fel a figyelmet arra, hogy ez a destruktív elem, amely az őskorban sokszor a túlélést és a sikeres fajfenntartást jelentette, hogyan ágyazódott be napjaink közlekedési moráljába.

Szinte nincs olyan hét, hogy ez a közlekedési agresszió ne szerepelne folyamatosan visszatérő negatív tapasztalatként valamelyik híradásban vagy éppen egy reggeli beszélgetős rádióműsorban, ahol az emberek megosztják negatív tapasztalataikat.

Kutatásunkban bemutatjuk az agressziót és annak típusait, annak beágyazódását a közlekedésbe, egy általunk elvégzett kísérlet és kérdőív segítségével bemutatjuk az agresszió jelenlétét a különböző közlekedési formák esetén, majd ezt követően levonjuk a következtetéseket, javaslatokat teszünk a probléma megoldására és jövőbeli megelőzésére.

Kutatásunk során szembesültünk azzal, amit már a dolgozat ötletének megfogalmazódásakor ismerősöktől, kollégáktól, családtagoktól és a különböző közösségi médiákból is megtudtunk, hogy a probléma sokkal mélyebb és szerteágazóbb társadalmi jelenséggé vált napjainkban. A kutatás utolsó fejezetében kínálunk megoldási lehetőséget a közlekedési agresszió kezelésére és elfogadható társadalmi keretek közé szorítására. Megállapításaink szerint az egyéni érdekérvényesítés a váratlan szituációkban a közúti járművezetőkben gyakran agressziót vált ki. A kutatással bizonyítottuk, hogy a közlekedési szocializáció terén szükség van a járművezetők hatékonyabb képzésére, hogy a közlekedés terén visszaszorítsuk az agressziót.

Kulcsszavak: agresszió, közlekedés, viselkedés, társadalmi probléma, tolerancia

Abstract

Our aim to examine the aggressiveness of drivers in road traffic. A non-representative online questionnaire survey was conducted as our method.

In our research we have disserted about aggression as an ancient evolutionary phenomenon of mankind. We wanted to draw attention to the fact, how this destructive element, which helped the cave man to survive and to maintain the species, embedded into now days traffic morality.

There is not barely a week without this transport/ traffic aggression appearing as a negative experience in the news or even in morning radio shows where people are telling their stories about it.

In our paper we present aggression and its types, its embedding into public transport. With the use of an experiment and questionnaire made by ourselves we show the presence of aggression in different forms and modes of public transport. we draw the conclusion, bring forward motions to solve and prevent this problem.

During our research we realized that now days this problem became a deeper and more diversified social phenomenon, our relatives, colleagues and [acquaintances](#) also affirm this to us even before the idea of our research was formulated.

In the last part of our study we try to propose some ways to solve or control the problem of traffic/transport aggression.

According to our findings the individual advocacy in unexpected situations often provokes aggression in road drivers. The research has demonstrated the need for better training of drivers in traffic socialisation to reduce aggression in traffic.

Keywords: aggression, traffic / transport, behaviour, social problem, tolerance

Korábbi kutatások, tanulmányok az agresszivitás terén

Az agresszió, mint téma régóta foglalkoztatja az emberiséget, tekintettel arra, hogy nem újkeletű, az az emberiség létezése óta fennálló jelenség. Sokan kutatták és foglalkoztak részterületeivel, eredetével, megelőzésével, indokaival, vagy globálisan az agresszivitás minden részletével. Eltérő vizsgálati szempontok szerint eltérő elméletek születtek az agresszióval kapcsolatosan.

Freud híresebb, 1927-es elmélete szerint, az agresszió a minden egyes emberen belül lakozó két ösztön összeapásának kivetüléséből származik. A halálösztön, mely az egyén ellen irányul, és voltaképp a halálvágy kifelé fordul, és erőszakban fejeződik ki. A bennünk lakozó bizonyos mennyiségű agresszív feszültséggel Freud szerint együtt kell élnünk, mert a civilizált társadalom erre kényszerít minket. Ha azonban az elfojtás túlságosan erős, az a pszichés egyensúly felborulásához vezet. Ebből egyetlen kivezető út adódik, és ez a harag kimutatása vagy az agresszió kiélése¹.

A John Dollard és Neal E. Miller nevéhez fűződő frusztrációs elmélet szerint agresszió akkor keletkezik, ha az egyént valamilyen cél elérésében, törekvésében akadályozzák, szükségletének, vágyának kielégítését megghiúsítják. Ezt az elgondolást azonban sokan bírálták: egyfelől nem minden frusztráció okoz agressziót, másfelől ebből nem vezethető le egyértelműen a támadókészség, sőt nem minden támadás oka a frusztráció².

1941-ben Dembo és Lewin óvodás gyerekekkel igazolta, hogy a frusztrálás valóban agressziót vált ki. Eszerint minél közelebb van a cél, minél kevésbé elképzelhetetlen, hogy vágyainkat kiéljük, annál nagyobb a frusztráció, ha mégis ezt megakadályozzák. S minél nagyobb a frusztráció, annál nagyobb az agresszió. Megfigyelték, hogy a frusztráló helyzet mindenkiből agresszivitást vált ki, azonban az agresszivitás mértéke, és a frusztrációtűrés mértéke igen különböző³.

Albert Bandura 1961-ben végzett kísérlete arra irányult, hogy az agresszióval kapcsolatos viselkedésmintákat tanulmányozza. A kísérletet óvodás korú gyermekek körében végezte egy Bobo baba nevű, felfújható bábú segítségével.

1. kép: Bobo-doll



forrás: URL1

Bobo babán az ütéseknek, s más beavatkozásnak nem maradt nyoma, illetve kialakításának köszönhetően egyből visszatért eredeti álló helyzetébe, tehát az agresszióknak nem maradt semmilyen látható nyoma, következménye.

¹ Freud, 2020

² Dollard – Miller, 1950

³ Barker et al, 1943

A kísérletbe bevont gyermekeket három csoportra osztották, mindhárom csoportnak más-más felnőtt viselkedésformát mutattak, s ez után küldték őket Bobo baba közelébe. Az első csoportban lévő gyermekek azt látták, hogy a Bobo babát bántó felnőttet megjutalmazták, a második csoportban lévők azt, hogy a felnőttet megsziadták, a harmadik csoport tagjai pedig azt, hogy semmilyen következménnyel nem járt – sem pozitív, sem negatív – a baba bántalmazása.

A kísérlet eltérő eredményeket hozott a három csoport esetében: a jutalmazásos modell esetében a gyerekek több, intenzívebb agresszív viselkedést mutattak. A büntető modell esetében a gyerekek nagyobb hányada kedvesen fordult Bobo baba felé, csak kisebb arányban léptek fel agresszívan. A passzív modell esetében is megoszlott a barátságosan és bántalmazóan viselkedő gyerekek, azonban arányuk eltért a büntető modellben tapasztaltaktól; ebben a csoportban többen voltak, akik agressziót mutattak, mint akik gyengédséget⁴.

Berkowitz úgy vélte, hogy nem minden esetben az agresszió az elsődleges reakció a frusztrációs helyzetre. Szerinte a szituáció körülményei és a tanult viselkedésformák befolyásolják a reakciót. Erős befolyásoló tényezőnek tekintette az egyén értékrendjét is⁵.

Konrad Lorenz „Az agresszió” című könyvében az állatok irányából vizsgálja a viselkedéstudományokat. Lorenz szerint az állatok legfontosabb ösztöne az agresszió, melynek működése révén kialakul a csoportokon belüli rangsor. Kitér arra is, hogy az embereknél is működik ugyanez a mechanizmus, bár a kultúra korlátai között maradva.

„A civilizált emberiség saját maga által okozott gondjainak egyike, hogy az egyénnel szembeni emberiség követelményei ellentétben állnak az emberiség érdekeivel.”⁶

Durkheim a társadalmi stabilitást veszi alapul, ez alapján dolgozta ki „homo duplex” modelljét. Meglátása szerint az emberben lévő kettősség lehet a deviáns, agresszív viselkedés oka. A modell szerint az ember egyrészt saját, önző igényeinek kielégítésére törekszik, másrészt pedig hisz az erkölcsi társadalmi értékekben is.

Az anómia fogalmát is Durkheimnek köszönhetjük. Ez a társadalmi értékek meggyengülése által elért állapot. A társadalmi értékek elvesztése bizonytalansághoz, a norma hiányához, s e tekintetben az egyén önmaga ellen elkövetett agressziójához, akár öngyilkossághoz is vezethet⁷.

Desmond Morris az agresszív viselkedést a társadalmi helyzet és szituációk irányából közelítette meg. Azt vizsgálta, hogyan viselkedik az egyén alárendelt, elnyomott vagy zsúfolt szituációkban.

„A kutatások kiderítették, hogy az agresszió mértékét fokozni lehet, ha a gyermekeket összezsúfolják. Sűrű zsúfoltságban csökkennek a csoport tagjai között működő, kölcsönös, barátságos akciók, s a romboló, agresszív formák gyakoribbak és hevesebbek lesznek.”⁸

Elliot Aronson egy interjúban úgy nyilatkozott, hogy a verseny teszi az embereket agresszívvá: minél élesebb a versengés egy közegben, annál nagyobb számban, és magasabb mértékben jelenik meg az agresszív viselkedés a csoporton belül. Aronson szerint ennek az oka, hogy a versenyhelyzet közben a gyengébbek ellen fordulnak. Aronson megoldási javaslatl is él a problémára: úgy véli, hogy ha a csoporton belül együttműködésre készítetik a tagokat, az együttműködés képes csökkenteni az agressziót. *” Egy zárt kapcsolatban az emberek általában elfojtják kisebb bosszúságaikat, és negatív érzéseiket megtartják maguknak. A felszínen tehát minden pozitívnak látszik, de valójában a nyugvópont nagyon törékeny, és az érzések hirtelen megváltozásakor az egész felborulhat.”⁹*

⁴ Bandura, 1976

⁵ Halász et al., 1979

⁶ Lorenz, 2013

⁷ Durkheim, 2003

⁸ Morris, 2016

⁹ Aronson, 2008

Ranschburg Jenő a „*Félelem, harag, agresszió*” című művében leírja, hogy az agresszív viselkedés leggyakoribb kiváltó oka a szülői minta. Abban az esetben, ha egy gyermek azt a mintát látja, hogy a szülő, esetleg mindkét szülője konfliktushelyzetekre agresszivitással reagál, akkor ez a minta modellté válik a gyermek számára. A tanult, tapasztalaton alapuló minta alapján hasonló helyzet kialakulása esetén a megoldást ő is az agresszivitásban látja.¹⁰

Otto F. Kernberg elméletében az agresszív késztetés egy veleszületett adottság. Eredetét leginkább a szülővel, főleg az anyával való kapcsolatban keresi. Úgy véli, hogy az anya és az apa kép is torzítottak, döntően agresszív színezetűek, mely kihat az egyén későbbi, felnőtt személyiségére, ami ezáltal gyakran deviáns, vagy agresszív elemekkel erősen tarkítottá válik.¹¹

Dr. Ross Campbell az agressziót helytelenül kezelt haragnak tekinti. Campbell nem az agresszió okát vizsgálja, hanem annak eredményeit: Sokféle következménye lehet a harag nem helyes kezelési módjának: kapcsolatok elhidegülése, deviancia, illetve agresszív viselkedés is.¹²

Agresszió beágyazása közlekedésbe, célkitűzés

Az agresszió szinte minden korosztályban, minden kultúrában és élethelyzetben megjelenhet, azonban a közlekedési szituációkban a többi helyzetnél nagyobb mértékben van jelen. Majdnem biztosan kijelenthető, hogy talán az egyik legjelentősebb melegegy az agresszív viselkedés előfordulásának.

Ennek egyik oka a világ felgyorsult menete, az állandó rohanás, másik oka a folyamatos stresszhelyzet, ami az emberek életének szinte folyamatos velejárója, illetve a közlekedésben részt vevők magas száma. A közlekedés tekintetében leggyakrabban az autóvezetők körében fordul elő az agresszív viselkedés: sokkal magasabb számban, mint akár a tömegközlekedést, a kerékpárt vagy a gyaloglást választók között.

Kutatásunk témája az agresszió vizsgálata a közlekedésben, célja pedig annak vizsgálata, hogy ez a viselkedésforma hogyan, mi által, milyen módon vagy eszközökkel csökkenthető. Ehhez a különböző közlekedési formákat használó személyek tapasztalatait, a közlekedépszichológiát, a közlekedési szabályokat, a közlekedési etikettet és kérdőívet használtunk, továbbá kísérleteket kívántunk elvégezni.

Az agresszió jelenléte a különböző közlekedési formák esetén

„A mi kis Földünk népegyvelegében mindinkább szükség van rá, hogy egymás iránti tiszteletre és türelemre neveljük magunkat, már csak amiatt is, mert a technika és az új közlekedési eszközök révén, mondhatni fenyegető közelségbe kerültünk egymáshoz”¹³.

Ernst Hans Gombrich osztrák származású brit művészettörténész, író és egyetemi tanár idézett meglátása megragadja, s részben meg is magyarázza a közlekedésben tapasztalt agresszív viselkedés lényegét.

Hazánkban az első autót 1895-ben hozta be Bécsből Hatschek Béla budapesti optikai műszerész. Az ő esetében, s főleg az ő korában, amikor az autók száma az utakon szinte a nullával volt egyenlő, az agresszió nem a közlekedés többi szereplője részéről volt érzékelhető: *„A kis Benz megállt Nicoletti kávéház terasza előtt, (...) a hatás leírhatatlan volt. (...) Mindenki kirohant az utcára. Ott pillanatok alatt százakra menő tömeg verődött össze. A két őrszemes rendőr nem bírt a közönséggel. Lökődtek, taposták egymást, mindenki közlekedés akarta látni a nagy csodát. Az egyik rendőr segítségért telefonált a*

¹⁰Ranschburg, 1973

¹¹ Kernberg, 2019

¹² Chapman – Campbell, 2019

¹³ Gombrich, 2018

központi ügyeletre, ahonnan két rendőrtiszt érkezett az Oktogonra. Beható tárgyalás indult meg. Tiltó rendelkezés nincs, de a kérdés mégis tisztázásra szorul.”¹⁴ .

2. kép: Hatschek Béla Benz autóján



forrás: URL 2

A fenti cikkből is látható, hogy már az első autó, bár ilyen formájában egyedül használta a közutakat, máris kiváltotta a megszokottól eltérő viselkedést a környezetből. Mindez hatványozódik a világ felgyorsulásával és az autók számának gyors növekedésével.

Az agresszív, normálistól eltérő viselkedés azonban nem csupán az autósokat érinti. Érintheti és érinti is a gyalog közlekedőket, a kerékpárosokat, és a tömegközlekedést használókat is. Akár egymással, akár a más közlekedési eszközzel haladókkal is. Nem ritkán előfordul konfliktus kerékpáros és autós közt, illetve autóbusszal közlekedő és személygépjárművel közlekedő között, de akár gyalogos és gyalogos közt is.

Tömegközlekedés

A pszichológia foglalkozik a személyes tér kérdésével. Meghatározza azokat a távolság-határokat, melyek az egyes személyek között tartandók, figyelembe véve a személyek közötti kapcsolat jellegét. Edward T. Hall 1966-ban megjelent, „*Rejtett dimenziók*” című könyvében foglalta össze elméletét a személyes terekről. Ennek lényege, hogy testünket négy távolsági zóna veszi körül, és ennek óriási jelentősége van személyközi kapcsolatainkban. A legtágabb a nyilvános távolság, ahol bárki tartózkodhat, anélkül, hogy zavaró érzést keltene. A következő a társas zóna, ami tárgyalásoknál, vásárlásnál, ismeretlen emberekkel való kapcsolat esetén komfortos. Ezután következik a személyes távolság, ami a barátokkal, közeli ismerősökkel való érintkezés távolsága. A legszemélyesebb azonban az intim távolság, mely a testünktől számított nagyjából 50 centiméteres övezetet jelent. Ebbe a közelségbe csak a családunkat és a hozzánk legközelebb állókat engedjük be¹⁵ .

A személyes terek tiszteletben tartására általában a tömegközlekedési eszközökön nincs lehetőség. Jellemző a tömeg, a zsúfoltság, főleg a reggeli, illetve a munkaidő végi időszakokban. Ezesetben tehát nem oldható meg egymás, és a saját személyes tér tiszteletben tartása. Nem ritka, hogy egy-egy járaton a közlekedési eszközön meghatározott létszám, esetleg annál magasabb létszám is utazik. Elkerülhetetlen az emberek érintkezése, és a tokolódás. Ez pedig frusztrációt, nyugtalanságot okoz az emberekben.

¹⁴ URL2

¹⁵ Hall, 1975

A közlekedési agresszió vizsgálata

A közlekedésben követendő szabályok szigorú és egyértelmű szabályozása különböző jogszabályok hatálya alá tartozik. Egyértelmű szabályozás vonatkozik a közlekedőkre és a közlekedési eszközökre egyaránt. A közlekedési magatartást azonban jóval tágabban kell értelmezni, mint a vezetni tudást, vagy a közlekedésre vonatkozó szabályok ismeretét.

„A közlekedési kultúra az emberiség kultúrájának közlekedéssel összefüggő része. Szűkebb értelemben a közlekedési kultúra a biztonságot előtérbe helyező, udvarias, partnerségre törekvő, környezettudatos, toleráns közlekedési magatartásformák, viselkedési minták és attitűdök összessége. Tágabb értelemben pedig a közlekedési építmények (utak, vasutak, hidak, buszpályaudvarok, vasútállomások, kikötők, repülőterek), a közlekedési járművek, folyamatok és jelzésrendszerek műszaki, technikai vívmányait és kulturális értékeit is magába foglalja.”¹⁶

A közlekedési kultúra milyensége határozza meg egy adott közeg közlekedésben való részvételének biztonságát, nyugalomát, dinamikáját és hangulatát is. A közlekedési kultúra az emberiség egészére, esetleg országokra vonatkoztatott fogalomként használatos a köznyelvben, azonban szükségesnek tartjuk jóval szűkebb értelemben is vizsgálni, hiszen minden helyváltoztatás közlekedésnek minősül, és az aktuális szituáció jelentősen meghatározza a viselkedést, közlekedési kultúrát.

A legszűkebb értelemben vett közlekedési kultúra tehát az adott helyzetre adott reakció, illetve a közlekedési szituációban részt vevők reakcióinak összessége. Ez az adott reakció, rengeteg tényezőtől függ, s egyénenként is erősen eltérő lehet. Befolyásolja a személyiség, az intelligencia-szint, az ért hatás, a közlekedési szituáció, annak súlyossági foka, a másik vagy többi szereplő viselkedése, a napszak s nem utolsó sorban erős befolyást gyakorol az aktuális egyéni hangulat is. Ezek együttes hatása határozza meg ugyanis azt, hogy miként reagál az adott személy az őt ért közlekedési hatásokra.

1. ábra: Az egyén reakcióját befolyásoló tényezők

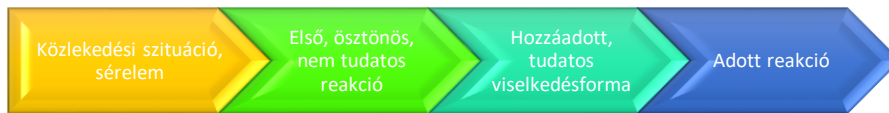


forrás: A szerzők saját készítése

Az egyén személyisége, viselkedési- és gondolkodási normája önmagában meghatározza, hogy hogyan reagál az őt ért hatásokra, legyen ez közlekedés közben ért, vagy az élet más területén ért hatás. Az egyéni nem tudatosan vezérelt személyiség mellett azonban jelentős hatást gyakorol a tudatos gondolkodási mód is, mely erősítheti vagy enyhítheti is az első ösztönös reakciót.

¹⁶ Bíró et al., 2017

2. ábra: Az adott reakció folyamata



forrás: A szerzők saját készítése

Közlekedési agresszió vizsgálata kísérletek útján

A váratlan közlekedési szituációk kezelése, és az adott reakciók egyéneknél nagyban eltérnek. Ennek vizsgálatára három különböző kísérletet végeztünk el: az egyiket tömegközlekedési eszközön (ennek a „Személyes tér megsértése buszmegállóhelyen” címet adtuk), a másikat személygépkocsival (ennek a Gyér vezetési képesség tolerálása címet adtuk), a harmadikat gyalogos közlekedés közben (ennek a „Figyelmetlen gyalogos közlekedés” címet adtuk). A kísérletek nem meghatározott mintából kerültek kiválasztásra, a vizsgált személyeket nem kiválasztás útján határoztuk meg. A vizsgált személyek a közlekedés olyan résztvevői, akik a reakciójuk megfigyeléséről nem tudtak, viselkedésüket nem befolyásolta az, hogy tudomásuk volt arról, hogy egy kísérlet részesei. Azonban mivel a vizsgált személyek életkor, nem, lakóhely tekintetében nem ugyanolyan arányban kerültek bele a kísérletbe, mint a lakosság egésze, ezért a vizsgálat nem tekinthető reprezentatívnak.

Személyes tér megsértése buszmegállóban

A kísérlet célja: annak vizsgálata, hogy miként reagálnak az emberek arra a szituációra, ha indokolatlanul és tartósan megsértjük a személyes területet.

A kísérlet módja: egy kevésbé forgalmas napon, kevésbé forgalmas megállóhelyen végeztük el a kísérletet, szándékosan olyan helyszínt választva, ahol a személyes tér megtartására egyértelműen lett volna lehetőség.

A pszichológia a társadalmi zónát 120 cm fölött határozza meg. Ez az a távolság, amelyet szükséges megtartani idegenektől ahhoz, hogy a komfortérzetünk ne sérüljön. Az ennél kisebb távolság, a személyes zóna (45-120 cm), és főleg az intim zóna (45 cm-nél közelebb) megsértése, illetve az abba való belépés frusztrációt, kellemetlen érzést vált ki abban az esetben, ha abba idegen ember lép be. Ezekbe a zónákba a közeli ismerősöket, az intim zónába pedig kizárólag azokat engedjük be szívesen, akikkel jelentős érzelmi kapocs köt össze.

A kísérlet időtartama: 2-3 perc/fő.

A kísérlet menete: a buszmegállóhelyre érkezve, ahol csupán néhány fő várakozott, egészen közel álltunk az ott állókhoz, a padon ülők esetében pedig egészen közel ültünk melléjük. A személyes terület megsértve ösztönösen arrébb léptek, de mi továbbra is úgy helyezkedtünk, hogy mindig bekerüljünk a személyes zónájukba (az intim területet meg nem sértve, hozzájuk nem érve).

A kísérlet tapasztalatai: 10 fővel végeztük el a kísérletet, kizárólag felnőtt emberek köréből választva az alanyokat. Az első, ösztönös reakció minden esetben a tér visszanyerése volt oly módon, hogy egy lépést arrébb léptek, vagy a padon kissé távolabb ültek, nagyobb helyet hagyva köztünk. Ezzel visszanyerve a személyes terület által nyújtott komfortérzetüket. Amikor azonban mi – mintegy véletlenül – újra átléptük azt, a frusztráció jeleit láttuk rajtuk, kivétel nélkül mindenkin egyértelműen látszott, hogy zavarja. A tapasztalat, hogy a kényelmetlenség, kínos érzés mindenkinél megvolt ugyan, az erre adott reakciók azonban eltértek. Egyesek türelmesen próbáltak úgy helyezkedni, hogy visszanyerjék személyes területet, de további reakció nem történt, mások bosszúsán néztek, illetve akadt olyan is, aki a hangját felemelve felszólított, hogy távozzunk.

Következtetés: a kísérletet elvégezve azt a következtetést vontuk le, hogy bár 2-3 perc nem tűnik soknak, mégis, ha az az egyén számára kellemetlen vagy kínos, akkor meglepően hosszú időnek tűnik. További következtetés, hogy a 10 fő, annak ellenére, hogy ugyanazt a körülményt teremtettük meg mindenkinél, egymástól eltérően reagáltak. A békés úttól egészen a verbális agresszióig. Ebből azt a következtetést

vontuk le, hogy bár minden egyénnél ugyanazt a helyzetet teremtettük meg, az adott reakciójuk eltért egymástól, tehát ez a személyiségen múlik.

Gyér vezetési képesség tolerálása

A kísérlet célja: annak vizsgálata, hogy miként reagálnak az emberek arra a szituációra, ha egy járművezető gyér autóvezetési képességei miatt feltartja vagy akadályozza őket.

A kísérlet módja: hétféle napon egy Pest megyei városban végeztük el a kísérletet (a helyszín és az időpontválasztás oka az volt, hogy ne érintse a munkába érkezés, illetve onnan hazafelé tartó utat, illetve ne érintse egy nagyváros csúcsforgalmát). A kísérlet elvégzése közben semmilyen KRESZ szabályt nem szegtünk meg, a fókusz a gyér vezetési képességen volt, melyet két formában „alkalmaztuk” a kísérlet során. Egyrészt a forgalomirányító fényjelző készüléknél való elinduláskor szándékosan lefulladtunk, s figyeltük a mögöttünk álló reakcióját, illetve párhuzamos parkolás esetén hátramenetben próbáltuk a padka mellé leparkolni

A kísérlet menete: a községben személygépkocsival haladva minden olyan szituációban, amikor a forgalomirányító fényjelző készüléknél tilos jelzést kaptunk, az elinduláskor szándékosan lefulladtunk, a hátramenetben parkolás esetén csupán nem első próbálkozásra, hanem többszöri korrigálás után álltunk be a szabad parkolóhelyre.

3. kép: Hátramenetben parkolás



forrás: A szerzők saját készítése

A kísérlet tapasztalatai: 5-5 alkalommal végeztük el a kísérlet két típusát. A forgalomirányító fényjelző készülékes kísérlet esetében a szabad jelzéskor induláskor lefullasztva az autót, majd azonnal újraindítva elindultunk ezzel nagyjából 10 másodpercre feltartva a mögöttünk álló autót. A szituációra adott reakciók eltérőek voltak. Az esetek egy részében semmilyen jelzés nem érkezett a mögöttünk állótól, türelmesen megvárta míg elindulunk. Az esetek másik részében azonban a mögöttünk álló türelmetlenül, villogva, dudálva fejezte ki rosszallását. Olyan is akadt, aki az út további részében is villogott ránk. A parkolási kísérlet esetében több korrigálással, egészen kis sebességgel tolattunk be a szabad parkolóhelyre. Ebben az esetben is azt tapasztaltuk, hogy a mögöttünk álló autók vezetőinek egy része türelmesen megvárta, míg beparkolunk, más részük azonban türelmetlenül reagált, dudált, vagy nagy hirtelenséggel, nagy sebességgel került ki, esetenként a záróvonalat figyelmen kívül hagyva, azt átlépve. Következtetés: a kísérletet elvégezve azt a következtetést vontuk le, hogy bár körülbelül 10 másodperc nem sok, mégis, az emberek nagyjából fele, ha nem agresszívan, de elégedetlenségét kifejezve, nem toleránsan reagált. Az eltérő reakciók azonban ennél a kísérletnél is ugyanazt a következtetést engedték levonni: hogy a reakció egyénileg eltérő.

Közlekedési agresszió vizsgálata kérdőív útján

A közlekedési agressziót a lehető legpontosabban, a közlekedők szempontjából kívántuk megvizsgálni. Ennek érdekében a gyakorlati kísérleteken túl egy kérdőíves vizsgálatot is végeztünk. A vizsgált populáció tekintetében nem került kikötésre semmilyen tényező, hiszen a közlekedésnek mind részesei vagyunk nemtől, életkortól, lakhelytől, és minden további szemponttól függetlenül. A válaszadók semmilyen formában nem kerültek szűrésre. Az alapsokaság tehát nem meghatározott, kiemelt populáció, hiszen a közlekedésben előforduló viselkedési formákat akkor tudjuk a legpontosabban megfigyelni, ha a vizsgált minta összetétele ugyanolyan, mint az alapsokaság összetétele. A kiválasztás véletlenszerű volt ugyan, de mivel az összetétele nem képezi le tökéletesen az alapsokaság összetételének jellemzőit, így reprezentatívnak nem tekinthetjük.

Az adatgyűjtés módja online Google kérdőív, mely a kitöltők megosztásával jutott el a további kitöltőkhöz. A használt kérdőív, melyet összesen 700 fő töltött ki, különböző szempontokat vizsgált. Figyelembe vette a válaszadó nemét, életkorát, lakhelyét, a leggyakrabban használt közlekedési módot, s vizsgálta, hogy mennyire jellemző az agresszió jelenléte. Akár a válaszadó részéről megnyilvánuló, akár az őt ért atrocitás tekintetében.

Természetesen az agresszió bármely formájának előfordulása nem kor, nem vagy lakóhely függő, azonban szükséges annak vizsgálata, hogy e tényezők tekintetében milyen arányban fordul elő, hogy ezek a tényezők mennyiben befolyásolják. Alapvetően az agresszív viselkedés meghatározó alapja az emberi természet, mely perszonálisan eltérő, azonban külső tényezők is erősen befolyásolják azt. Mind a megjelenés gyakoriságában, mind a megjelenés formájában, mind a személy ellen előforduló agresszió kezelési módjában.

A kérdőív 9 kérdésből áll, melyből az első négy a kitöltő személyre vonatkozik, a következő négy az agresszióval kapcsolatos, az utolsó pedig egy konkrét eset elmesélésére hívja fel a kitöltőt.

A személyre vonatkozó kérdések az alábbiak:

Az ön neme? (férfi/nő)

Az ön életkora? (23 alatt / 24–29 / 30–50 / 51–66 / 67 fölött)

Az ön lakóhelye? (falu / község / kisváros / nagyváros / főváros)

Mivel közlekedik ön leggyakrabban? (autóval / gyalog / kerékpárral / tömegközlekedéssel)

A személyre vonatkozó kérdéseket a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás szolgáltatást nyújtó biztosítótársaságok kockázati szempontjai alapján kerültek összeállításra. A biztosítók díjtáblái a kockázati tényezők szorzói szerint kerülnek megállapításra. Az életkor tekintetében az életkori sávok ennél szűkebbek ugyan, de kockázati tényezőként a legfiatalabb és a legidősebb gépkocsivezető korosztály jelenti a legmagasabb kockázatot. A 30 és 50 év közötti korosztály kockázati szorzója szinte azonos, ezért ezt az életkor-intervallumot a kérdőívben sem bontottuk további részekre.

Az agresszióra vonatkozó kérdések az alábbiak:

Találkozott-e már közlekedése során agresszív viselkedéssel (önnel szemben történt szóbeli vagy fizikai agresszió)? (nem / igen, egyszer / igen, több alkalommal is)

Fordult-e elő önnel, hogy agresszívan lépett fel közlekedés közben, akár szóban, akár tettekben? (a kérdőív anonim, bátran válaszoljon őszintén) (nem / igen, egyszer / igen, több alkalommal is)

Szokott-e vezetés közben a közlekedés többi résztvevőjével kiabálni? (még ha nem is hallatszik ki az autóból) (nem / igen, egyszer / igen, több alkalommal is)

Érzi-e közlekedés közben, hogy bosszantja a többi közlekedő? (soha / előfordul, de ritkán / igen, gyakran)

A kérdőív ilyen típusú felépítésével azt kívántuk elérni, hogy jól látható lehessen, hogy mely életkorra, mely közlekedési típusra, mely nemre és mely lakhelyre jellemző leginkább az agresszivitás.

Arra a kérdésre, hogy találkozott-e már a válaszadó közlekedés során agresszív viselkedéssel akár oly formában, hogy őt érte a sérelem, akár ő lépett fel agresszívan, vagy nem volt részese, csak jelen volt, a megkérdezettek 90%-a válaszolta azt, hogy találkozott. Túlnyomó többsége nem csak egy alkalommal, de többször, esetleg gyakran is.

700 válaszadóból 422 adta azt a választ, hogy fordult már elő vele, hogy agresszívan viselkedett közlekedés során. Ez természetesen nem minden esetben a tettelegességet jelenti, a verbális agressziót is ide értjük. Ez a megkérdezettek 60%-át jelenti, tehát egyértelműen megállapítható, hogy az előfordulás gyakoriságát figyelmen kívül hagyva, de az emberek zömével előforduló jelenség az agresszivitás a közlekedés során. Tovább vizsgálva a kérdést, figyelembe véve az előfordulás gyakoriságát: 317 fő, tehát a vizsgált személyek közel fele adta azt a választ, hogy nem egy, de több alkalommal is előfordult már vele, hogy agresszívan lépett fel. Ennél is magasabb azok aránya, akik a gépkocsiban ülve morognak, kiabálnak. Ez nem nyílt formája az agresszióknak, hiszen nem érint közvetlenül más közlekedési résztvevőket, azonban létező jelenség.

A fentiek tehát egyértelműen mutatják, hogy az agresszivitás, az arrogancia erősen jelen van a közlekedésben, nem hagyható figyelmen kívül a probléma.

A nemek közti megoszlás vizsgálata (1.számú táblázat) azt mutatja, hogy a férfiakra a jellemzőbb az agresszivitás. A nők körében 50%, míg a férfiak körében ennél jóval magasabb, 70%-os arányban fordul elő, hogy erőszakosan lépnek fel, ideértve a verbális- és a non-verbális erőszakot is.

1. táblázat: Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége nem szerint

Nem	Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége
Férfi	70%
Nő	50%

forrás: A szerzők saját szerkesztése

Az életkor szerinti vizsgálat (2.számú táblázat) azt mutatta, hogy jelentősen befolyásolja az agresszivitás előfordulásának lehetőségét a kor. A 23 év alattiakra a legjellemzőbb, több, mint 71%-ot érint, a 67 év felettiekre a legkevésbé jellemző, itt 30% az arány.

2. táblázat: Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége életkor szerint

Kor	Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége
23 év alatt	71%
24-29 év	68%
30-50 év	60%
51-66 év	51%
67 év felett	30%

forrás: A szerzők saját szerkesztése.

A közlekedési eszköz szempontjából történő vizsgálat (3. táblázat) során azt elemeztük, hogy mely közlekedési forma esetén a legvalószínűbb az agresszív viselkedés előfordulása. A gyalogosan közlekedők esetében ez 44%, a kerékpárral közlekedők esetében 50%, a tömegközlekedés esetén 57%, a személygépkocsival közlekedők esetén pedig 63%-ot mutat ez az érték. A fenti értékek azt mutatják, hogy bár az autósok körében a leggyakoribb az agresszió bármely formájának előfordulása, nem olyan jelentős az eltérés a különböző közlekedési formák között.

3. táblázat: Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége közlekedési eszköz használata szerint

Közlekedési eszköz	Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége
Gyalog	44%
Kerékpár	50%
Tömegközlekedés	57%
Személygépkocsi	63%

forrás: A szerzők saját szerkesztése

A lakóhely tekintetében történő vizsgálat (4.számú táblázat) során azt elemeztük, hogy a faluban, a kisvárosban, a községben, a nagyvárosban vagy a fővárosban élők azok, akiknek körében a legnagyobb gyakorisággal előfordul az agresszió. A vizsgálat eredménye, hogy a faluban élők körében 40%, a községben élők körében 75%, a kisvárosban élők körében 60%, a nagyvárosban élők körében 58%, a fővárosban élők körében pedig 63%-os arányban fordul elő, hogy az ember agresszív viselkedést tanúsít a közlekedés során. Ennek a vizsgálatnak az eredménye azt mutatja, hogy a faluban élők esetében a legcsekélyebb az esély, azonban még itt is 40%, ami jelentős arány.

4. táblázat: Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége lakóhely szerint

Lakóhely	Agresszív viselkedés előfordulásának valószínűsége
falu	40%
község	75%
kisváros	60%
nagyváros	58%
főváros	63%

forrás: A szerzők saját szerkesztése

Az eredmények

A korábbi vizsgálatok eredményeinek tanulmányozása, és az általunk elvégzett vizsgálatok egyaránt azt az eredményt mutatták, hogy a közlekedésben tanúsított agresszió, illetve annak mértéke az egyén személyiségén és kompetenciáin múlik. Jelentősen befolyásolják az agresszivitást a gyerekkori tapasztalások, a tanult és helyesnek vélt viselkedésminták, a konfliktuskezelő képesség hiánya, amely az intelligencia szintjére vezethető vissza. Az érzelmi és értelmi intelligencia, a konfliktuskezelési módok ismerete, a rendezett életviteli háttér, a békés környezet, a kiegyensúlyozottság érzése jelentős mértékben csökkenti az agresszív viselkedés előfordulásának esélyét.

Az agresszió előfordulása, akár verbális, akár fizikai formában a düh, az igazságérzet, az önbíráskodás és a tehetetlenség érzésének vegyületeként indikálódó viselkedésforma.

Tekintettel arra, hogy a társadalom, ami vetülete a közlekedés résztvevőinek, egymástól jelentősen eltérő habitussal, intelligencia-szinttel, iskolázottsággal, genetikai kódolással, tanult viselkedésformákkal, összegezve egymástól jelentősen eltérő személyiséggel bír, így a konfliktushelyzetre való reakció is eltérő. A személyiség eltérőségére hat továbbá a pillanatnyi szituáció és a pillanatnyi hangulat is. Ezek összeadódása adja a békés, vagy agresszív viselkedést a közlekedési helyzetekben.

Következtetések

Az agresszió, mint viselkedés, jelen van az állatvilágban, s az emberekben is. A minket körülvevő világ minden aspektusában és minden pillanatában jelen lévő és bármikor, bármely helyzetben megjelenő jelenség akár aktív, akár passzív formában jelenik meg.

Szereplői az okozó és az elszenvető, formája verbális vagy akár tetteges is lehet. Ahogy a vizsgálatok során kiderült, oka különböző lehet, az okozó személyisége határozza meg annak gyakoriságát, módját és mértékét is. Az agresszió, mint belső indulat kezelhető, kezelése és visszatartása az egyén saját képességein múlik. Akár aktív, akár passzív agresszióról, közvetett vagy közvetlen agresszióról, verbális vagy nonverbális agresszióról legyen is szó, annak sértettje mindenképpen sérülést szenved el. Ez a sérülés lehet lelki, önbecsülés béli, illetve testi sérülés is.

Az agresszív viselkedés elszenvetőjének reakciója is eltérő lehet. Reagálhat békésen, konfliktusterülő módon, illetve kiválthat belőle is egy szintén agresszív reakciót, melynek módja megegyezik, esetleg túlmutat és durvább viselkedést eredményez, mint az őt ért sérelem.

Jelenlegi megoldási formák

A közlekedés során elkövetett erőszakos, illetve agresszív viselkedés – a közúti veszélyeztetésnek kinősülő eseteket ide nem értve – nem a közlekedési szabályokkal összefüggő büntetőjogi és szabálysértési eljárások alá tartoznak, hanem az elkövetés helyétől, a közlekedési szabályoktól függetlenül kerülnek eljárás alá. A Büntető törvénykönyv a köznyugalom ellen elkövetett bűncselekmények közé sorolja az agresszív viselkedést, s annak módjától és mértékétől függően garázdaság, becsületsértés vagy testi sértés vétségek formájában jeleníti meg.

Jelenleg e megoldási formák minden esetben az agresszív cselekmény megjelenésére reagálnak, tulajdonképpen azok büntetéseként jelennek meg. A büntetés célja pedig, nem más, mint az ismételt elkövetések visszaszorítása. E metódus a jövőbeni jogkövető magatartás kialakítására fekteti a hangsúlyt, kronológiáját tekintve az elkövetés utáni lépésekről van szó. A büntetés bár általában elkerülő aktivitást eredményez, mégis célszerű lenne olyan eljárás alkalmazása, amely „a személyiség egészét érintve, olyan belső változásokat eredményez, amely pozitív irányba képes a személyiség egészét elmozdítani”¹⁷.

Megoldási javaslatok

„Légy ura indulatodnak, mert ha az nem engedelmeskedik, parancsolni fog.”¹⁸

A megoldás kulcsa a megelőzés! Míg a jelenlegi megoldási formák kronológiájukat tekintve az agresszivitást követően jelennek meg, véleményünk szerint a megelőzés lenne a legcélravezetőbb megoldási forma. A közlekedési morál nem független a társadalom általános lelkiállapotától. Ami bennünk van, azt kivisszük az utakra óhatatlanul. A közlekedési magatartás egyrészt a tanult ismereteken, másrészt a komplex pszichológiai folyamatok összességének eredményeképpen alakul ki. A közlekedési agresszió, és egyébként minden jellegű agresszió terén a megoldás a megelőzés, amit már gyermekkorban szükséges volna elkezdni. A megoldási folyamatot két részre bontjuk: egyrészt a felnövekvő generáció közlekedési moráljának kialakítása, a kisgyermek felkészítése a kulturált közlekedésre, illetve a felnőtt generáció képzése, az indulatkezelés és a szituációs helyzetek kezelésének megismertetése, a helyes gyakorlatok beépítése a mindennapi életbe, ezen belül a közlekedésbe is.

A közlekedési morál javítása, ezen belül a közlekedési agresszió visszaszorítása, minimálisra csökkentése hosszú távú projekt, ennek társadalomba történő beépítése nem rövidtávon megoldható, azonban sürgős, akut feladat.

Más oldalról megközelítve kérdés, hogy a társadalom közlekedési moráljának javítása kinek a feladata. Fontos megjegyezni, hogy a jelenlegi törvényi és jogszabályi keretek az agresszió elkövetése utáni

¹⁷ Aranyos - Major, 2005.

¹⁸ URL3

időszakra korlátozódnak. Azok megtörténte és elkövetése után a szankciót szabályozzák. Azonban fontos lenne a megelőzésre is hangsúlyt fektetni. Akár a gyermekek oktatásának moduláris részeként, akár a jelenlegi felnőttek képzése tekintetében.

Viselkedés-kultúra kialakítása felnőtt korban

A B kategóriás vezetői engedéllyel vezethető járművek teszik ki a közúti forgalomban részt vevő járművek nagy részét. A kategóriára vonatkozó vezetői engedély megszerzésének feltétele egy olyan vizsga letétele, melynek része a KRESZ tanfolyam és vizsga, mely az elméleti ismeretek elsajátítását célozza, a gyakorlati tanfolyam és vizsga, mely a forgalomban való részvételt és a jármű használatának megismerését célozza. Harmadik része pedig egy egészségügyi tanfolyam. Látható, hogy a vezetői engedély megszerzése felkészíti az autóst a forgalmi helyzetekre, az esetleges balesetek kezelésére. Nem készíti fel azonban a váratlan emberi reakciók miatt kialakult helyzetben való megfelelő viselkedésre. Pszichológiai alkalmassági vizsgálat és felkészítő tanfolyam tehát nem része és nem feltétele a vezetői engedély azon kategóriájának megszerzéséhez, amellyel a közlekedők túlnyomó többsége részt vesz a forgalomban. A közlekedési résztvevők tehát nem tanulják a közlekedési kultúra alapvető elvárásait, a közlekedés többi résztvevőjéhez való hozzáállást és a váratlan helyzetek kezelését.

A vezetői engedély megszerzéshez kapcsolódó feltétel-rendszer bővítése

Megoldás lehetne az agresszió csökkentésére, ha a vezetői engedély megszerzésének feltétel-rendszere kibővítésre kerülne egy pszichológiai felkészítéssel is, minden vezetői engedély típus esetében. Ahogy az egészségügyi tanfolyam és vizsga sem az autóvezetési készségek közvetlen része, hanem egy hozzá szorosan kapcsolódó, mondhatni kiegészítő felkészítés. Ehhez hasonlóan szükséges lenne a pszichológiai alkalmasság vizsgálata és pszichológiai felkészítés is. Erre alkalmas lehetne a Thomas-Kilmann kérdőív, mely képet ad az egyén konfliktus-kezelési képességeiről, ezzel ki lehetne szűrni azokat, akik esetében magasabb a közlekedés során tanúsított agresszív viselkedés előfordulásának lehetősége.

Rendszeres szűrés és felülvizsgálat

Amennyiben a vezetői engedély megszerzésének feltételét jelentené a pszichológiai előképesítés, úgy annak felülvizsgálata is szükséges lenne. Ahogy az egészségügyi alkalmasság feltételeinek meglétét rendszeresen vizsgálni kell, feltétele a vezetői engedély meghosszabbításának, úgy a pszichológiai alkalmasság rendszeres felülvizsgálata is jelentősen csökkentené a közlekedés során előforduló agresszív viselkedés előfordulását.

Szemléletformáló kampányok tartása

A szemlélet, illetve a közlekedési morál kihat a társadalom egészére. A konfliktus-kezelési módszerek, az indulatok megfelelő koordinálása az egyén feladata és az egyén saját képességeinek eredménye. A konfliktus-kezelési módszerek elsajátításához, az egymással szembeni hozzáálláshoz, az érzékenyítéshez szemléletformáló programok segítséget nyújtanának az agresszív viselkedés csökkentéséhez.

Gyermekek felkészítése, nevelése

Igazi áttörés tényleg csak gyerekeken keresztül történhetne. Már egészen kicsi gyerekkortól, akár óvodáskortól szükséges lenne a gyermekek közlekedési kultúrájának megalapozása, hiszen ezzel lehet a személyiségbe gyökeresen beépíteni. Óvodás korban a pedagógiai program szerves részeként, életkornak megfelelő, játékos formában kellene a közlekedés során megfelelő viselkedésformákat megtanítani a gyermekeknek. Megismertetni a konfliktusok kezelésének lehető legbékésebb formáját.

Az iskolás korú gyermekek esetén az alaptanterv részeként lenne célravezető az óvodában megkezdett programot folytatni. Az életkori sajátosságok miatt ebben a korban már sokkal szélesebb körű ismeretekkel lehet a gyermekeket felkészíteni a közlekedés, és az élet során őket érő konfliktusok kezelésére. A társadalmi ismeretek, a pszichológiai ismeretek és a gyakorlati példákon keresztül történő bemutatás kialakítaná a gyermekekben azt a képességet, amely a személyiségükbe beépülve természetes viselkedéssé válna.

Összefoglalás

A korábbi kutatók eredményei és a saját kutatásaink eredményei is azt mutatták, hogy a jelenlegi rohanó világban, ahol a személygépkocsik egyre fejlettebbek, a közlekedés ritmusa jelentősen megnőtt, a közlekedési szereplők gyakran feszültek, gyakori az összetűzés az utakon. Az előzékenység, az egymásra való odafigyelés hiánya feszültséget szül. A váratlan helyzetek kezelése, abból kifolyólag, hogy nincs lehetőség felkészülni rájuk, az ösztönös reakciók által vezérelt reakciókat váltanak ki. Az ösztönös reakciók meghatározója az egyén személyisége, ezért tehát a személyiség formálása az, ami az agresszív viselkedést vissza tudja szorítani. Az érdekérvényesítés, a saját célok és az igazságérzet érvényre juttatása minden emberben elemi ösztönként él. A megnyilvánulás módja azonban egyénileg eltérő, mely az egyén személyiségén múlik. Az agresszió visszaszorításának módja a személyiség fejlesztése.

A közlekedési szocializáció – mint minden tanulási folyamat – egy lassú, azonban szükséges folyamat, mely a közlekedés minden résztvevőjétől erőfeszítést és türelmet igényel. A szocializációs folyamat eredményeképpen azonban a társadalmi közlekedési kulturális morál egy olyan szintet érhetne el, amelyben a közlekedési szereplők egymással szemben türelmes, előzékeny és toleráns viselkedést tanúsítanak.

Megoldási javaslatunk: a kisgyermekkorától történő felkészítés a kulturált közlekedésre, szerves része a közlekedési szocializáció folyamatának, melynek eredményeképpen a felnövekvő generáció közlekedési kultúrája jelentősen magasabb szintű lenne a jelenleginél, mellyel az utakon előforduló agresszivitás is nagy mértékben csökkenne.

Irodalomjegyzék

- Aranyos J. – Major R. (2005): Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében. *Belügyi Szemle*, 53., 4. 21.
- Aronson, E. (2008): *A társas lény*. Akadémiai kiadó.
- Bandura, A. (1976): *Pedagógiai szociálpszichológia*. Gondolat kiadó.
- Bíró J. – Szabó, A. – Recsákné Mazányi J. (2017.): *Közlekedésbiztonság, közlekedési kultúra Magyarországon 2017*. *Közlekedésbiztonság szakmai lap*, (3), 52–59.
- Barker, R. G. – Dembo, T. – Lewin, K. (1943): Frustration and regression. In R. G. Barker, J. S. Kounin, & H. F. Wright (Eds.), *Child behavior and development: A course of representative studies* (pp. 441–458). McGraw-Hill.
- Chapman, G. – Campbell, R. (2019): *Az 5 szeretetnyelv: Gyerekekre hangolva*. Harmat kiadó.
- Dollard, J., – Miller, N. E. (1950). *Personality and Psychotherapy: An Analysis in Terms of Learning, Thinking, and Culture* New York, McGraw-Hill
- Durkheim, É. (2003): *Az öngyilkosság*. Osiris kiadó.
- Freud, S. (2020): *Pszichoanalízis*. Helikon kiadó.
- Gombrich, E. H. (2018): *Rövid világtörténelem fiataloknak*. Kossuth kiadó.
- Halász L. – Hunyadi Gy. – Marton L. M. (Szerk.) (1979): *Az attitűd pszichológiai kutatásának*. Akadémiai kiadó.
- Kernberg, O. F. (2019): *Súlyos személyiségzavarok kezelése – Az agresszió feloldása és az erotika felépülése*. Oriold és Társai Kft.
- Lorenz, K. (2013): *Az agresszió*. Helikon kiadó.
- Morris, D. (2016): *A csupasz majom*. Gabo kiadó.

Ranschburg, J. (1973): Félelem, harag, agresszió. Tankönyvkiadó.
T. Hall, E. (1975): Rejtett dimenziók. Gondolat kiadó.

Jogforrások

1999. évi LXXV. törvény a szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról
2012. évi C. törvény a Büntető törvénykönyvről
1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

Internetes források

URL1: Bobo doll. <https://www.psychologicalscience.org/publications/observer/obsonline/bandura-and-bobo.html> (letöltés: 2020.10.03.)
URL2: Az első autó és az első autós Magyarországon. <https://www.automotor.hu/extra/az-első-auto-es-az-első-autos-magyarorszagon-492563/> (letöltés: 2020.10.03.)
URL3:<https://idezetekneked.hu/szerzok/quintus-horatius-flaccus/> (letöltés: 2020.10.03.)

Kiss Tibor
Az igazi rendőrautó
The real police car

Absztrakt

Jelen tanulmány a rendőrségnél alkalmazott járőrgépkocsik biztonságával foglalkozik olyan értelemben, hogy a rendőri munka során a rendőrt ért támadások miként minimalizálhatók a gépkocsi megfelelő kialakításával. Rövid történeti kitekintést követően a tanulmány bemutatja a Magyarországon jelenleg használatban lévő járőrgépkocsikat, valamint egy olyan amerikai rendőrautót, mely példaként szolgál. Ezt követően javaslatot fogalmaz meg a tekintetben, hogy milyen kialakítású legyen a biztonságos rendőrautó.

Kulcsszavak: intézkedéstaktika, biztonság, kísérés, előállítás, rendőrautó

Abstract

This study examines the safety of vehicles uses by the police force, more exactly how attacks during police work could be minimized by the optimal design of the vehicles. After a short historical outlook this study introduces the police vehicles that are in use today as well as an American police vehicle, that could serve as an example. This is followed by a suggestion regarding the optimal design of the safe police vehicle.

Keywords: police tactic, safety, deportation, short-term arrest, police car

Bevezetés

Jelen tanulmányban a gépjárművel történő előállítások és kísérések biztonságosabbá tételének egyik alapvető feltételrendszerét vizsgálom. A rendkívüli események lehetőségeinek minimalizálása érdekében megpróbálok rávilágítani arra, hogy ezt a célt milyen anyagi/technikai befektetések eredményeképp lehetne elérni, illetve milyen jogszabályi változtatásokat tarok szükségesnek. Véleményem szerint egy kifejezetten a rendőrségi felhasználásra kialakított/átalakított szolgálati gépkocsi nagyban hozzájárulna a biztonság és hatékonyság lehetségszerű maximalizálására az előállítások, valamint a kísérések foganatosítása során. Ezeknek a gépkocsiknak az gyorsaságon felül a benne közlekedők részére maximális védelmet is kell nyújtaniuk, tekintettel arra, hogy a baleseti kockázati faktorok is magasabbak a civil használatú járművekkel szemben.¹ Úgy gondolom, hogy a rendőrségnél jelenleg rendszerben lévő járőr személygépkocsik alapvetően alkalmasak lennének a rendészeti feladatok ellátására. De csak lennének! Jelen állapotukban azonban csak rendőri jellegűek. Ezek a gépjárművek, gondolok itt a Skoda Octavia kombi, valamint a B220-as Mercedes-Benz típusokra, hogy csak a leginkább elterjedteket említsem, egy viszonylag kis beruházást jelentő átalakítást követően valóban rendőrautók lehetnének. Írásomban ezen átalakítások fontosságát próbálok bizonyítani mind intézkedéstaktikai, mind költség- és humán energiabefektetési szempontból. Olyan, már létező mintákat is inspirációként felhasználva, melyek más országokban több éve vagy akár évtizede bevált rendszerként működnek és komoly előnyt jelentenek a biztonság terén mind a szolgálatot ellátók, mind az előállított/kísért személy szempontjából.

Rendőrautók Magyarországon

A magyar rendőrség által használt szolgálati gépkocsik közül többet is nevezhetünk akár kultikusnak is. Ezek közül is kiemelkedik például a LADA 2101, az 1300 köbcentis és a LADA 2103 és 2105-ösök a már 1500 köbcentis nagytetvérek, az „ezeröcsi” beceneven futott példányok. A Ladák 1972-ben kerültek először szolgálatba Magyarországon. Ezek váltották a már igencsak elavulttá vált Warszavákat, Volgákat és Moszkvicsokat.

¹ Chu, 2016, 495

Először kék színben érkeztek, ezek oldalára került a fehér csík és a rendőrség felirat. Majd miután a gyár közölte, hogy nem tud kék színben legyártani annyit, amennyi a rendelés, megszületett a döntés, hogy a továbbiakban fehér színben szállítsák le a leendő rendőrautókat. Így született meg a közismertté vált fehér-kék Lada „flotta”. A rendőr Ladák nem különböztek műszakilag az utcai modellektől.² A Ladák még jóval a rendszerváltást követően is szolgálatban voltak, az általuk képviselt flotta bővült a terepen nagyon jól teljesítő Niva modellekkel. Ezek közül volt, amelyik még a 2010-es években is használatban volt a rendőrségnél.

A Ladák ideje a 90-es évek végén már lejárt. Helyüket a modernebb, nyugati gyártók által gyártott modellek vették át. Ezek közé sorolható az az autó, amelyet hívhatunk az első igazi magyar rendőrautónak. Ez volt az Opel Astra F 1.6 GL. Több szempontból is nevezhető annak. A járművet az Opel a Szentgotthárdon található gyárban gyártotta. A rendőrségnek szánt modell majdnem 100 alkatrészben eltért az utcára, a kiskereskedelem részére gyártott modellektől.

A rendőrségnek szánt modellekből kevesebb mint 1000 darab (938) készült. Ezeknek a gépkocsiknak, a különleges rendeltetés és egyedi alkatrészek miatt külön típusbizonyítványa és külön típuskódja is volt. A leglényegesebb különbségek a következők voltak: A rendőrségi célra gyártott kivitel a fokozott igénybevétel miatt alpból műbőr ülészeteket kapott. Ezzel kívánták tartósabbá és emellett költséghatékonyabbá tenni az üzemeltetést. Hiszen a műbőr huzatot egyszerűbb volt tisztítani, ha például valakit erősen szennyezett, olykor akár véres ruházattal kellett vele szállítani. És egyébként kevésbé is használódott el, mint a szövet ülészet. A rendőrségi járművek hátsó ajtajainak határolóját is lecserélték. Így már 90 fokban is képes volt a hátsó ajtó kinyílni. Ez nagy használatot tett, amikor egy megbilincselte, az intézkedésnek ellenálló személyt kellett a járműbe ültetni. A műszerfal is egyedi volt, annak érdekében, hogy a rendőrségi rádió, a sziréna kezelőszervei is helyet kapjanak. Műszaki téren említendő a megerősített kormányösszekötő, az emelt teljesítményű (100 amperes) generátor, a nagyobb teljesítményű akkumulátor. A generátor és az akkumulátor emelt teljesítménye nélkülözhetetlen volt, mivel az átlagnál több és álló helyzetben is működő elektronikai eszköz volt beépítve a gépkocsiba. Felszerelésre kerültek teljesen erre a típusra gyártott felnik is, melyeket a gyártó „bad road package” néven említett. Ezek 15 collos acélfelnik voltak, melyeket úgy terveztek, hogy rossz útviszonyok közti használat során és esetleges nagyobb erőbehatás például padkázás, gödörbe hajtás hatására se tudjanak deformálódni. A rendőrségi Astrákon az első fékek hűtött féktárcsákkal voltak szerelve annak érdekében, hogy a komolyabb igénybevétel mellett is biztonságosan lehessen fékhatást kiváltani.³

Úgy gondolom, hogy az az út, amit ezzel a típusal a rendőrség elkezdett, egy nagyon pozitív irány volt. Sajnos azóta sem történt ilyen mértékű fejlesztés a szolgálati gépkocsikat tekintve. Természetesen az azóta rendszerbe állt modellek már modernebbek, a vezetést segítő technológiák óriási léptékben fejlődtek. Ezek már általános előírás alapján alapfelszereltségét képezik minden, újonnan Európában forgalomba állított személygépkocsinak. Azonban az Opel Astra F óta nincs olyan modell, amely rendészeti célú alapvető átalakításokat kapott volna. A jelenlegi járőr gépkocsikat képező géppark műszakilag és felszereltségében teljesen megegyezik az utcai modellekkel.

Jelenleg két típusú járőr-gépkocsi említhető meg, amelyek a járőrszolgálati feladatok ellátásának gerincét képezik. Ezek a Skoda Octavia kombi, valamint a Mercedes-Benz B osztály. E járművek közlekedésbiztonsági szempontból korszerűnek biztonságosnak tekinthetőek, hiszen rendelkeznek az általános aktív és passzív biztonsági berendezésekkel. *„Az aktív biztonság konstrukciótól függ, és a műszaki állapot legfontosabb jellemzője. Lényege, hogy miképp lehet egy járművel kockázatos helyzetekben is elkerülni a balesetet. Tulajdonképpen az aktív biztonsági berendezések az emberi hibát hivatottak korrigálni. A passzív biztonság a jármű külső és belső biztonságát jelenti. Szerepe egy már bekövetkezett baleset kimenetelénél jut szóhoz: a bekövetkezett baleset kárvetkezésményeinek csökkentése, illetve a személyi sérülés lehetőségének lehető legnagyobb mértékű csökkentése a fő feladatuk.”*⁴ Ugyanakkor megemlíthető, hogy egy felmérés szerint az abban a vizsgálatban szereplő

² URL1

³ URL2

⁴ Major, 2010, 151

rendőrök nagy többsége a vezetéstámogató eszközök legnagyobb részéről nem is tud, illetve nem használta azokat.⁵

A Skodák évjáratától függően 1,4 és 1,5 literes, 150 lóerős TSI motoros, elsőkerék meghajtásos változatok, míg a Mercedesek legtöbbje 2 literes, szintén turbós benzinmotorral és automata váltóval szerelt, egyébként összekerek meghajtásos példányok. Tekintettel arra, hogy a közúti balesetek okainak jelentős hányadát az abszolút sebességtúllépés adja,⁶ az ennél nagyobb lökettérfogattal rendelkező motorral szerelt járművek rendszeresítése is indokolt lehet.

Egy nemzetközi kutatás ugyanakkor azt is kimutatta, hogy a rendőrség látókörébe nem csak a gyorsajtás, hanem az indokolatlanul lassú haladás is belekerült.⁷ Ennek méréséhez a sebességtúllépés detektálásához alkalmas készülék megfelelő, ennek a technikai eszköznek a beépítése, vagy biztonságos és szakszerű elhelyezésének kiépítése szintén fontos szempont.

Szolgálati jegyen keresztül előterjesztett adatigénylésemre kapott tájékoztatás alapján egy 2019-es Skoda Octavia 8.783.408 Ft/db, a Mercedes-Benz B220 2018-ban 10.165.902 Ft/db, az újabb 2021-es B221-es modell 12.431.820 Ft/db áron került beszerzésre.

Természetesen szükséges olyan gépkocsik alkalmazása is, melyek terepjáró képességekkel is rendelkeznek, mivel a szolgálatellátás nem csak városi körülmények között történik. A ma is üzemeltetett szolgálati gépkocsik közül az összkerekűhajtással ellátott, és a Skoda Yetiket felváltó Suzuki Vitara alkalmas például a vidéki körzeti megbízottak számára, akiknek terepviszonyok között is közlekedni képes járműre van szükségük.

Ezek a gépjárművek már a jelenlegi európai normáknak megfelelően fel vannak szerelve a legtöbb vezetést segítő elektronikával, biztonsági berendezéssel. A mai modern biztonsági előírásoknak teljes mértékben megfelelnek.

Azonban ezek a járművek műszakilag teljesen megegyeznek a civil felhasználásra szánt modellekkel. A különbség ránézésre csupán a rendőri jelleget kölcsönző matricázás és a fényhíd. Belül a rendőrségi rádió és a fényhíd kapcsolója tűnik fel elsőre. Kaptak kartervédő lemezt és az utcai modellekénél kissé növelt teljesítményű akkumulátort. Ezekbe a járművekbe beszereltek még az első ülések lábteréhez 1-1 kézi lámpát automata töltőkkel. A csomagtérbe pedig egy a kárpitozással megegyező szövettel borított fa tároló került, melynek célja, hogy a lövedékálló mellényeket, melyet a közterületi állomány a szolgálata kezdetén megkap, úgy lehessen szállítani, hogy ne kelljen közvetlenül rá pakolni. (Itt jegyzem meg, hogy az akarat ezügyben jó volt, csak a kivitelezés nem volt teljesen átgondolt. Ugyanis, ha a rendőrnek szüksége van a lövedékálló mellényre, azt nagy valószínűséggel nagyon gyorsan fel kell tudnia venni. Amennyiben azonban ezen tároló rekesz alatt vannak elhelyezve, amire az egyéb felszerelés rá is van pakolva, közterületi szolgálat során a járőrnek, körzeti megbízottnak sok-sok egyéb eszközt magával kell tudnia vinni, hogy feladatát ellássa. Ezeket pedig csupán a csomagtartóban tudja elhelyezni, a tárolórekesz tetején.) Az utastérben az első ajtóburkolatokra szerelt műanyag tartókba elméletileg el lehet helyezni a gumibotot, tonfát. Azonban ezek kialakítása valójában erre alkalmatlan. Az elképzelés itt sem volt rossz, csak a megvalósítás sikerült silányul. A műanyag elemek nagyon könnyen eltörnek, és nem teszik lehetővé, hogy praktikus legyen elhelyezve a kényszerítőeszköz. A járműpark tehát bátran mondható modernnek és szolgálatra alkalmas jármű alapnak. Ezeket viszonylag kis beruházással valódi rendőrautóvá lehetne alakítani. Az átalakítások alkalmazásával a szolgálatot ellátó rendőr sokkal nagyobb biztonsággal látná el feladatát.

⁵ David et al., 2021

⁶ Major et al., 2016

⁷ Fazakas et al., 2019, 115-116.

A „valódi rendőrautó”

Senkinek sem ismeretlen az a rendőrautó, ami elképzeléseimet és ezzel az egész írásomat inspirálta. Nyugodtan kijelenthető, hogy minden rendőrautók etalonja, a Ford Crown Victoria Police Interceptor.

1. kép: a „valódi rendőrautó”



forrás: URL3

A járművet a Ford Kanadában az Ontario tartománybeli Talbotville-ben található gyárában gyártotta 1991 és 2011 között. Ez volt a legszélesebb körben elterjedt rendőrautó a 90-es évek vége és a 2010-es évek második fele közötti időben az Egyesült Államokban, Kanadában és több más országban. Gyártása során előfordult, hogy kiskereskedelemben újonnan megvásárolni a típust nem lehetett, mivel a flottaeladások olyan mértéket öltöttek, hogy azokat is csak nehézkesen tudta a gyár teljesíteni. A típust még 2020-ban, kilenc évvel a gyártás befejezését követően is előszeretettel használták nem csak az alapfeladatokat ellátó amerikai rendőri, de a kormányzati szervek is. Jelentős mértékben vásárolták a típust taxitársaságok is megbízhatósága és a nagy példányszámban történő gyártásból adódó biztos alkatrészellátás miatt. Rendkívül megbízható és terhelhető típus. Filmes megjelenése a mai napig rendszeres.

Az egész világon az amerikai rendőrautók szinonimájává vált ez a modell. A leszerelt modelleket pedig továbbra is keresik a taxitársaságokon kívül a típus rajongói. Ez az utolsó olyan Észak-Amerikában gyártott személyautó, amely külön alvázra épült és hátsókerék meghajtással volt szerelve. A járművet a Ford egy úgynevezett „street appearance package” elnevezésű átalakított verzióban is értékesítette a rendőri szervek részére. Ezek voltak a civil, jelzés nélküli példányok. A típust, a rendszerben töltött ideje alatt folyamatosan fejlesztette a gyár a tapasztalat és a keletkezett új igények kielégítése miatt. Ebben a csomagban a Ford kifejezetten a rendőrségi igényeket és a fokozott terhelhetőséget vette figyelembe.⁸

Az autót 4,6 literes, V8-as szívó benzinmotorral szerelték, melyhez 4 sebességes automata váltó társult. A külön alvázra épített karosszéria nagy előnyt jelentett szerelhetőség szempontjából. A rendőrségi verzió kapott külön olajhűtőt annak érdekében, hogy hosszan tartó, nagyobb terhelés mellett is biztosítsa a viszkozitást és ezáltal megelőzze a károsodásokat.

A sebességváltó kapcsolása is eltér az utcai típusoktól, ezzel növelve a gyorsulási értékeket. Az autópályára szánt (highway patrol) modelleken pedig a végáttétel volt hosszabb, a nagyobb végsebesség elérése érdekében. Ez a hazai körülmények között is hasznos műszaki tartalom lehet, mivel

⁸ URL4

Magyarországon a megengedett sebesség magasabb, mint az Egyesült Államokban, és esetenként a megengedett 130 km/órás legmagasabb sebességet meghaladó tempóval is találkozni lehet.⁹ A futóműhöz nagyobb teherbírású lengéscsillapítók tartoztak, melyek merevebb futást biztosítanak. A 16-os, valamint 17 collos méretű acélfelnik a durva körülmények közötti használat során sem deformálódtak el.¹⁰

A belső térben, a rendőrségi kezelőszervek és a rádió elhelyezése érdekében is egyedi kialakításokat kellett eszközölni. A váltókar a kormányoszlopon kapott helyet, hogy ezzel a két ülés közötti térbe lehessen elhelyezni a fényhíd kezelőszerveit, valamint a rádiót. Ezen felül a legtöbb modellnél ide szerelték be a számítógépeket, valamint a térelvásztorra az opcionálisan nagyobb teljesítményű fegyverrel ellátott egységek a sörétes puskát, karabélyt.

A rendőri szervek tehát a Fordtól ezt a kifejezetten a rendészeti célra tervezett és gyártott gépjárművet vehették meg. Ezeket az aktuális igényeknek megfelelően tovább is fejlesztették.

Az Egyesült Államok rendőri szervei más szervezeti felépítésűek, mint hazánkban. Alapvető különbség, hogy a helyi rendőrséget a helyi önkormányzat tartja fenn.¹¹ Az eszközök beszerzése így nem központi, hanem helyi feladat. Így lehetséges, hogy egy jobb anyagi helyzetben lévő város rendőri állománya jobb technikai felszereltségű, mind egy szerényebb forrásokkal rendelkező.¹² A szolgálati gépkocsik továbbfejlesztése is az aktuális anyagi helyzethez igazodik. Bár jellemzően az Egyesült Államokban ezeken nem spórolnak. A Ford által biztosított kiváló alapot számtalan formában alakítottak tovább az aktuális felhasználási igényeknek megfelelően.

Jellemzően megkapták a járművek a térelvásztorát, mely a rendőrök biztonságát hivatott szolgálni. Ezen felül a könnyen tisztítható műanyag ülőlapokat a hátsó ülésorban. A két első ülés is kapott egy háttámlába szerelt betétet, mely az esetleges szűrőeszközök ellen hivatott védeni a rendőrt. Az első ajtóba úgynevezett ballisztikus paneleket szereltek, melyek biztonsági és intézkedéstaktikai előnyt nyújtanak a rendőröknek. Tanítják is a rendőröknek, hogy az első két ajtót használják fedezéknek. Ezen felül rendszeres a hátsó ajtók belső paneljeinek cseréje a nyitás, ablaklehúzás megakadályozása érdekében. Egyes modelleket felszereltek a kint alkalmazott megállítási- és intézkedéstaktikai eljárásoknak megfelelően fém ütközőkkel, melyek a gépkocsi elejét hivatottak védeni az ütközések okozta sérülésektől.

A típust 2011-ig gyártotta a Ford a rendészeti szervek részére. Az utolsó két évben már csak a flottaeladások voltak elérhetők.¹³

Az Egyesült Államok, Kanada, valamint Szaúd-Arábia rendészeti szervei közül több is a gyártás befejezése előtt nagyobb mennyiséget rendelt a típusból, hogy a kedvenc szolgálati járműüket még sokáig tudják rendszerben tartani. A típus az elterjedtsége, megbízhatósága révén annyira népszerű lett, hogy a mai napig a popkultúra részét képezi. Számtalan film és videójáték használta és még használja is a rendőrség szimbólumaként. A mai napig nem lehet olyan mozifilmet látni melyben a szerepeltetett rendőrségi járművek között ne lenne ott egy Crown Vic.

Egy elképzelt modern rendőrautó

Alapvetően azt tudom mondani, hogy jelenleg a járműpark részét képező gépkocsik közül az általános járőr feladatokra a Skoda Octavia kombi tökéletes alapot jelent. Műszaki adatai, felszereltsége alapvetően alkalmassá teszi a feladat ellátására. Több országban már előnyben részesítik a városi terepjárók (SUV-k) alkalmazását ezekre a feladatokra, de be kell látnunk, hogy azok megvásárlása jóval költségesebb. Egy most is láthatóan alkalmas járműpark cseréje sokkal nagyobb költség, mintha a jelenlegi járműállományt szerelnénk fel az általam elképzelt módon. Ezek a technikai módosítások a

⁹ Mészáros et al., 2021, 1031

¹⁰ URL5

¹¹ Jaeger et al., 2007, 593

¹² URL6

¹³ URL7

szükséges jogi háttér biztosítása nélkül persze nem garantálják a teljes biztonságot. A továbbiakban a biztonságos feladatellátás érdekében végezhető átalakításokra helyezem a hangsúlyt, azonban mindenképpen alá kell húzni azt is, hogy a szolgálati gépkocsi nem csak ezektől lesz „modern”, hanem az informatikai fejlesztések is ugyanilyen fontosságúak. Sőt, az IT-eszközök hiányában nem is teljesül a modernitás követelménye. Egy számítógépes gépjármű-lekérdezés a központi nyilvántartó rendszerből a helyszínről csökkenti az intézkedés időigényét. Egy helyszíni bírság mobil terminálon történő befizetési lehetősége növeli a helyszíni bírságolás hatékonyságát.¹⁴ Így ezek az eszközök természetesen részét kell, hogy képezzék az elképzelt rendőrautó alapfelszereltségének.

A továbbiakban tehát egy 2019-es Skoda Octavia kombit veszek alapul, de az átalakításokat más típusra is alkalmazni lehet.

Rendészeti célú átalakítás elemei

Térelválasztó

Először is egy térelválasztóval teljesen el lehet különíteni a hátsó ülésort az elsőtől.

- Nem tud előre jutni a kísért személy.

Ezzel meg lehet akadályozni azt, hogy az előállított személy esetlegesen előre mászhasson. Ez természetesen rendkívül extrém helyzet, de ennek a legkisebb lehetőségét is kizárhatjuk.

- Nem kell az előállított mellett utazni.

A térelválasztó lehetővé teszi, hogy az előállítás, valamint a kísérés során ne kelljen rendőrnek a hátsó ülésen helyet foglalnia az előállított mellett. Ezzel komoly mértékben lehetne csökkenteni a rendkívüli események bekövetkezésének lehetőségét, továbbá egészségügyi szempontokat is figyelembe véve kijelenthető, hogy a rendőrök sokkal nagyobb biztonságban lennének. Hiszen egy előállított, vagy kísért személy egészségügyi állapotáról a legtöbb esetben semmit nem tudnak. Esetleges fertőző betegség a kísért személy vonatkozásában a legtöbbször ki sem derül, vagy ha kiderül, akkor akár csak órákkal az intézkedés megkezdését követően.

- Tároló szerep

A térelválasztót akár tároló szerepre is lehet használni. Itt megemlíthető, hogy a két ülés között kaphatna helyet a gumibotok/tonfák szolgálat közbeni tárolására szolgáló panel. Ez praktikussági és taktikai szempontból is hasznos megoldás lehet.

Ülőlap

A térelválasztó mellett fontosnak tartom a hátsó ülőfelületek cseréjét műanyag vagy üvegszálból gyártott, az eredeti méreteivel megegyező és helyükre beszerelhető darabokra. Ezek, ha egy darabból készülnek több szempontból is komoly előnyt jelenthetnek.

- Az előállított személy nem tud az utastérben semmit elrejtteni.

Sajnos a tatabányai rendőrkapitányságon korábban előfordult, hogy egy előállított személy az ülőlap és a háttámla közé rejtette el a nála lévő és az előállítás megkezdésekor a ruházatátvizsgálás során nála meg nem talált kábítószer. Ezzel ez teljes mértékben elkerülhető.

- Könnyebben takarítható.

A Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányságtól történt adatigénylésem során megkapott információk szerint 2019 évben 262.900, míg 2020 évben 304.800 Ft-ot költöttek a szolgálati járőrgépkocsik belső takarítására, fertőtlenítésére. Ezek a költségek teljes egészében megspórolhatók. A fenti költségek abból az okból keletkeztek, hogy az előállítások során az előállított személyről később kiderült, hogy fertőző betegségben szenvedett, esetleg ruházatával vagy egyéb módon beszennyezte a gépjármű hátsó ülésorát. Amennyiben kiderül, hogy egy ruhességben szenvedő személy került előállításra/kísérésre a szolgálati gépjárművel, úgy azt a lehető leghamarabb le kell zárni. A járművet három napig nem lehet használni, majd ezt követően egy külsős céggel elvégeztetik a takarítást,

¹⁴ Felföldi et al., 2020, 100. o.

fertőtlenítést. Amennyiben a gépjármű a javasolt módon, a műanyag vagy üvegszálás ülőlappal van ellátva, úgy azt költséghatékonyan, egy fertőtlenítő spray használatával azonnal fertőtleníteni lehet. Ezzel nem csak a költségeket lehet megspórolni, de a szolgálati gépkocsit sem kell több napig nélkülözni. A mindennapi használatból eredő szennyeződések is gyorsan és hatékonyan el lehet tüntetni.

Ajtópanel

Fontos szerepe van egy ilyen mértékű átalakítás során annak, hogy az előállított személy esetleges szökési kísérletét meg tudjuk akadályozni. Ezt, mivel a térelválasztó segítségével az első ajtók irányába teljesen lehetetlenné tettük, a hátsó ajtók tekintetében is biztosítani kell. A hátsó ajtók nyithatatlaná tételét, a hátsó ablakok használatának biztosítását úgy lehet elérni, hogy az eredeti ajtópanelt egy szintén műanyag borításra cseréljük. Ennek segítségével kilincs, illetve elektromos ablak kapcsoló hiányában a hátsó ülésen ülve belülről teljesen nyithatatlan a két hátsó ajtó. Az ajtópanellel együtt az ajtónyitó határolóját is cserélni lehetne, hiszen ez már bevált a korábbi Opel Astra F típusnál is. A könnyebb ki-be szállás érdekében itt is szükséges lenne a 90 fokos ajtónyitási lehetőség.

Kamera

A hátsó ülésort egy kamerával lehetne megfigyelni. Ez hasznos annak érdekében, hogy egy utazás közbeni eseményt később tökéletesen lehessen rekonstruálni. Egy esetleges panasz elbírálása során döntő bizonyítékként szolgálhat az a felvétel, amely az utazás közben kerül rögzítésre.

Ezek az átalakítások képezik a technikai gerincét annak az elképzelésnek, melyek együttes alkalmazásával hatalmasat lépne a Rendőrség a biztonságos feladatellátás irányába. Azonban ezen felül további, apróbb átalakítások szintén hasznosak lennének, melyekkel nemcsak a biztonságot, de a hatékonyságot lehetne növelni, költségeket lehetne spórolni.

Ballisztikus panel

Az első ajtókba épített ballisztikus panel az Egyesült Államokban és Kanadában alapfelszereltsége a járőr gépkocsiknak. Persze ezekben az országokban jóval magasabb az állampolgároknál lévő fegyverek száma, és ezzel a fegyverhasználat lehetősége egy intézkedés során. Azonban a Tatabányai Rendőrkapitányság illetékességi területén történt 2015.07.11. napon egy eset, hol két kollégára is tüzet nyitott egy személy egy 45-ös kaliberű maroklófegyverrel. A személy a szolgálati gépkocsi mögött fedezéket kereső egyik kollégát úgy próbálta eltalálni, hogy a járógépkocsi lemezfelületeit is több alkalommal lőtte. Több lövés teljesen keresztülhatolt a gépkocsi utasterén. A kollégák az esetet szerencsésen, sérülés nélkül élték túl. A személyt a helyszínen a TEK munkatársai fogták el. Úgy gondolom, hogy ezen eszközök alkalmazása akár csak egy ember életét is megmentik, már megérte a beruházás. Amennyiben ilyen eszközzel felszerelt gépjárművek állnának rendelkezésre, úgy intézkedéstaktikai szempontokból is nagy előnyre tennének szert az intézkedő rendőrök.

Lövedékálló mellény tároló rekesz

A korábban már említett, a csomagtérben elhelyezett tárolórekeszt könnyedén lehetne használatóvá tenni. Amennyiben ez a rekesz magasabbra lenne tervezve, úgy anélkül lehetne azonnal a lövedékálló mellényekhez hozzáférni, hogy ki kelljen mindent pakolni a csomagtérből.

Tablet/laptop

Korábban az Opel Astra H típusú járőr-gépkocsikba kerültek először ipari pc gépek. Ezekről is el lehet mondani, hogy az alap elképzelés jó volt. Azonban elmondható, hogy szinte használhatatlan volt az

eszköz úgy, ahogy megvalósításra került. 2022-ben nem tartom kivitelezhetetlennek egy tablet vagy laptop elhelyezését a szolgálati gépkocsikban. Ezek segítségével a szolgálatot ellátó rendőrök a közterületen tudnák rögzíteni az intézkedéseiket. Egy intézkedés felvitele, egy helyszínbiztosítási jelentés megírása, de akár adatok kutatása válna egyszerűvé. Ezzel a közterületen töltött óraszámot, a reaklási idót, a hatékony adatszerzést és rögzítést is komolyan lehetne növelni.

Műszaki jellegű átalakítások

Itt olyan átalakításokat képzelek el, amelyeket a gyártótól rendelne meg még leszállítás előtt a Rendőrség. Ezek nagyrészt már egyszer sikerült kivitelezni az Opel Astra F típusnál.

○ Nagyobb teljesítményű generátor

Egy nagyobb teljesítményű generátorral ki lehet egészíteni az emelt teljesítményű akkumulátorokat a jobb visszatöltés biztosításával. A járőr gépkocsik alkalmazása során bármikor bekövetkezhet olyan szituáció, amely során akár órákon keresztül egyhelyben kell álljon és ezalatt üzemelnie kell olyan elektromos áramot használó eszközöket, mint a fényhíd, a rádió. Majd ezt követően üzembiztos indítás is nélkülözhetetlen.

○ Jobb teljesítményű fékrendszer

A kérdéses típus gyári csúcsmodellje az „RS Octavia” megkapja a nem csak hűtött, de már lyukasított féktárcsákat és a nagyobb teljesítményű féknyergeket tartalmazó rendszert. Ezeket szükséges lenne igényelni a megrendeléskor a járőr gépkocsikra is. A gépkocsikra jelenleg felszerelt fékek a hétköznapi használat során tökéletesek, azonban a rendészeti használat során bármikor szükség lehet egy nagyobb teljesítményű fékrendszerre.

A Skoda Octavia kombi az ilyen átalakításokhoz megfelelő helykínálattal és műszaki alappal rendelkezik. A megfelelő méretű utastér és csomagter alkalmazása teszi a karosszériát arra, hogy egy olyan típusú és volumenű átalakítást végre lehessen hajtani rajta, amely után a rendőri jellegű gépjármű helyett valódi rendőrautónak lehessen nevezni. A tervezett átalakításokkal a jármű tömege sem nőne, mivel a felhasználásra tervezett anyagok rendkívül könnyűek, de mégis tartósak és komoly teherbírásúak.

Megvalósíthatóság és költségek

Az általam megálmodott rendőrautó alapvető átalakításait az utólagosan gyártott hátsó üléspanel, a térelválasztó, valamint a hátsó ajtópanelek cseréi képezik. Ezeknek az átalakításoknak nem csak a biztonságosság, de gazdaságosság követelményeinek is meg kell felelniük. A három elem legbonyolultabban előállítható része az utólagosan, egybe öntve gyártott hátsó ülőlapp. Ennek az elemnek a legyártását műanyagból, vagy üvegszálból lehet megvalósítani. A műanyagból történő legyártás költségeinek felmérése érdekében felkerestem egy olyan, nagy tapasztalattal rendelkező céget, mely egyedi műanyag tárgyak gyártásával foglalkozik. Ez volt a Mepla Kft. A tatabányai cég 1989 óta foglalkozik műanyag tárgyak gyártásával. A cég tulajdonosa és ügyvezetője Szöllősi Imre elmondta, hogy lehetséges egy ilyen elem legyártása, azonban ez fröccsöntéssel történő előállítás nem lehet gazdaságos. Ugyanis maga az öntés már nem túlzottan nagy költség, de a szerszám legyártása, amely sablonként szolgál az eljárás alatt olyan költségeket emészt fel, amely nem lehet rentábilis. Egy ekkora szerszám legyártása elérheti a 150.000.000 de akár a 200.000.000 Ft-ot. Ilyen induló költséggel egészen biztos, hogy nem éri meg ezzel a technológiával gyártani az ülőfelületet. Azonban elmondta, hogy üvegszálból jóval költséghatékonyabb lehet a termék előállítása. Ezt követően felkerestem Galambos Sándort, aki a G Plastik Kft. ügyvezető igazgatója. A cég Nagykovácsiban található és szintén nagy tapasztalattal rendelkezik, ugyanis 1987 óta foglalkoznak üvegszál-, poliészter (karbon) erősítésű termékek egyedi és kis szériás sorozatgyártásával. A cég fő profilja az egyedi üvegszál termékek gyártása. Galambos Sándor is megerősítette azt, hogy az üvegszálból történő gyártás a legjobb ár-érték arányú megoldás az ülés elkészítésére. Az egy darabban legyártott ülés az üvegszálból történő előállítás az „összablon” legyártásával kezdődik. Ez a sablon poliuretán alapra készül, mely egy jól formálható,

szivacszerű anyag. Ennek segítségével lehet elkészíteni a sablont. Ezt követően már gyorsan és a lehető legkedvezőbb áron lehet elkészíteni a sorozatban gyártott darabokat.

Az így gyártott termék árát meghatározza a legyártandó darabok száma és a további egyedi kérések. A költségek 100 darabtól már 1 darabra vetítve jóval kedvezőbbek, mivel az első komolyabb költséget jelentő „összablon” ára itt már elenyésző. Egyedi kérés lehet csúszásgátló felületminta kialakítása az ülőfelületen, de akár a bilincselte kezekkel kényelmesebb üléspozít biztosító ergonómikusabb kialakítása a háttámlának. Egyedileg kell legyártani a gépkocsi ülésének gyári felfogatásába illeszkedő foglalatokat is. Mindezeket figyelembe véve, 100 darabra történő rendelésfelvétel esetén, az igényektől függően 1 ülésor legyártása a G Plastik Kft. ügyvezető igazgatója szerint 150.000 és 200.000 Ft. közötti összeget tesz ki.

A térelválasztóval kapcsolatban is ezt a céget nyilatkoztattam. Ezzel kapcsolatban azt a következtetést sikerült levonni, hogy a legbiztonságosabb és költséghatékonyabb megoldás, ha a térelválasztó tömör polikarbonát lemezből készül. Ez az anyag könnyen formálható, könnyű, ütésálló és víztiszta. Az anyagot széles körben használják például ipari gyártósorok védőburkolataként, de büntetésvégrehajtási intézetekben is biztonsági üvegezőként. Nagyon jól bírja az alacsony és a magas hőmérsékletet is. Kültéri felhasználása esetén is legalább 15 év a várható élettartama. Ezekre a tulajdonságokra tekintettel a kérdés csak az maradt, hogy milyen áron lehet beszerezni egy gépjárműre vetítve ezt az anyagot. Több ilyen terméket is forgalmazó cég árait megtekintve kijelenthető, hogy jelenleg egy gépjárműre vetített anyagköltsége egy ilyen anyagból készült, karc- és UV védett, 4 mm-es vastagságú táblának megközelítőleg bruttó 100.000 forint. Ha az ajtópaneleket is erre az anyagra cseréljük le, akkor ehhez, a méreteket figyelembe véve megközelítőleg 35.000-50.000 forintot kell számolnunk.

Mindezekre figyelemmel az anyagköltségek tehát a következőképp alakulnak: ülés: 150.000-200.000 Ft, térelválasztó: 100.000 Ft, ajtópanel (2db): 35.000-50.000 Ft. Ha minden elemnél a magasabb összeggel számolunk, akkor is anyagköltségben mindösszesen 350.000 forint a beruházás.

Jogi háttér és annak lehetséges módosítása

Tanulmányom témája az előállítások és kísérések során a lehető legbiztonságosabb végrehajtás feltételeinek megteremtése, a rendkívüli események lehetségszerű minimalizálása a szolgálati gépkocsival történő végrehajtás során. E cél érdekében nélkülözhetetlen a jelenleg hatályos jogi normák vizsgálata, majd az általam javasolt technikai módosítások alkalmazásához szükséges mértékű jogszabályi módosítások biztosítása.

A rendőri intézkedéseket, ezen belül is az előállítások és kísérések menetét több jogforrás is szabályozza. A jogszabályi hierarchia alapján elsőként említhető Magyarország Alaptörvénye. Az Alaptörvény az alábbi cikkekben alapvetően irányt szab a törvények és rendeletek által szabályozott rendőri intézkedéseknek.

II. cikk

Az emberi méltóság sérthetetlen. Minden embernek joga van az élethez és az emberi méltósághoz, a magzat életét a fogantatástól kezdve védelem illeti meg.

III. cikk

(1) Senkit nem lehet kínzásnak, embertelen, megalázó bánásmódnak vagy büntetésnek alávetni, valamint szolgálatban tartani. Tilos az emberkereskedelem.

A II. és III. cikk azon alapvető emberi jogokat fekteti le, amelyek minden embert megilletnek. Természetesen ez vonatkozik a rendőrségi eljárásokra is.

IV. cikk

(1) Mindenkinek joga van a szabadsághoz és a személyi biztonsághoz.

(2) Senkit nem lehet szabadságától másként, mint törvényben meghatározott okokból és törvényben meghatározott eljárás alapján megfosztani. Tényleges életfogytig tartó szabadságvesztés csak szándékos, erőszakos bűncselekmény elkövetése miatt szabható ki.

(4) Akinek szabadságát alaptalanul vagy törvénytelenül korlátozták, kárának megtérítésére jogosult.

A IV. cikk a minden embert megillető szabadság alapvető jogáról rendelkezik. Azonban a 2-es bekezdés a szabadság jogától való törvényes korlátozást, megfosztást is lehetővé teszi.¹⁵

Az Alaptörvényt követően a jogszabályi hierarchiában a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény (továbbiakban Rtv.) szabályozza a kérdéskört. Az Rtv. 33. szakasza részletesen leírja azoknak a személyeknek a körét, akiket az intézkedés során el kell fogni, elő kell vagy lehet állítani. A felsorolás alapján megállapíthatjuk, hogy milyen sok esetben válik szükségessé az intézkedés alá vont személyek szállítása a szolgálati gépjárművel. Az is egyértelmű, hogy az előállítások során nem lesznek az intézkedés alá vontak minden esetben közreműködők. Amennyiben passzív vagy akár aktív ellenállást tanúsítanak, úgy velük szemben az Rtv. lehetőséget biztosít kényszerítő eszköz alkalmazására. A kényszerítő eszközök alkalmazásának követelményeit az Rtv. 16. szakasza taglalja.

(1) A rendőr kényszerítő eszközt csak a törvényben meghatározott feltételek fennállása esetén, az arányosság elvének figyelembe tartásával alkalmazhat úgy, hogy az nem okozhat aránytalan sérelmet az intézkedés alá vontnak. Nincs helye a kényszerítő eszköz további alkalmazásának, ha az ellenszegülés megtört, és a rendőri intézkedés eredményessége nélkül is biztosítható.

A járőr gépjárművel történő előállítás vagy kísérés során alapvetően két kényszerítőeszköz áll rendelkezésre. A testi kényszer, valamint a bilincs.

Az előállítás/kísérés során a ruházat átvizsgálása nélkülözhetetlen feladat. A rendőr az elfogott/előállított személy ruházatát átvizsgálja még azelőtt, hogy a szolgálati gépkocsiba ültetné. Mivel a nyílt utcán, közterületeken a részletes ruházatátvizsgálás nem valósítható meg, a szeméremértő módon történő átvizsgálás tilalmára tekintettel, ezért részleges ruházatátvizsgálást hajt végre. Ennek során különös figyelmet fordít az intézkedéssel érintett személy ruházatának azon részeire, melyet kezével a kísérés során el tud érni. Az intézkedések minden esetben az arányosság követelményének meg kell feleljenek. Az Rtv. 15. szakasza írja ezt le. A bilincs alkalmazásával kapcsolatos szabályokat a 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet, a rendőrség szolgálati szabályzatának 41. szakasza taglalja, míg a 3/2015. (II. 20.) ORFK utasítás a Rendőrség Fogdaszolgálati Szabályzatáról, a kísérések szabályait részletezi.

A kísérések továbbá előállítások során a legtöbbször nem áll rendelkezésre olyan gépjármű, mely kifejezetten erre a célra lenne kialakítva. Láthattuk, hogy a kérdéses témakört milyen sok jogforrás szabályozza. Azonban a jogalkotó nem vett figyelembe olyan lehetőségeket, melyek az emberi természet kiszámíthatatlansága miatt bármikor bekövetkezhetnek. Személyes tapasztalatom, hogy számtalan alkalommal fordulhat elő az, hogy egy személy az intézkedés során végig higgadt, közreműködő. Semmi jelét nem adja annak, hogy a későbbiekben ellenállást tanúsítana, azonban az előállítás során, az utazás közben megváltozott a viselkedése.

Tegyük fel, hogy egy olyan személlyel intézkedünk, akinek az Rtv. 33.§ (1) e, pont alapján elfogott személy, akinek szabálysértési ügyből kifolyólag rendelték el a körözését. A személy viselkedése teljesen közreműködő, az előállítás oka nem indokolná a kényszerítő eszköz alkalmazását. A személyt két rendőr állítja elő. Ebben az esetben a jogszabály nem teszi lehetővé a bilincs alkalmazását, mivel a szolgálati szabályzat 41.§ szakasz (1) bekezdés g, pontja kifejezetten akkor tenné lehetővé, ha a személyt egyedül intézkedő rendőr állítaná elő. Azonban az előállítás közben a személy agresszívvá válik.

Mivel egy hagyományos szolgálati gépjárművel történik az előállítás, az előállított személy a jobb hátsó ülésen kell helyet foglaljon, az egyik rendőr pedig mellette, a vezető ülése mögött.

Az agresszív személy személyi sérülést okozhat, megszerezheti a mellette ülő rendőr bármely kényszerítő eszközét, akár a fegyverét. Szökést kísérelhet meg, ha a „gyerekzár” nem volt bekapcsolva, esetleg az ablakot lehúzza is megszökhet.

A példa eléggé sarkított, de sajnos nem légből kapott, hogy egy kísérés során történik hasonló eset. Az is szinte mindennapos, hogy az előállított/kísért személy valamilyen fertőző betegségben szenved.

Ez általában vagy ki sem derül, vagy csak a fogdai vagy büntetésvégrehajtási intézetbeli befogadása során derül ki. Az egyik rendőr ilyenkor is, végig közvetlenül a személy mellett foglal helyet egy zárt légtérű gépjárműben, akár több órát át.

¹⁵ URL8

Több alkalommal fordult elő személyesen velem is, hogy csak a büntetés végrehajtási intézetben derült ki, hogy az általunk kísért személy rühességben, tetvességben esetleg más fertőző betegségben szenvedett. Ekkor már akár több órát kellett vele egy gépjárműben utazni. Továbbá ilyenkor a kapitányság területére még a gépjárművel vissza kell utazni.

Mindezekre figyelemmel a technikai módosítások mellett javaslom az Rtv. 48.§ szakasz bővítését. Ebben a pontban lehetővé kell tenni a bilincs alkalmazását minden olyan személlyel szemben, akit a rendőr előállít. A pont az „előállítás biztonságos végrehajtása érdekében” néven kerülhetne bele a törvénybe.

A módosítás nem sértené az Alaptörvény fentebb említett cikkeit, mivel a kényszerítő eszköz alkalmazása nem sértené a II-es, valamint a III-as cikk alapelveit. Azonban a rendőrt is megillető, a IV-es cikk (1)-es pontjának alapelvében említett személyi biztonsághoz való jog érvényesüléséhez teljes értékben igazodna.

Ezen felül a Szolgálati Szabályzatban rögzíteni kell, hogy a javasolt módosításokkal ellátott gépjárművel történő előállítások/kísérések során nem kell a kísért személy mellett rendőrnek utaznia. Ezzel is csökkentve annak lehetőségét, hogy az előállított a rendőr kényszerítő eszközeit megkísérli megszerezni. Továbbá egészségügyi szempontokat is figyelembevéve, a rendőrök védelmét szolgálná ezen intézkedés.

Amennyiben az átalakításnak megfelelően a hátsó utasteret is megfigyelő kamera kerül beépítésre a szolgálati gépjárműbe, úgy a Szolgálati Szabályzatot, valamint a Fogdaszolgálati Szabályzatot is módosítani kell. Véleményem szerint úgy, hogy amennyiben ilyen típusú eszköz rendelkezésre áll, minden esetben amikor a hátsó ülésen utazik valaki, úgy az utazás teljes tartamát rögzíteni kell.

Irodalomjegyzék

David Wozniak, Farzaneh Shahini, Vanessa Nasr, Maryam Zahabi (2021): Analysis of advanced driver assistance systems in police vehicles: A survey study, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 83, Pages 1-11.

DOI: 10.1016/j.trf.2021.09.017

Fazakas Katalin, Felföldi Péter (2020): Az alacsony haladási sebesség és a járműállomány hatásai a közlekedési balesetekre. In: Marton, Zsuzsanna; Németh, Kornél; Pelesz, Pelbárt; Péter, Erzsébet (szerk.) IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet. Nagykanizsa, Magyarország : Pannon Egyetem Nagykanizsai Campus. 109-119. o.

Felföldi Péter, Major Róbert, Mészáros Gábor (2010): Rendészeti képzés és a közlekedésrendészet egyes kérdései Szlovákiában Belügyi Szemle 6. 89-103 o.

Hsing-Chung Chu (2016): Risk factors for the severity of injury incurred in crashes involving on-duty police cars, *Traffic Injury Prevention*, 17:5, pp. 495-501.

DOI: 10.1080/15389588.2015.1109082

Jaeger PT, Shneiderman B, Fleischmann KR, Preece J, Qu Y, Wu PF. Community response grids (2007): e-government, social networks, and effective emergency management. *Telecommunications Policy*. 37. pp 92 –604.

DOI:10.1016/j.telpol.2007.07.008

Major Róbert, Mészáros Gábor (2016): The current questions of police speed control. *Magyar Rendészet* 2. 132-141. o.

Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira, PhD értekezés PTE ÁJK, Pécs 2010.

Mészáros Gábor; Felföldi Péter (2021): Autópályán biztonságosan? Belügyi Szemle 6. 127-141. o.

DOI: <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.6.6>

Ineternetes források:

- URL1: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/centenarium/retro-ladak> „Zsarú Magazin” 06 2020. [Online].
- URL2: <https://www.youtube.com/watch?v=Wxye7Ltp8&t=1s>. „Totalcar.hu,” 2019. [Online].
- URL3:https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Long_Beach_Airport_Police_Ford_Crown_Victoria.jpg
- URL4:<https://web.archive.org/web/20100921141405/http://www.fordvehicles.com/fordpoliceinterceptor/>. „ford.com/police-vehicles/,” 2010. [Online].
- URL5:https://totalcar.hu/magazin/szerelem/2020/01/11/ford_crown_victoria_police_interceptor/?token=c020ea74ef908d18885cdf0beb269e08. Z. Sipos, „Tatalcar.hu,” 2020. [Online].
- URL6: <https://hu.taylrrenee.com/zakon/111700-policiya-ssha-zvaniya-v-policii-ssha-kody-policii-ssha.html>. „taylrrenee.com,” 2018. [Online].
- URL7: <https://cityroom.blogs.nytimes.com/2011/09/15/the-last-crown-vic-rolls-and-not-as-a-new-york-cab/>. „nytimes.com,” 09 2011. [Online].
- URL8: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100425.atv>. „net.jogtar.hu,” 2022. [Online]
- URL9: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99400034.tv>. „net.jogtar.hu,” 2022. [Online]

Impresszum

Kiadó: Magyar Rendészettudományi Társaság

Cím: 1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

A kiadásért és szerkesztésért felelős személy: Dr. Tihanyi Miklós

Kapcsolat: kozbiztonsagiszemle@gmail.com

web: www.rendeszet.hu