

37. Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Had- és Rendészettudományi Szekció

Budapest, 2025. április 22–24.

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar

**Megállásra kényszerítés és az útzár használatának vizsgálata a Nemzeti Adó- és
Vámhivatal és szervezeti egységeinél**

Jelige: „*A győzelem nem véletlen*”

Pályamunka lezárásának időpontja: 2024. szeptember 30.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	3
1. JOGSZABÁLYI TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS	3
2. A RENDSZERESÍTETT STINGER METRO ÚTZÁR ÉS ALKALMAZÁSI FELTÉTELEI	6
3. MEGÁLLÁSRA KÉNYSZERÍTÉS: TAKTIKÁK, HUMÁN ÉS TECHNIKAI FELTÉTELEK.....	9
4. INTÉZKEDZÉSI JOGOK/LEHETŐSÉGEK.....	19
5. INNOVÁCIÓS LEHETŐSÉGEK.....	39
5.1. Smart Spike System.....	39
5.2. Pursuit Intervention Technique (PIT) manőver	41
5.3. Képzési javaslat.....	42
6. BEFEJEZÉS.....	45
7. HIVATKOZÁSOK.....	46
ÁBRAJEGYZÉK	46

BEVEZETÉS

Tisztelt bizottság és olvasók. Az általam választott téma az útzár és a megállásra kényszerítés. A dolgozatban kifejtett témát a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (továbbiakban NAV) körében azért éreztem szükségesnek vizsgálni, mivel a hatályos szabályozás mellett útzár alkalmazása nem, megállításra kényszerítés csekély számban történt a vizsgált időszakban. A gyakorlat és a szabályozás összhangjára kevés az információ, valamint tudomásom és kutatásom is ezt támasztotta alá, a tárgykörben minimális a magyarországi szakirodalom és statisztika. A választott témámmal szeretnék olyan kérdéseket megválaszolni, amelyek rámutatnak arra, hogy miért lenne szükség az ilyen fajta intézkedések és kényszerítő eszközök alkalmazása a járőrtevékenység során. A dolgozatom kifejtése során kitérek a jogszabályi áttekintésre és annak hiányosságára, továbbá a rendszeresített eszközeinkre, azok működésére és alkalmazásuk lehetőségeire, a megállásra kényszerítés technikáira, az innovációs és képzési lehetőségekre. Az innovatív lehetőségek feltehetően rámutatnak majd arra, hogy a magyar rendvédelmi szervek nem minden esetben dolgoznak a legmodernebb eszközökkel, így a dolgozatom egyfajta összehasonlítás is a jelenlegi és a feltehetően fejlettebb eszközök között.

1. JOGSZABÁLYI TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Mint minden kényszerítő eszköz alkalmazását és intézkedés végrehajtását jogszabályok és belső szabályzók kötnék, így az általam feldolgozott téma eszközeire és intézkedéseire sem vonatkozik ez másképp. Ezen jogszabályok és rendelkezések egyrészt lehetőséget adnak számunkra az alkalmazásukra, másrészt egyfajta keretet adnak a használatnak és egy szabályozást is, harmadrészt pedig védelmi funkciót látnak el a szervezet tagjai irányába. Ennek értelmében egy eszközt akkor tudunk hatékonyan alkalmazni, ha megfelelő jogszabályok állnak rendelkezésünkre, másrészt felhasználói birtokában vannak a megfelelő képességeknek az alkalmazásra. De mitől lesz teljeskörű egy adott jogszabály? Ha visszatekintünk, a NAV 2015-ig önállóan nem alkalmazhatott útzárat. A korábbi törvény csak arra adott lehetőséget, hogy a rendőrséget felkérjük arra, hogy az eszközt telepítsék és ezzel segítsék a munkánkat. A törvény 2014.12.31-ig így szólt:

„**43. §** (1) A pénzügyőr a NAV nyomozó hatósága hatáskörébe tartozó bűncselekmény felderítése, megakadályozása céljából, illetve az elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogására útzár telepítését kérheti az illetékes rendőrhatalástól.” (2010. évi CXXII. törvény Nemzeti Adó és Vámhivatalról, 2014)

Ez a törvényi pont nem segítette a hatékony feladat végrehajtást a NAV munkatársainak. Az esetleges intézkedések során az együttműködés megszervezése, hatékony lebonyolítása rengeteg időt vett el és ezzel késleltette az intézkedés sikerességét az intézkedő és az állampolgárok biztonságát.

Ha ezeket mind figyelembe vesszük levonhatjuk azt a következtetést, hogy az akkori jogszabályok nem kifejezetten voltak alkalmasak egy gyors és azonnali intézkedés lebonyolítására. Erre való tekintettel a NAV törvényben és egyéb kapcsolódó törvényekben változásnak kellett történnie. 2015.01.01-én bekövetkezett változás szerint a törvény így módosult:

„**44. §** (1) A NAV – autópálya és autóút kivételével – közút vagy közforgalom elől el nem zárt magánút forgalmának korlátozását vagy lezárását rendelheti el a NAV nyomozó hatósága hatáskörébe tartozó bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a NAV nyomozó hatósága hatáskörébe tartozó bűncselekmény elkövetőjének elfogására, ennek során – a közlekedés biztonságát is figyelembe véve, külön jogszabályban meghatározott feltételekkel – útzárat telepíthet.” (2010. évi CXII. törvény a Nemzeti Adó és Vámhivatalról, 2015)

Ez a törvényi változtatás lehetővé tette azt, hogy a járőr számára amint lehetőség nyílik az ilyen eszköz alkalmazására, ne kelljen várnia a társszervek érkezésére és ezzel ne helyezze kilátásba a késedelmi veszély kialakulását, megkezdheti ő is az eszköz telepítést. Természetesen a jogszabály általi engedély nem az egyetlen mérlegelendő pontja a telepítésnek. A törvényi háttér mellé megfelelő belső szabályzókra és rendelkezésekre volt szükség. Ezek biztosítják azt, hogy egy ilyen fajta eszközt/intézkedést megfelelő módon, helyen, és időben alkalmazzanak. Összegezve, a jogszabályok és a belső rendelkezések közötti harmónia kimagaslóan fontos szerepet játszik, hiszen ezen kettő páros alapján tudnak majd az illetékesek megfelelő döntést hozni az alkalmazásukkal kapcsolatban.

De ahhoz, hogy tudjuk alkalmazni a megfelelő eszközöket, tudnunk kell mik is ezek. Az útzár fogalma a Rendészettudományi szaklexikon szerint: „**Útzár**: az → ellenőrző-átengedő ponton alkalmazott kényszerítő eszköz, – a jármű gumibroncsainak kilyukasztásával és torlasszal megállásra kényszerítésével – az intézkedés elől járművel menekülő személy feltartóztatására, elfogására.” (Boda József Rendészettudományi szaklexikon, 2019)

Ezzel szemben az 1/1975 (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (továbbiakban KRESSZ) meghatározása alapján: „Útzár: a közútnak, rendőrségi ellenőrzés céljából, a járművek tovább haladását akadályozó eszközökkel történő lezárása.” (1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, 1975)

A rendészeti dolgozók alap felfogása alapján az adott fogalmat mindig megpróbálják egy adott eszközre vonatkoztatni, ám ez ebben az esetben sokkal tágabb.

Az ilyen képzések oktatói között a vélemények erről sokkal szélesebbek. Dr. Varga Viktor r. őrnagy a Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ (továbbiakban: ROKK) kiképzőjével való interjúm során, mindezt az „intézkedés támogató eszközként” definiálta számomra. Eszerint egy ilyen eszköz nem csak akkor alkalmazható, amikor már a jármű követésébe kezdtünk és szükséges lenne a megállítására, hanem egy intézkedés megkezdésekor is jól alkalmazható az elhajtás elkerülése érdekében. Egy ilyen eszközt többcélúan fel lehet használni akár megállítási céljából, akár az intézkedés alá vont jármű elhajtásának megakadályozására, továbbá az általunk kedvező területre való terelés érdekében is.

Most, hogy tudjuk a jogszabályok már megadják a szükséges keretet számunkra egy ilyen eszköz alkalmazására, figyelembe kell vennünk további fontos szempontokat is. Mi történik akkor, ha nincs lehetőségünk használni ilyen eszközöket, akkor hogyan tudjuk megállásra kényszeríteni az elkövetőt? A képzések során számos taktikát és technikát kidolgoztak már melyeknek megfelelő használata vezethet a kívánt eredményhez.

Amennyiben nem áll rendelkezésünkre rendszeresített eszköz, helyettesítő eszközök is alkalmazhatóak. Ennek a NAV tv. 44. § (2) bek. ad lehetőséget miszerint „Útzár alkalmazása során a NAV járművek áthaladását torlasz szerűen vagy más módon lassító, megakadályozó építményt, technikai berendezést vagy ezek hiányában bármilyen eszközt telepíthet, amellyel az intézkedés fogatosítása előtt járművel menekülő személyek feltartóztatása, elfogása elérhető.” (2010. évi CXXII. törvény a Nemzeti Adó- és Vámhivatalról, 2024) Ennek értelmében a sikeres intézkedés végrehajtás érdekében más eszközök is használhatóak. Amennyiben a kényszerítőeszközök nem alkalmazhatóak a törvény más lehetőséget is ad számunkra. A NAV tv. 44. § (4) bek. alapján: „A NAV nyomozó hatósága hatáskörébe tartozó bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, illetve a NAV nyomozó hatósága hatáskörébe tartozó bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében – ha járművel menekül – a pénzügyőr mások személyét és biztonságát nem veszélyeztetve a járművet követheti és – a NAV-nál rendszeresített technikai eszköz felhasználásával is – megállásra kényszerítheti.” (2010. évi CXXII. törvény a Nemzeti Adó- és Vámhivatalról, 2024)

Ennek értelmében a pénzügyőri intézkedések és a kényszerítő eszközök alkalmazásáról, valamint az elfogott, előállított, őrizetbe vett és fogvatartott személyek őrzésének és kísérésének eljárási szabályairól szóló 20/2018 PM rendelet (továbbiakban rendelet) „ 43. § (1), alapján: „ A NAV tv. 44.§ (4) bekezdésében meghatározott megállásra kényszerítéshez a

pénzügyőr szolgálati járművet, gépjármű elfogó hálót, illetve egyéb rendszeresített technikai eszközt is felhasználhat.” (20/2018. (XII. 21.) PM rendelet, 2018)

Eszerint a szolgálati gépjárművel olyan taktikai manővert alkalmazunk, amellyel a további menekülés felhagyására bírjuk rá a gépjármű vezetőjét.

2. A RENDSZERESÍTETT STINGER METRO ÚTZÁR ÉS ALKALMAZÁSI FELTÉTELEI

A Stinger metro útzár rendszeresítésére 2016-ban került sor. Az eszköz új lehetőségeket adott a NAV számára az intézkedések terén. A bűncselekmények, jogsértések elkövetőinek egyre agresszívebb magatartása szükségessé tette a szolgálati feladatok végrehajtása során, hogy a NAV olyan eszközöket szerezzen be és rendszeresítsen, amelyek alkalmasak egyrészt a menekülők megállítására vagy adott esetben a kitörésüket meggátolni.

A NAV szervezetén belül rendszeresített útzár a STINGER METRO. Az útzár üreges acéltüskéket alkalmaz, melyek minden típusú gumibroncsot – beleértve az öntömítőket és defekttűrőket is – átszúrnak, és szabályozottan eresztenek le. Ez megakadályozza a gumi szétrobbanását, lassítja az elkövető gépjárművét egy biztonságosabb sebességre, és lehetővé teszi, hogy balesetmentesen meg tudjon állni. Az útzár tüskéi mindenféle gépjármű gumibroncsain hatékonyak, személygépkocsikon, tehergépkocsikon és buszokon is. Egy egyszerű húzás a fogantyún, vagy egy hajítás szükséges mindössze az útzár elhelyezéséhez. Az egyedüli, harmonika szerű kivitel azonnali bevetést tesz lehetővé, így a legdinamikusabban tudjuk alkalmazni az intézkedés során.

Használatát követően egyszerűen újra szolgálatra lehet fogni az eszközt. Minden egységcsomagba tartozik a cseréhez szükséges tüske és védőborítás. Ezek cseréje egyszerű és gyors, akár a szolgálat megkezdése előtt vagy a használatot követően rövid idő alatt végre lehet hajtani azok cseréjét.



1. ábra Stinger_Metro_Spyke

A használata megfelelő képzést igényel melyet a NAV szervezeti egységein belül tökéletesen végre is lehet hajtani. A képzéssel kapcsolatos információkkal Dobozi Tamás püör. alezredes szolgált számomra, aki irányába több kérdéssel is fordultam.

Első kérdésem az volt, hogyan vélekedik jelenleg a NAV által rendszeresített az ilyen intézkedés végrehajtására alkalmas eszközökről?

- Elmondása szerint azért nem alkalmasak mivel nem állnak rendelkezésre, és a KRESZ által előírt eszközök (jelzőtábla, bója stb..) is hiányoznak a végrehajtáshoz. Ha rendelkeznék eszközzel, alkalmasak lennének megfelelően kiképzett állomány által használva.

Ezt követően arról kérdeztem, mi a véleménye az állomány képzettségi szintjéről? Mennyire tudják alkalmazni az eszközt, ha alkalmazására kerülne sor?

(A válaszhoz tartozik, hogy Dobozi alezredes úr főosztálya foglalkozik a járőrök képzésével és fejlesztésével, így ők megfelelő rálátással rendelkeznek az állomány képzettségi szintjére.)

- Ha rendelkeznék eszközzel indokolt lenne a felkészítő tréning. Olyan személy ne hajtson végre intézkedést úgy az eszközzel, hogy nem kapott rá megfelelő képzést, mivel önmagában és társaiban, az intézkedés alá vont személyben, valamit az

intézkedéssel kapcsolatban egyébként nem érintett személyekben nagyobb kárt okozhat, mint amennyire hatékonyan tudná az eszközt alkalmazni.

Kérdéseim sorát azzal folytattam, hogy mennyire látja hatékonyabbnak és biztonságosabbnak az intézkedéseket, ha ilyen eszközt alkalmaznak? Milyen feltételek meglétét javasolja az alkalmazáshoz?

- Azzal egyet értettünk, hogy egy ilyen eszköz alkalmazása hatékonyabbá és biztonságosabbá, sikeresebbé tudja tenni az intézkedéseket, abban az esetben, ha annak használója tisztában van vele hogyan és mikor kell alkalmaznia az adott eszközt. Egy kiváló eszközzel is lehet szakszerűtlenül intézkedni abban az esetben, ha olyan ember használja, aki nincs felkészítve annak alkalmazására. Elmondta azt is, hogy mérhetetlen módon hatékonyabb és biztonságosabb lenne egy esetleges intézkedés, de nem jutunk el addig, hogy alkalmazzuk mivel jelenleg nem rendelkezünk még eszközzel.

A beszélgetésünk ezen részét azzal a kérdéssel zártam, hogy hogyan látja ő a jelenlegi szabályozásokat? Milyen javaslatokkal élne a módosításokra?

- Jogszábeli feltételek teljes mértékben adottak. A képzés feltételeit és menetét azonnal meglehetne határozni, amint tudjuk azt, hogy pontosan milyen eszközre szeretnénk képzést szervezni.

Az interjú összefoglalása során sok kérdés merült fel bennem. Annak függvényében, hogy a ROKK központba Dr. Varga Viktor r. őrnagy jóvoltából kipróbálhattam egy ilyen eszközt így egy másik irányból próbáltam megközelíteni az értelmezést. Az eszköz használata számomra nem volt bonyolult, igaz biztonságos és zavartalan körülmények között volt lehetőségem kipróbálni. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy egy megfelelő képzettségi szintnek nem kell párosulnia az éles végrehajtás során. Sajnos egy hatékony és jó eszköz, képzetlen személy alkalmazásában nem éri el a kívánt eredményt. Mindezek tükrében az eszköz használata javasolt és indokolt, de csak kellő képzettséggel. Alezredes úr mondataiból kivehető volt, hogy az eszköz használatát támogatja ő is és egyet ért azzal a véleményemmel, hogy sok intézkedést lehetne vele biztonságosabban végrehajtani. De azzal a véleményével is egyet értek miszerint a jelenlegi eszközökhöz képest rendelkezésre állnak már sokkal fejlettebb és hatékonyabb

eszközök, amelyeknek beszerzése sokat támogatná az állomány munkáját. Számtalan alkalommal hangzott el beszélgetésünk során a képzés szó, mely közös véleményünk, hogy a képzéseknek kiemelt fontossága van a szolgálatot teljesítő állomány munkája során és nem hanyagolhatóak el.

3. MEGÁLLÁSRA KÉNYSZERÍTÉS: TAKTIKÁK, HUMÁN ÉS TECHNIKAI FELTÉTELEK

„A tervek haszontalanok, ám a tervezés létfontosságú” - Dwight D Eisenhower

A járműmegállítás olyan csoportos akció, amely pontosságot és együttműködést követel, ezért azt meg kell tervezni. Bármely terv végrehajtása során fontos, hogy minden résztvevő személy megértse a használt terminológiát és azt, hogy milyen típusú megállásra kerül sor, továbbá mi az ő szerepe a végrehajtás során. Ez kiküszöböli az olyan egyéni hibalehetőségeket, amelyek veszélyeztetik a műveletet vagy veszélyes helyzetet eredményezhetnek. Az ilyen intézkedésekkel kapcsolatban információkkal Dr. Varga Viktor r. őrnagy úr látott el, aki mellesleg a RAPTOR képzés megalkotói közül az egyikük. A RAPTOR képzés egy, a gépjárművek megállítására szolgáló gyakorlat és intézkedési típus, melynek célja biztonságos és precíz végrehajtás, melyhez magas fokú gyakorlati képzettségre van szükség.

A megállásra kényszerítés megkezdése előtt több tényezőt kell figyelembe venni. Elsősorban, hogy a járművek mozgásban vannak, így magát az intézkedést nem lehet egyetlen területre szűkíteni, mivel a terep és a helyszín folyamatosan változó. Többféle helyszín és terep viszonylat többféle veszélyt és lehetőséget rejt magában, ebből kifolyólag a végrehajtó állománynak folyamatosan figyelemmel kell követni ezen változásokat és fel kell készülnie minden eshetőségre.

Másodsorban, amely talán a legkiemelkedőbb, hogy el kell fogadni azt a tényt, hogy a jármű fegyverként értékelendő. Ebben az esetben nem csak azon gépjármű számít veszélynek, melyet megállítani szeretnénk, hanem a szolgálati gépjárművek is ide sorolandóak. Az jármű, amelyet megszeretnénk állítani veszélyes önmagára, ránk, a környezetére és az intézkedéssel egyébként nem érintett személyekre is. Így elsődleges feladatunk, hogy ezeket a veszélyeket minél jobban csökkentsük és elszeparáljuk az intézkedéssel nem érintett személyek környezetétől. De azon tény mellett sem mehetünk el, hogy szolgálati gépjárművek is fegyverként minősülhetnek. Egy rossz mozdulat esetén, vagy nem jól végrehajtott manőver hibája miatt, ugyan olyan károkat tudunk okozni, mint az elfogni kívánt gépjármű. Továbbá a tudat, hogy az állampolgárok nem mindig vannak figyelemmel környezetükre vagy nem veszik észre a szolgálati gépjárművek

érkezését fény és hangjelzés mellett sem, további aggodalomra és fokozott figyelemre ad okot számunkra.

Nagyon fontos szempont az is, hogy a „célos” megállítást hogyan hajtjuk végre. A járműben ülő személyek, gyanúsítottak, akiknek elfogása a cél. Továbbá a járműben lehetnek további bűntársak esetleges vétlen személyek, rejtett bizonyítékok, amelyek megszerzése és kezelése kulcsfontosságú. Ennek értelmében nem csak az a fontos, hogy megállítsuk a gépjárművet úgy ahogy sikerül, hanem a megállítás körülményeire is fokozott figyelmet kell fordítani.

Mint minden intézkedéssel, ezzel kapcsolatban is vannak minimum követelmények és feltételek, amelyeknek megléte fontos szerepet játszanak az intézkedés sikerességében.

Elsősorban egy ilyen intézkedés végrehajtásához meg kell határoznunk mennyi az a minimum létszám, amellyel végre tudjuk azt hajtani. A végrehajtó állomány nem megfelelő elosztása, a elégtelen létszám elsősorban nem biztosítja a rendelet 3. szakaszában jogszabályi követelményként is elvárt eredményes intézkedés befejezését. Egy ilyen helyzetben minden személynek és gépjárműnek megvan a pozíciója és feladata. Ha kevesebb bevethető egység van, mint amennyit a feladat megkíván veszélyeztetheti az akció sikerességét. Amennyiben rendelkezünk megfelelő humánerőforrással, fontos feltétel, hogy rendelkezünk olyan gépjárművel is, amely alkalmas a feladat végrehajtásra. Egy gépjármű attól lesz alkalmas, hogy megfelelő teljesítményű, méretű, védelmi-biztonsági elemekkel van ellátva. Mivel az elkövetői körök jellemzően könnyebben jutnak nagyobb teljesítményű gépjárművekhez, mint a rendvédelmi szervek így mi jelentősebb hátránnyal indulunk. A megfelelő gépjármű csak az egyik oldal, egy ilyen intézkedéshez a képzett állományt is el kell látnunk megfelelő eszközökkel. Az intézkedés nem a megállásra kényszerítéssel, hanem az elkövető elfogásával ér véget. Ennek érdekében olyan eszközökkel kell ellátnunk a végrehajtó állományt, amellyel biztonságosan el tudja távolítani a gépjárműből a célszemélyt/eket és végre tudja hajtani a személykezelést

Nagyon fontos elem még a kommunikációs feltételek megléte. Az intézkedés végrehajtása során kulcsfontosságú a folyamatos kommunikáció és az információ áramlása. A nem megfelelő kommunikáció olyan hibákhoz vezethet, amelyek szintén csökkentik a végrehajtás sikerességét. Egy olyan szituációban, ahol a gépjárművek folyamatos mozgásban vannak, a környezet és az események dinamikusán változnak, gyorsan kell döntéseket hozni és azokat a lehető leggyorsabban kell közölni a végrehajtó állománnyal. A végrehajtás alatt többféle váratlan esemény is bekövetkezhet. Érkehetnek további egységek, hogy segítséget nyújtsanak, de az is megtörténhet, hogy egy adott szolgálati gépjármű meghibásodik és olyan probléma adódik, ami miatt nem tudja folytatni a feladatát. Ebben az esetben gyors, lehetőleg azonnali

pótlásra van szükség a korábban számára meghatározott feladatban. Figyelemmel kell lennünk arra az esetre is, hogy nem csak a rendészeti feladatokat ellátó szervek részére érkezhetsz segítség, hanem az általunk elfogni kívánt elkövető részére is. Ebben az esetben esélyeink csökkenhetnek és megtörténhet, hogy más taktika és technika alkalmazására lesz szükségünk. Ezen információk tudatában levonható az a következtetés, hogy a megfelelő kommunikáció meglehetősen fontos hiszen csak így lehetünk birtokában minden olyan információnak, amelyek segítenek minket a végrehajtásban.

Most, hogy tisztáztuk mik a minimum feltételek és követelmények fontos kitérni arra, hogy hol célszerű és hol nem célszerű végrehajtani egy ilyen intézkedést.

Amennyiben relatíve nézzük, az állomány megpróbálhatja mindenhol az adott műveletet, de nem mindenhol lesz célravezető. Szintén fontos figyelembe venni a külső tényezőket hol vagyunk éppen, vagy merre tartunk, lesz-e idő befejezni az intézkedést mielőtt egy olyan területre érünk, ahol másokat veszélyeztetünk, esetleg magunkat veszélyeztetjük jobban, mint amit az intézkedés megkövetel. Az olyan helyeken végrehajtott megállásra kényszerítés, ahol magas a kockázat arra, hogy az intézkedéssel egyébként nem érintett személyeket is érhet sérelem nem célszerű a végrehajtás. Törekedni kell arra, hogy a legkevesebb károkozással és veszéllyel hajtsuk végre az intézkedést olyan területen, ahol másokat nem ér sérelem. Célszerű területek a több sávú, esetleg széles utak, alacsony forgalmú vagy forgalom elől elzárt biztosított területek, továbbá minden olyan terep, ahol a biztonságos elfogáshoz a megfelelő alakzatot fel lehet venni. Kevésbé célszerű vagy nem célszerű területek autópálya és autópályák nagy sebességű közlekedés esetén, továbbá sűrű forgalmas területek esetleg kereszteződések, ahol olyan váratlan tényezők jöhetnek közbe, amelyek az intézkedést nem várt irányba terelhetik.

Az eddig felsorolt tényekkel erősítettük esélyeinket a sikeres műveletre, de nem elengedhető a megfelelő tervezés és szervezés, a végrehajtó állomány felkészítése a műveletre.

Elsődleges feladat az állomány folyamatos képzése. Az elméleti és magas szintű gyakorlati képzések rendszeressége biztosítja azt, hogy az állomány megfelelően végrehajtsa az intézkedéseket. Hiszen egy olyan személy, aki még az élete során nem találkozott és nem gyakorolt ilyen szituációra, nem tudja majd készségszinten végrehajtani az adott intézkedéseket, mint ahogy az elvárt. Ebből kiindulva a képzések és gyakorlások végrehajtása egy olyan elengedhetetlen szempont, amelyet, ha nem veszünk komolyan végzetes hibákat követhetünk el az éles végrehajtás során. Egy járőr szolgálat teljesítése közben többféle

területtel és környezettel találkozik. Ebből kiindulva ezt részt kettő oldalra tudjuk bontani. Az első oldal, hogy egy adott területre vonatkoztatunk, ahol nagyrészt szolgálati feladatát látja el, ahol elvárható tőle a terület megfelelő ismerete. A másik oldal mikor egy ismeretlen területen kell végrehajtani az intézkedést. Ebben az esetben a területi ismeretek elmaradnak, ám a gyakorlatok és képzések során elsajátított tudást, az ismeretlen terepviszonyokat figyelembe véve képes itt is alkalmazni. Összegezve mind a két esetben a sarkalatos pont a képzések mennyisége és minősége. Egy képzett járőr bármilyen területen és környezetben megfelelőbben tud mérlegelni arról, hogy az adott képzések alapján végre tudja-e hajtani az intézkedést. Sajnos felmerülnek olyan problémák is, amikor a járőr még nem vett részt ilyen képzésen és egy úgynevezett hamis önbizalom alakul ki benne, amely további veszélyforrásokkal jár. Utóbbira a kérdőívek kiértékelésénél térünk vissza részletesebb kifejtéssel.

Ha van egy jól képzett állományunk és rendelkezünk a végrehajtáshoz megfelelő eszközökkel a végrehajtás sikerének esélye növekszik, de még nem adott minden kötelező elem. A végrehajtás megkezdése előtt fontos a megfelelő terv készítése. A tervezés a végrehajtás előzménye, ahol az illetékes vezető meghatározza a végrehajtás helyszínét, módját időpontját és megadja a szükséges feltételeket, valamint meghatározza a célt. Végrehajtja az eligazítást és megtörténik a személyre szabott feladatszabás. Ez egy elengedhetetlen pontja a megállásra kényszerítésnek. A végrehajtó állomány itt kapja meg azon információkat, amelyek szükségesek majd a megfelelő művelet lebonyolításához. Amennyiben nem rendelkeznek a megfelelő információkkal és tervekkel, a végrehajtás nem lesz biztonságos, sem hatékony hiszen egy megtervezett precíz lebonyolítás helyett egy rögtönzött összeszedetlen helyzettel állnak majd szemben. Fontos szempont, mivel a intézkedés nem mindig az előzetes elképzeléseknek megfelelően alakul, képesnek kell lenni a változtatás szükségét felismerni és átvenni más végrehajtói feladatot (pl.: személykezelés helyett biztosító, eszközös, felszólító). Ugyan ez a helyzet abban az esetben amikor az elkövető, ahogy a kollégák a gyakorlatban mondják nem ugyan azt a forgatókönyvet ismeri, mint mi, rendelkezünk kell azon képességekkel, amelyekkel, ha a helyzet úgy adódik gyorsan tudunk reagálni a változásokra, ám ez nem jelenti az, hogy a tervezés elengedhető lenne.

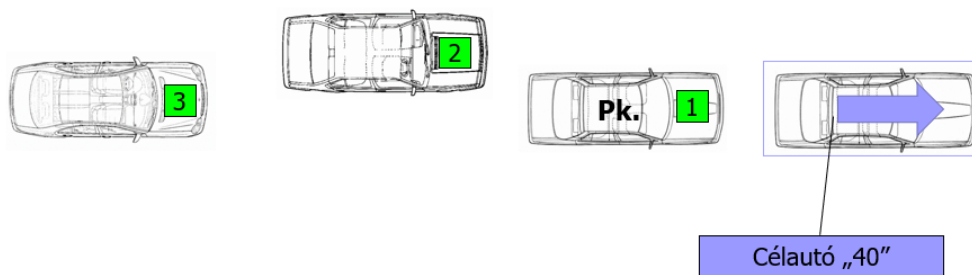
Tisztáztunk minden alap elvárást és minden olyan követelményt, amely szükséges a végrehajtáshoz így, a műveleti pont következik.

Elsősorban törekedni kell arra, hogy a célszemélyt akkor vonjuk intézkedés alá, amikor még, vagy már nem tartózkodik a gépjárműben (pl.: éppen beülni készül, kiszáll). Ebben az esetben

biztonságosabban végre tudjuk hajtani az intézkedést. De vannak azon esetek amikor menet közben kell megoldani az elfogást. A végrehajtásnak megvan a megfelelő sorrendje.

1. kiinduló helyzet

A 3 szolgálati autó menetoszlopban
A 2.Első– és 3.Oldal Záró autó induljon!
Zárást kezd meg!

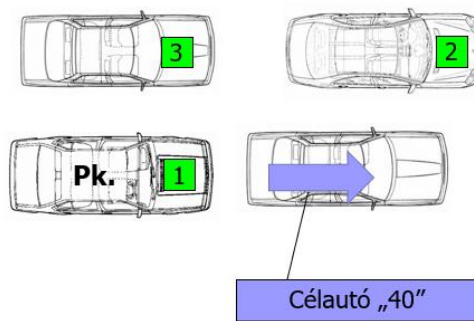


2. ábra Kiinduló pont Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése

A végrehajtás ezen szakaszában megkezdődik az intézkedés. A céljármű beazonosításra és meghatározásra került, megindulhat az elfogás. A végrehajtásban résztvevő járművek felsorakoznak a célautó mögé, megérkezésig nem használnak megkülönböztető jelzést ezzel csökkentve annak esélyét, hogy az elkövető megpróbálja kivonni magát az intézkedés alól. Megérkezést követően parancsnoki utasításra megkülönböztető jelzés használata mellett megkezdődik a végrehajtás.

2. Felzárkózási fázis

A 2.Első– és 3.Oldal Záró autó az 1. Hátsó Záró Pk. autót megelőzi és a Célautó”40” mellett - megkül. jelzésekkel – elhalad (vizuális kontroll)

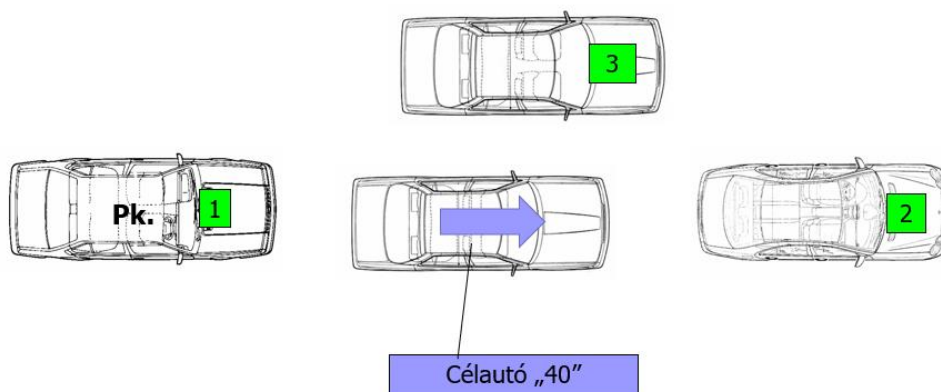


3. ábra Felzárkózási fázis Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése

Ebben a pillanatban már számolni kell azzal a lehetőséggel, hogy a „célautó” megpróbál kitörni és lehetőség szerint elhagyni a járőrautókat. Fokozott figyelmet igénylő művelet, a lehető leggyorsabban meg kell próbálni körbe zárni az elkövetőt. A távolság és a kitörési réseket a lehető legkisebbre kell csökkenteni úgy, hogy azzal ne okozzunk balesetet továbbá bármilyen hirtelen esemény következtében a járőr képes legyen lassítani, szükség esetén megállni.

3. Felzárkózási fázis

Megkül. Jelzéssel! - **Belassítás, kivezetés**



4. ábra. Felzárkózási fázis II. Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése

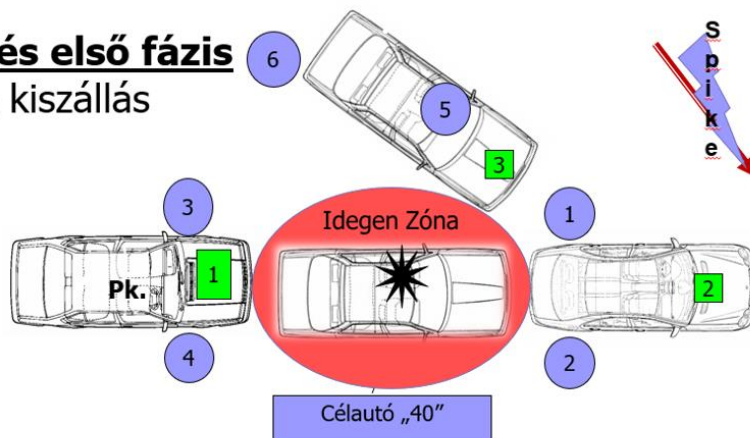
Ebben a fázisban már végrehajtottuk a megfelelő körbezárást, alkalmaztuk az úgynevezett „dobozolás/lemezelés” elnevezésű technikát. Ebben a pillanatban a „2” jelzésű gépjárműnek csökkentenie kell sebességét, ezzel megállásra kényszeríteni a „célautót”. Eközben az „1” és a „3” jelzésű szolgálati járművek folyamatosan körbe zárják, blokkolják a kitörési lehetőséget. Fontos szempont, hogy a „3” jelzéssel ellátott jármű folyamatosan tartsa a távot és ne engedje kitörni oldal irányba a célost. Ezzel párhuzamosan az „1” jelzéssel ellátott jármű annyira tartsa a távolságot, hogy hirtelen fékezésnél ne ütközzön bele az elkövetőbe továbbá abba az irányba se tudjon mozdulni.

Amennyiben sikeresen megállásra kényszerítettük a célost, következik a személykezelés fázisa.

4. Ütés – kiszállás az 1. - 6. sz. végrehajtók elhelyezkedése az elfogó záró autóknál - felelősségi területek (szektorok) és irányok

Ütés első fázis

- a kiszállás

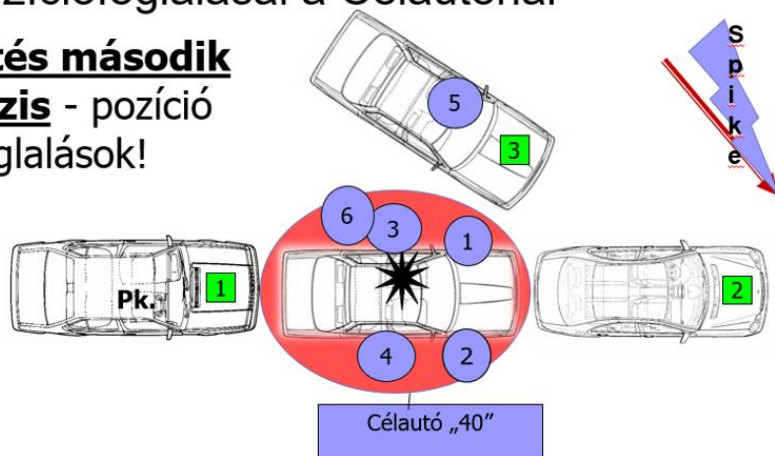


5. ábra Ütési szakasz Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése

A fontos elhelyezkedés sarkalatos pontja az intézkedésnek. Ebben az esetben minden járőrnek megvan az egyéni feladata melyet a lehető leggyorsabb módon és legpontosabban végre kell hajtania. Mint az ábra mutatja, három jármű zárja közre a célgépjárművet. Három oldalról egy relatíve biztosított helyzetet értünk el. A „3” és „2” jelzésű járművek közötti részt egy spike segítségével biztosítjuk, ha arra próbálna kitörni ne tudjon nagy távot megtenni a menekülés során. Fontos veszélyzónának számít a saját szolgálati gépjárműünk és a célgépjármű közötti terület, míg az elfogandó személy a gépjárműben tartózkodik nem mozgunk, mivel magas fokú veszélynek vagyunk kitéve. A megfelelő biztosítás következtében megkezdődik a gépjárműből való eltávolítás. A kiemelés során olyan veszélyt jelentő tényezőkkel kell számolni, mint fel nem derített személy a gépjárműben vagy az elkövető közelében található fegyver, esetleg az élet kioltására alkalmas más eszközök.

5. Ütés – felmozgás az 1-6. végrehajtók pozíciófoglalásai a Célautónál

Ütés második fázis - pozíció foglalások!



6. ábra Ütés és elfogási szakasz Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése

Mindenki felvette a számára meghatározott pozíciót, a kiemelés megtörtént. Fontos követelmények, hogy olyan helyen hajtsuk végre a további személykezelést, amely biztonságos pontnak számít, nem érhet minket váratlan veszély.

Összegezve, a megállásra kényszerítés a rendészeti munka során nem egyszerű feladat. Végrehajtása magas szintű képzettséget és fokozott figyelmet igényel, mivel egy ilyen intézkedés több veszélyt rejt magában, mint az gondolnánk. A váratlan szituációk gyors probléma megoldást igényelnek, az elfogás pedig magas vezetéstechnikai képességeket. Ezen információk tudatában nem lehet elmenni a képzések kiemelt fontossága mellett. A mai világban az illegális jövedéki termékkel való visszaélés, embercsempészet és egyéb járművek alkalmazásával történő bűncselekmények száma magas. Ezek visszaszorításához és az ezeket elkövető személyek elfogásához egy jól képzett állományra van szükség, amelyet szigorúan specifikus képzésekkel érhetünk el. A kiemelt színvonalú oktatással és gyakorlatokkal tudjuk a lehető legkisebbre csökkenteni a nem megfelelő végrehajtást és így garantálhatjuk a biztonságos, szakszerű és jogszerű végrehajtásokat.

Az ilyen intézkedésekkel és képzésekkel kapcsolatban szintén Dobozi Tamás püör. alezredes úr állt rendelkezésemre egy interjú formájában. A beszélgetés során kitértem egyéni

kérdéseimre, a fentiekben leírt anyagokkal kapcsolatos felvetésekre és kértem ossza meg velem egyéni gondolatait is.

Első kérdésem, mi a véleménye az állomány képzettségi szintjéről? Mennyire tudják alkalmazni az eszközt és taktikát, ha arra kerülne sor?

- Elmondása és tapasztalatai alapján ő pesszimistább, mint az állomány a saját értékelésükkel kapcsolatban. Ha egy 10-es skálán kell elhelyeznünk az állomány képzettségi szintjét 5-ös szinten tudná értékelni. Mindig vannak ügyesek, ez általában 10 emberből kettő és vannak olyan emberek, akikkel az átlagosnál többet kell foglalkozni az elégséges szint eléréséhez. Személyi képességekben van hatalmas különbség, készségekben. Kitért arra is, hogy a fizikai adottságok is közre játszanak egy ilyen helyzetben.

Kérdéseim sorát azzal folytattam, hogy mennyire látja hatékonyabbnak és biztonságosabbnak az intézkedést, ha ilyen módon hajtjuk végre? Milyen feltételek meglétét javasolja az alkalmazáshoz?

- Teljesen jól lenne, ha regionális szinten tudnánk képzést biztosítani. Több képzés megtartására lenne szükség, amivel növelni tudnánk az állomány felkészültségi szintjét.

A beszélgetésünk ezen részét azzal a kérdéssel zártam, hogy hogyan látja ő jelenlegi szabályozásokat? Ebben a témában milyen javaslatokkal élne módosításokra vonatkozóan?

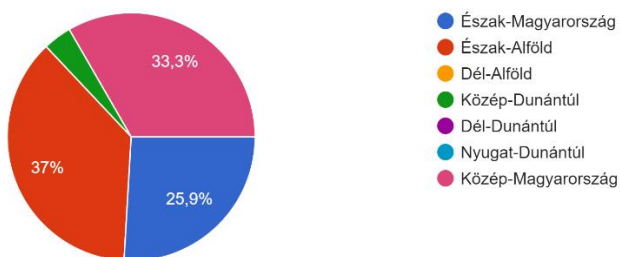
- A szabályozással rendben vagyunk, azok megfelelő háttérrel adnak a végrehajtáshoz. Viszont ami a problémát szüli az ilyen intézkedések során az az eszköz és a képzettség hiánya.

Alezredes úr mondataiból és válaszaiból kivehető volt, hogy ezt az intézkedés végrehajtását nem javasolná sok ember számára. A nem megfelelő felkészültségi szinten végre hajtott intézkedés veszélyes, nem csak magunkra, de másra is. Véleményem szerint az ilyen intézkedések végrehajtása során olyan ember hajtja végre ezt a magas kockázattal járó feladatot akik rendelkezik a megfelelő képesítéssel és gyakorlattal a biztonságos és eredményes végrehajtáshoz.

4. INTÉZKEDZÉSI JOGOK/LEHETŐSÉGEK

TDK dolgozatom ezen szakaszát az általam készített és a NAV dolgozói által kitöltött kérdőív feldolgozásával kezdem. A kérdőívben számos olyan fontos kérdést tettem fel, amellyel rámutathattam olyan gyengébb pontokra, amelyek javításával és fejlesztésével szakszerűbb és hatékonyabb végrehajtás lenne várhatóbb. A kérdéssor kitöltőit nem korlátoztuk adott szolgálati évre vagy szolgálat teljesítési régióra, mivel teljes országos szintű lefedettséget szerettünk volna és azt, hogy a szolgáló pénzügyőr kollégák közül a lehető legszélesebb skálán kapjunk választ.

Az intézkedésre melyik régió területén került sor?
27 válasz

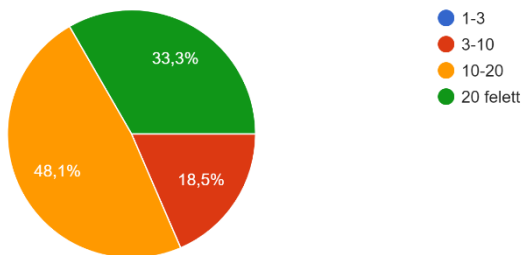


7. ábra 1. számú saját szerkesztésű diagram

Első kérdésem arra irányult, hogy a kitöltő melyik régióban végzi napi szolgálatát. A válaszadók 37%-a Észak-Alföld területén lát el szolgálatot ezzel vezetve a listát. A második kimagasló régió Közép-Magyarország volt 33,3%-kal majd ezt követte Észak-Magyarország 25,9%-kal. 3,8%-kal Közép-Dunántúlról érkezett válaszadás. Összesen négy régióból kaptam vissza kitöltött kérdőíveket.

Hány éve lát el szolgálatot pénzügyőrként?

27 válasz

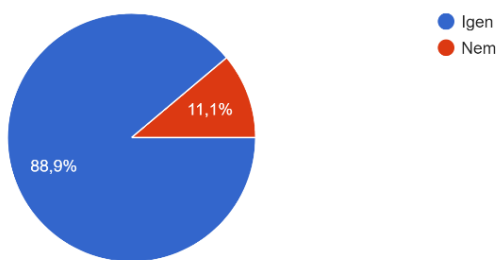


8. ábra 2. számú saját szerkesztésű diagram

Ezt követték a szolgálati évek alapján való rendezések. 13 válasz, azaz a kitöltők 48,1%-a 10-20 év közötti szolgálati viszonytal rendelkezik. 20 év vagy azt meghaladó szolgálati viszonytal csak 9 személy, azaz a válaszadók 33,3%-a rendelkezett, míg 3-10 év közötti szolgálati jogviszonnyal 18,5% lát el szolgálatot, ami 5 személyt jelent. A szolgálati évek alapján megfigyelhető az, hogy válaszadók többségükben nagy tapasztalattal rendelkeznek már részt vettek ilyen intézkedés végrehajtásában.

Szolgálat ellátása során volt-e olyan alkalom, hogy közúti ellenőrzés/elfogás során az ellenőrizni kívánt személy megkísérelte kivonni magát az ellenőrzés alól/menekült?

27 válasz

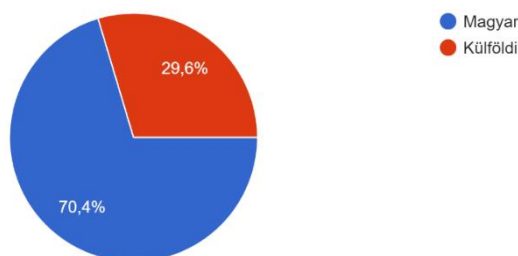


9. ábra 3. számú saját szerkesztésű diagram

Következő kérdésem arra irányult, hogy az eddigi szolgálat teljesítésük alatt vettek-e már részt ilyen intézkedésben? 27 válaszadóból 24, azaz 88,9%-a vett már részt elmondásuk szerint olyan intézkedésben, ahol az intézkedés alá vont személy megpróbálta elhagyni a helyszínt gépjárművével, és menekülésbe kezdett. Ezzel szemben 11,1% azaz 3 személy még nem vett részt ilyen intézkedésben. A 24 válaszadó kitöltési eredményei autentikus forrásnak

tekinthetőek, hiszen mind saját tapasztalataikról tudnak beszámolni és további válaszaikat ennek tudatában adták meg a kérdőívben.

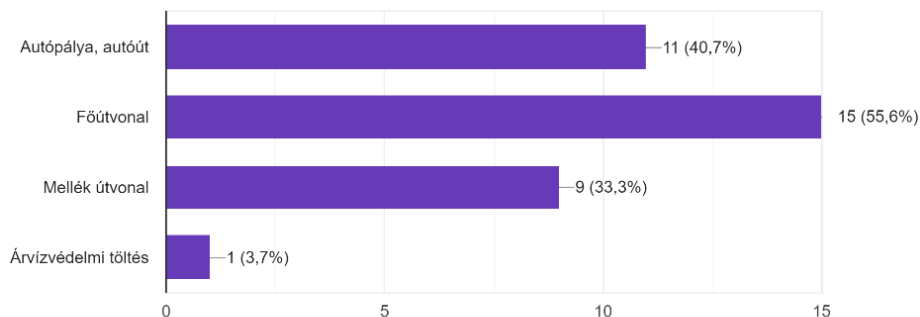
Az intézkedés alá vont személy állampolgársága?
27 válasz



10. ábra 4. számú saját szerkesztésű diagram

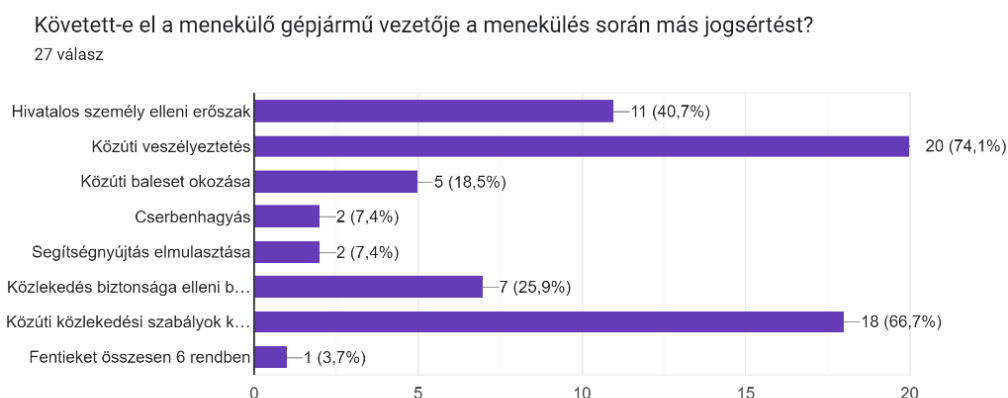
Kíváncsi voltam arra, hogy az ilyen intézkedés alá vont személyek állampolgársága milyen arányban oszlik el. Mivel Magyarország a régió fontos tranzit csomópontja, számtalan állampolgárságú személy megfordul, ebből kifolyólag a válaszadási lehetőségeket magyar és külföldre szűkítettem. 19 válasz esetén, azaz a válaszok 70,4%-ban magyar állampolgárságú személyről nyilatkoztak míg 8 személy esetében, azaz 29,6% külföldi elkövető volt. A megkérdezettek válasza alapján az általuk lebonyolított ilyen intézkedések döntő többsége magyar állampolgárságú elkövetőkkel szemben történt. Véleményük szerint ennek oka, hogy a helyi illetékességű sofőrök hely és csak a Magyarországra jellemző szokások ismeretében jobban bíznak a megbízók.

Milyen útszakaszon történt?
27 válasz



11. ábra 5. számú saját szerkesztésű diagram

Az elfogások nagy része 55,6 %-a főútvonalon történt, ezt követi 40,7%-kal az autópálya autótút, 33,3%-a pedig mellékútvonalakon történt. A százalékos adatok alapján elmondható, a nagyobb forgalmú utakon könnyebben tud elvegyülni az elkövető, mivel a gépjárművek számának növekedésével arányosan csökken annak az esélye, hogy szűrőpróba szerűen ellenőrzésre válasszák ki. Az interjú válaszadóinak elmondásai alapján az Észak-alföldi régió területén kifejezetten az illegális cigaretta kereskedelemre szakosodott bűnözői körökről van olyan információ, hogy Magyarországra a zöldhatáron becsempészett dohánytermékeket a határhoz közel eső depókból szállítják el. Az elszállítók a depó és az autópálya közötti szakasz tekintetében többféle útvonalat gyakorolnak annak érdekében, hogy amennyiben tényleges szállítás közben ellenőrzést kapnak könnyebben megíúsítsák az intézkedést. Azzal, hogy az adott elkövetők jól ismerik az általuk bejárt területet, különösen vezetés technikai szempontból jelentős előnyt szereznek a pénzügyőr kollégákkal szemben ezeken az útvonalakon, amikor gépjárművel kísérelnek menekülni.



12. ábra 6. számú saját szerkesztésű diagram

Azoknak az elkövetőknek az elfogása során, akik gépjárművel menekülnek az esetek legnagyobb részében felmerül más, jellemzően a közlekedés szabályainak megsértése, továbbá a közlekedés szabályainak megsértése mellett a második leggyakrabban elkövetett jogsértés a hivatalos személy elleni erőszak. A közlekedési szabályok sorában jellemző jogsértések a közúti veszélyeztetés és a közlekedés biztonsága ellen elkövetett bűncselekmény. Az intézkedés alá vont személy azzal, hogy az intézkedő felszólításának nem tesz eleget, megkísérli kivonni magát az intézkedés alól, jellemzően más törvénysértést is elkövet. A válaszok alapján megfigyelhető, hogy az ilyen intézkedések során az elkövető nem csak önmagát, de a végrehajtó állományt és az intézkedéssel, egyébként nem érintett személyek életét is kockáztatja. A kérdőívre kapott válaszok alapján az ilyen intézkedések során az esetek 40%-ban elkövetik a hivatalos személlyel szembeni erőszak jogsértést.

Az esetek 20%-ban annyira a végletekig mentek az elkövetők, ahol közúti baleset vetett véget az intézkedésnek. A fenti bűncselekmények vélhetően részben vagy egészen megakadályozhatóak lettek volna a későbbiekben taglalt eszközök alkalmazásával.

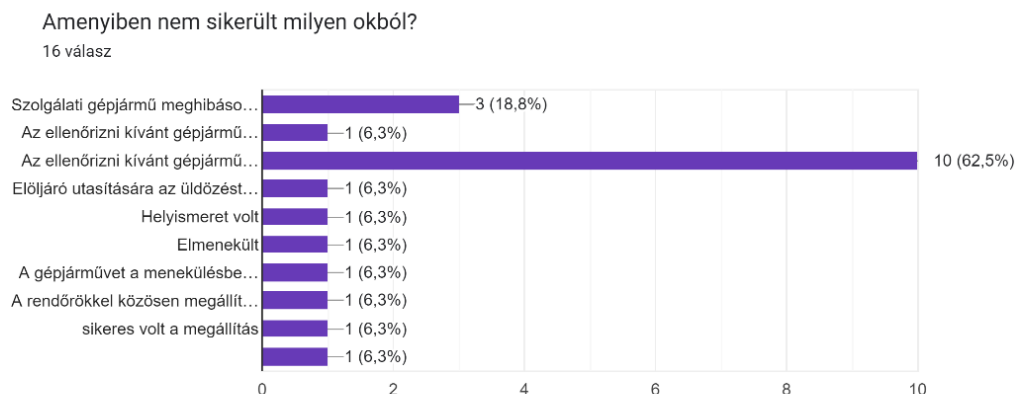


13. ábra 7. számú saját szerkesztésű diagram

Kérdéseim során kitértem arra, milyen módon sikerült kikényszeríteni a megállást, továbbá kitértem arra is, hogy volt-e olyan eset amikor nem tudták végrehajtani az intézkedést. A válaszok nagyon változatosak voltak és sajnos szerepelt köztük számos olyan válasz is, amikor az elkövetőnek sikerült meggyőztetni a pénzügyőr kollégák intézkedését.

Az esetek felében az intézkedők eredményesen, önállóan hajtották végre az intézkedést. Az intézkedések egynegyedében más szervet kellett bevonni a végrehajtáshoz, míg a maradék egynegyedében balesetet szenvedett az intézkedés alá vont gépjármű.

A 27 válaszból 7 személy azt a választ adta, hogy az intézkedés alá vont személyt azért tudták elfogni, mivel balesetet szenvedett. Ez a válasz kettővel több, mint a fent említett öt közúti baleset okozása jogsértés. Ennek alapján megfigyelhető az, hogy hét olyan eset volt, ahol az elkövetőt csak azért sikerült elfogni mivel balesetet szenvedett, de szerencsére csak öt olyan eset, ahol ez mások veszélyeztetésével járt.



14. ábra 8. számú saját szerkesztésű diagram

Az esetek 10%-ban volt olyan helyzet, ahol az intézkedés alá vont személy ki tudta vonni magát az intézkedés alól. A probléma az ilyen esetekkel, hogy az elkövető egy újabb alkalommal is végre fogja hajtani az ilyen vagy hasonló cselekményeit, mely során előfordulhat, hogy ismételten megszegi a közúti közlekedés szabályait és újabb bűncselekményeket fog elkövetni. Az olyan esetekben, ahol az intézkedés alá vont személy eltudott menekülni, az alábbi okokat sorolták fel a kollégák. Kimagasló arányban 62,5%-ban az ellenőrizni kívánt gépjármű műszaki paraméterei jobbak voltak, mint a hivatali gépjárművéké, 18,8%-ban a hivatali gépjárművek nem tudták folytatni az intézkedést mivel valamilyen műszaki hiba lépett fel.

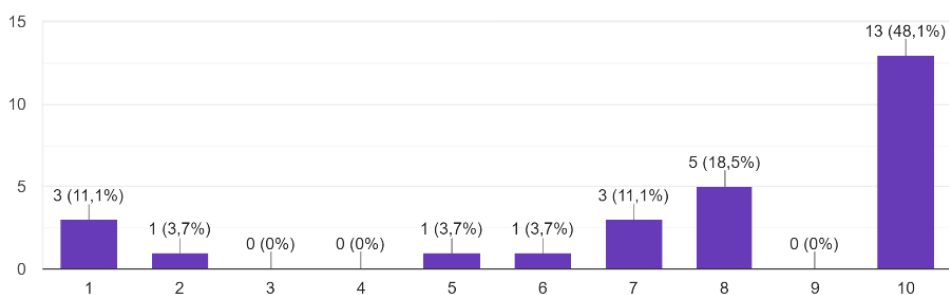


15. ábra 9. számú saját szerkesztésű diagram

Következő kérdésemben arra tértem ki, hogy egy olyan intézkedésnél, ahol az útzár használatának törvényi feltételei fennálltak, mennyivel érezte volna hatékonyabbnak az intézkedés végrehajtását. A válaszok egészen széles skálán mozognak. Megfigyelhető, hogy

51,9% 10-es szinten értékelte a hatékonyságot amennyiben alkalmazhatta volna az útzárat, ami 14 választ jelent a 27 válaszból. A további válaszadók válaszai eloszlának a skálán, de 3 figyelemfelkelt. A kitöltők között szerepel három olyan válasz, ahol 1-es szinten értékelték a lehetséges hatékonyságot. Felmerül a kérdés, hogy a válaszadók ismerik-e az eszközt, tudják-e milyen célokra lehet használni. Egy ilyen intézkedést támogató eszköz nem csak akkor hatékony, ha közvetlen módon használják és azonnali fizikai kontaktusba tudják helyezni a gépjárművel, hanem akkor is hatékony módon működik, amennyiben eléri azt, hogy az ellenőrizni kívánt gépjármű abba az irányba haladjon, amerre az intézkedés sikeressége indokolja. Ezen ismeretek hiányában a válaszadók saját képzeletük alapján adhatták meg válaszaikat. A válaszok értékeléséhez hozzá tartozik az is, hogy a NAV keretein belül jelenleg nincsenek ilyen specifikus feladatok megoldására irányuló képzések vélhetően eszköz hiányában.

Az olyan intézkedésnél amelynél útzár használatának törvényi feltételei fennálltak biztonságosabbnak érezte volna e az intézkedést? (ha meg lehetett volna oldani útzárral?)
27 válasz



16. ábra 10. számú saját szerkesztésű diagram

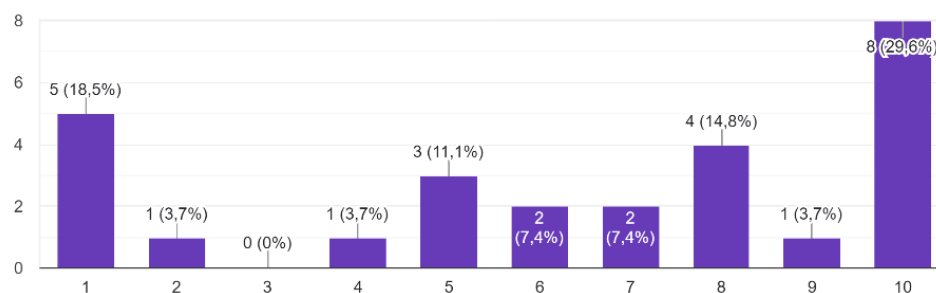
A következő kérdésem hasonló a korábbihoz, csak ebben a hatékonyság helyett a biztonságra tértem ki. Nagyon fontos szem előtt tartani, hogy a hatékonyság és a biztonság kéz a kézben járnak. Ha egy intézkedés hatékony, de nem biztonságos, veszélyeket szülhet és már kockáztatjuk az intézkedés jogszerűségét, szakszerűségét és az intézkedő testi épségét. Az intézkedés biztonságossága kimagasló szempont egy pénzügyőr szolgálat teljesítése közben. A válaszadók 48,1%-a azaz 13 fő 10-es szinten értékelte az intézkedés biztonságosságát. Megfigyelhető, hogy nagyobb arányban a kérdőív kitöltői egyet értenek azzal az állítással, hogy a hatékonyság és a biztonságosság kéz a kézben járnak. A válaszok között szerepel 11,1%-ban azaz szintén 3 esetben 1-es értékelés is, ami szintén összefügg az előző válaszokkal. 2-es értékre

1 válasz érkezett ami a válaszadók 3,7-át jelenti. Szintén 3,7-3,7% azaz 1-1 válasz érkezett az 5-ös és 6-os értékelésre. 11,1% azaz 3 válaszadó 7-es értékelést adott és további 18,5% azaz 5 válaszadó 8-as szinten adta meg választát. Így az értékelésből levezethető, hogy a biztonságos és nem biztonságos meghatározás között a 3-as, 4-es, 9-es kivételével a válaszadók 40,7%-a jelölte választát. A skála abszolút szélsőértékeire is érdemes figyelmet fordítani. A két érték között az eltérés magas, hiszen a skála két teljesen ellentétes oldalán vannak. Azok a válaszadók, akik úgy értékelték, hogy egyáltalán nem lett volna biztonságosabb az intézkedés továbbra is a szakértők véleménye alapján nincsenek tisztában az eszköz használatának jelentőségével és fontosságával. Biztonság szempontjából az eszköz egyik előnye, hogy nem kerülünk közvetlen fizikai kapcsolatba az intézkedés alá vont gépjárművel. Tehát amikor érkezik a jármű, nem kell kiállnunk elé, veszélyeztetve saját életünket továbbá a saját szolgálati gépjárművel sem kell beállnunk elé. Egy egyszerű mozdulattal oldal irányból aktiválni tudjuk az eszközt. A másik előnye az eszköznek, hogy csökkentjük a kockázatát annak, hogy a saját továbbá társaink, valamint az intézkedéssel egyébként nem érintett személyek életét veszélyeztessük azzal, hogy megkülönböztető jelzés használata mellett hosszú kilométereken át jelzett megállítási szándékkal növelve annak lehetőségét, hogy az intézkedésekkel szemben támasztott szükségesség és arányosság szabályait esetlegesen áthágva az intézkedés jogszerűtlenné válik. Ezzel szemben a kollégáim és az eszköz segítségével olyan irányba tudjuk terelni a gépjárművet, ahol már egy előre felállított ellenőrző pont várja az elkövetőt és az elfogását biztonságosan és szabályosan végre tudjuk hajtani.

Nagyon fontos szempont a válaszok értékelésében, hogy a NAV állománya ilyen eszközzel általában képzéseken találkozhatott, de a NAV nem rendelkezik eszközzel, hogy a szükséges képzéseket biztosítsa.

A képzések során megszerzett képességei alapján mennyire érzi úgy, hogy biztonságosan végre tud hajtani egy ilyen intézkedést?

27 válasz



17. ábra 11. számú saját szerkesztésű diagram

Következő kérdésben arra tértem ki, hogy a megszerzett képességei alapján mennyire érzi azt, hogy biztonságosan végre tudná hajtani az ilyen intézkedéseket. A válaszok a skálán megint csak szélsőségesek, a két véglet között majdnem minden értéken szerepelnek válaszok. 5 válaszadó azaz 18,5% 1-es szinten értékelte magát, 8 válaszadó azaz 29,6% 10-es szinten értékelte képességét, a többi válaszadó pedig eloszlik az értékek között. A válaszok mértéke annak ismeretében, hogy a NAV keretein belül ilyen intézkedésre specializálódott képzések még nem érhetőek el az aktív alap járőr feladatokat ellátó állomány részére kérdéseket vet fel, hogy miből érkezik a magas önbizalom. A kérdőív kitöltői között szerepelnek olyan személyek, akik valamilyen taktikai egység tagjai és vagy olyan személyek, akik a képzéseket tartó személyeket oktatják. A válaszaikat ők egy interjú közben megerősítették, amelyre a későbbiekben még kitérek. Ha az ő válaszaikat tekintjük hitelesnek, hiszen ők azok, akik ezt a tudást már olyan szinten elsajátították és jogosultak arra, hogy oktassák, akkor a skálán szélesen elterülő válaszok hitelessége elgörbül. A képzettséggel rendelkező személyek válasza a skálán középrétegen helyezkednek el, elmondásuk szerint „nincs olyan, hogy teljesen biztonságos, és nincs olyan, hogy minden megy”. Ezen mondat alapján kikövetkeztethető az, hogy olyan intézkedés, ami teljesen biztonságos nincs, és olyan személyek sem léteznek véleményük szerint, akik mindent hiba nélkül végeznek el. Elmondásuk szerint olyan testületi tagok vannak, akiknek tudása már ott tart, hogy a lehető legkevesebb hibával végezzék el a feladatot. Ennek értelmében a 10-es szinten lévő értékelés egy hamis önértékelés lehet, a kitöltő vagy nem vett részt még ilyen intézkedésben vagy az intézkedés értelmezésében léptek fel megértési problémák. A túlzott önbecsülés okozza a legnagyobb problémákat egy intézkedésnél. Egy végrehajtás során elsődleges feladat, hogy feltudjuk mérni megfelelően a helyzetet. Lássuk mi a pontos szituáció és felmérjük milyen képességekkel kell rendelkezünk a végrehajtáshoz. Amennyiben viszont az önértékelésünk valahol elcsúszik és a képességeinkre többet adunk, mint amennyire valójában képesek vagyunk, olyan hamis képet helyezünk magunkról a szemünk elé, amely által az intézkedést a saját, társaink és vétlen emberek életét tudjuk veszélyeztetni. Az erre megfelelő szó a szaknyelvben elterjedt „Hollywood effektus”. Szakemberekkel való kommunikáció után megtudhattam azt is, hogy az általános képzéseken megjelenő emberek nagyrészt az egészségesnél nagyobb önbizalommal és hamis énképpel jelennek meg. Sajnos sokan elhiszik, hogy amit a filmvásznon láttak jeleneteket azokat majd véghez tudják vinni a való életben is és ezek a tévképzetek egy olyan önbizalmat adnak az emberek számára, amivel a szakmában veszélyforrásként jelennek meg.

Bakos Norbert r. alezredes egykori ROKK kiképző szavai alapján: „Ha nem ismeri a korlátait, nem tudja a képességeit”. Ez a mondat írja le legjobban mi a probléma a hamis énképekkel. Amíg egy ilyen képzésen a járőr nem tapasztalja meg azokat a helyzeteket, amikben neki helyt kellene állnia, addig nem fogja megismerni a saját képességeit. Ebben a helyzetben a saját magáról elképzelt képet fogja a képességei határának tekinteni és a képzések során döbben majd rá mindezek ellentétéjére. A TDK dolgozatom készítése során szerencsém volt Bakos alezredes úrral egy rövid interjút készítenem, ahol ezzel a hamis önbizalommal kapcsolatban tettem fel neki kérdéseket.

Elsősorban a kérdésem arra irányult, milyen arányban jelentek meg ilyen személyek a képzésen?

- Elmondása szerint az általa tartott képzéseken nagy számban jelentek meg olyan személyek, akik úgy kezdték a képzést, hogy számukra az adott képzés anyaga már nem kihívás és a végrehajtás nem jelent problémát. Elmondta nekem, hogy amikor ismertette a valódi feladatot akkor jöttek rá, hogy ez nem az, amire ők gondoltak, a megoldásához nem rendelkeznek a megfelelő kompetenciákkal.

A kérdőívvel kapcsolatos probléma forrása is innen ered. Az emberek a megállásra kényszerítés valódi fogalmával sajnos nincsenek tisztában és nem tudják milyen veszélyekkel jár. Ebből kifolyólag, ha már egy képzés során ilyen „csalódás” éri őket akkor miből gondolhatjuk, hogy az utcán nem egy hamis önképből dolgoztak.

Megkérdeztem azt is, hogy vajon miért nincsenek tisztában a fogalmakkal?

- Azt a választ kaptam erre, hogy az emberek a múltból táplálkoznak és a múltban megélt szituációkat próbálják a helyzetekhez kötni. Az ezzel felmerülő probléma, hogy egy egyszerű gépjárművel való közúti ellenőrzést is megállításra kényszerítésnek értelmezték.

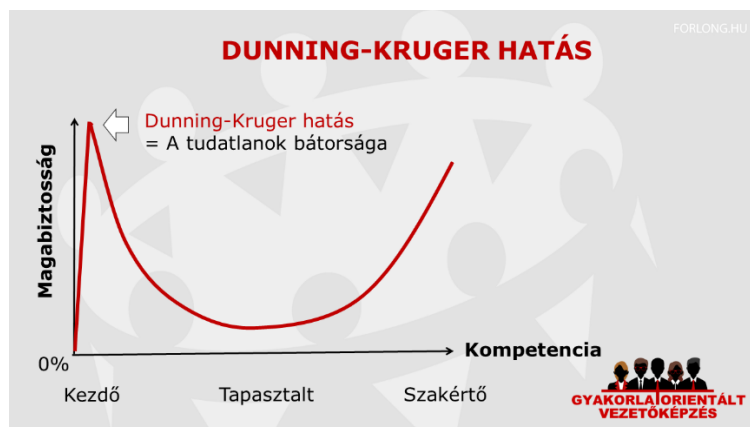
Az effektus fő problémája ebből adódhat. A múlt sok intézkedő személyben hagy mély nyomot és egyes emlékeket már nem úgy tudnak felidézni, ahogy az történt. Ebből kiindulva olyan intézkedéseket próbálnak meg végrehajtani, amelyhez nem biztos, hogy rendelkeznek a megfelelő tudással, technikával vagy lehetőséggel.

Megkérdeztem azt is, hogy jellemzően hol szokott jelentkezni a felismerés, hogy nem jó a fogalmi ismeret?

- Azt a választ kaptam, hogy a dinamikus rész az, ahol átlagosan fellépnek a hibák. A statikus részeknél is érkezik felismerés, de jellemzően a dinamikus végrehajtás résznél jelennek meg a hiányosságok.

A válaszok teljesen reálisak és hitelt érdemlőek. Hiszen míg a statikus részben beállított környezetben lassabb tempóban dolgoznak az intézkedők, ebből kifolyólag van idejük átgondolni minden egyes tettük súlyát és a következő lépéseiket. A dinamikus rész ezzel szemben folyamatosan változó helyszínen és környezetben való végrehajtás, menete pedig gyors és dinamikus. A dinamikus részen nincs idő hosszan tervezni és gondolkodni, gyors, határozott és a lehető legbiztonságosabb döntéseket kell meghozni a végrehajtó állománynak. Az ilyen dinamikus helyzetekben való döntéshozatal javítását egyféle módon lehet orvosolni, ami nem mást, mint a képzések. A képzések során minél élethűbbé és reálisabbá tenni a helyszínt, hogy a képzett állomány olyan helyzeteket ismerjen meg és olyan szituációkban próbálja ki magát, ami a megszokott komfortzónából kimozdítja őket, és arra ösztönzi, hogy a lehető leggyorsabban hozzanak olyan döntéseket, amivel a lehető legkevesebb kockázatot vállalják. Ilyen képzések kialakítására az innovációs lehetőségek résznél visszatérünk majd.

Ennek pszichológiájával kapcsolatban Retek Amadé r. őrnagy úrhoz fordultam, aki a Nemzeti Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi kar intézkedéstaktika mesteroktatója és emellett az intézkedéstaktika pszichológiájában is jártas. Elsősorban arra tért ki nekem, hogy egy ilyen intézkedés végrehajtása két részből áll. Feladat ismeretből és helyzet ismeretből. A probléma akkor keletkezik amikor az egyik részével nem vagyunk tisztában és nem a megfelelő módon értékeljük a helyzetet. Ezzel kapcsolatban a „Dunning-kruger” effektust mutatta be nekem, ami a lehető legjobb módon tükrözi az önbizalom és képesség közötti kapcsolatot.



18. ábra Dunning-kruger effektus

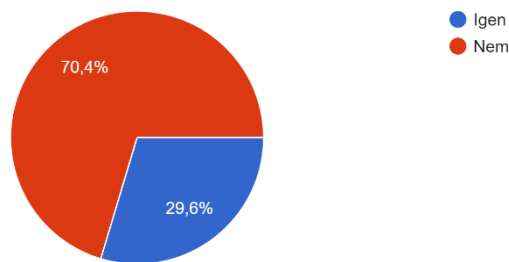
A képen megfigyelhető, hogy a magabiztossági szint és a kompetencia bizonyos szinteken milyen arányban helyezkedik el egymáshoz képest. A kezdő szinten levő kompetenciához a felmérés azt mutatja, hogy a magabiztosság magasan van. Ennek oka, hogy még nem rendelkezik azokkal a tapasztalatokkal, hogy megfelelően tudja értékelni a helyzetet. A tapasztalt szinten már a magabiztosság visszaesik ennek oka, hogy találkozott már az adott helyzettel, van feladat ismerete is, ezért már tudja értékelni a helyzetet, de magabiztossága már visszaesett. A szakértő szinten lévő személy már rendelkezik a megfelelő kompetenciákkal, az adott feladattal kapcsolatos tudást elsajátította és gyakorolta, ezért az ehhez társuló magabiztossági szintje is tudásának felel meg.

Másrészt kitért ennek a rendészeti szocializáció oldalára is. Elsősorban arra tért ki, hogy a férfi ego nem engedheti meg magának azt, hogy egy adott feladatra vonatkozó kompetenciára azt mondja, hogy ő nem rendelkezik, esetleg nem tudja végrehajtani. A férfi ego által támasztott elvárások önmaga és a társadalom felé eltorzítja a megítélési képességeinket. A másik oldal pedig a szakmai ego, a szakmai tekintély. Egy adott közegben nem merjük bevallani azt szintén, hogy nem tudjuk végrehajtani az adott feladatot mivel félünk alárendeltjeink, a velünk egy szinten lévők és a főnökeink szakmai megítélésétől és hogy amennyiben nem tudjuk végrehajtani az adott feladatot az a szakmai tekintélyünket rombolja.

A két eset találkozása esetén pedig hajlamosak vagyunk olyan feladatok elvállalására, amelyben sem helyzetfelismerést sem feladatfelismerést nem tudunk megfelelően elvégezni.

Feladat ellátásához a NAV által képzéseket elegendőnek tartja-e ahhoz hogy biztonságosan végrehajtsa az intézkedést?

27 válasz



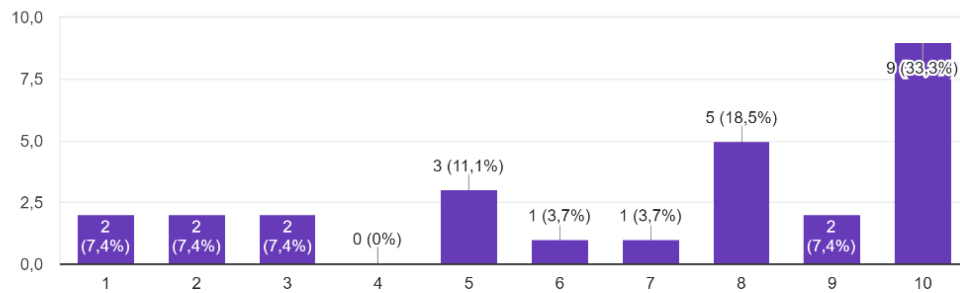
19. ábra 12. számú saját szerkesztésű diagram

A kérdések sorát egy elégedettségi kérdés követte, miszerint arra voltam kíváncsi, hogy a feladat ellátásához a NAV által nyújtott képzéseket elegendőnek tartja-e ahhoz, hogy biztonságosan végrehajtsa az intézkedést? A kérdés kulcsfontossággal bír, mivel tudnunk kell azt, hogy az állomány mennyire elégedett a képzésekkel, mennyire érzi azt, hogy elegendő és megfelelő képzettségi szinten van ahhoz, hogy nap mint nap ellássa a szolgálatát, továbbá ahhoz, ha egy a témához kötődő szituációban találná magát, azt biztonságosan végre tudná-e hajtani.

A válaszok elemzése közben itt is fellelhető bizonyos szintű ellentmondás a kitöltők válaszai között. 19 válaszadó, azaz 70,4%-a a kitöltőknek úgy vélekedett, hogy nem tartja elegendőnek a NAV által nyújtott képzéseket az ilyes fajta intézkedések lebonyolításához. A korábbi válaszaik nagyrészt egyensúlyban vannak ezzel a válaszukkal. 29,6%-a azaz 8 fő úgy vélekedik ezzel szemben, hogy számára elegendőek a NAV általi képzések. Ha megtekintjük az előző válaszokat, akkor a 8 fő 10-es szinten való végrehajtása teljesen tükrözi az elegendő képzési szintet. Ezzel szemben hattól kilencig terjedő skálán is szerepelnek válaszok, amelyek értékelésében nem arra utalnak, hogy nem tudnák végre hajtani biztonságosan az intézkedést. Újra felmerül az úgynevezett „Hollywood effektus” nevű probléma. A maradék válaszadók, akik magas szinten értékelték végrehajtási tudásukat, honnan sajátíthatták el a tudást, milyen képzéseken vehettek részt, amelyek alapján úgy vélik ők magas szinten vannak, mikor a képzési elégedettsége ugyanakkor negatív eredményt mutat. Amennyiben úgy értékelik, hogy nem elegendőek a képzések az intézkedések végrehajtásához, abban az esetben a kitöltő az ilyen helyzetekben szintén egy-egy a múltban végrehajtott intézkedéséből táplálkozhat. A probléma továbbra is ugyan az, nem tudjuk milyen volt az az intézkedés, milyen körülmények között zajlott és mennyire volt nevezhető megállásra kényszerítésnek. Amennyiben az

intézkedő kolléga egy, a témához nem köthető intézkedést hajtott végre és ő annak alapján tartja a saját végrehajtási képességeit biztonságos szinten, a jövőben egy élesebb, veszélyesebb helyzetben a legnagyobb veszélyforrást, ő maga fogja jelenteni az intézkedésben érintetteknek. Olyan helyzeteket vállal majd magára, amelyeknek végrehajtására nem alkalmas, nem rendelkezik a megfelelő kompetenciákkal. Ezzel ellentétben érkeztek olyan válaszok is, akik úgy értékelték, hogy nem elegendők a NAV képzések, amelyek reálisak a biztonságosság kérdésre beérkező válaszokkal összevetve. De a túlzott önbizalmon kívül van még egy veszélyességi szint, ami nem más, mint a már túlzottan alacsony önbizalom. A túlzott önbizalommal olyan helyzeteket vállalunk be, amiket nem tudunk megoldani ezt már tudjuk, de az túlzottan alacsonnyal más a helyzet. Ebben az esetben az összes képességünket köztük azt is, amelyre képzéseket kaptunk és feltételezhetően már képesek lennénk használni, azokat is úgy értékeljük, hogy kevesek és olyan intézkedések végrehajtásába sem merünk bele kezdeni, amelyeket könnyedén végre tudnánk hajtani. A megfelelő önbizalom kialakítása nem elengedhető ebben a szakmában. A helyes önbizalmi értékelés kialakításához olyan képzések felállítására van szükségünk, amely rámutat a személy saját negatív és pozitív képességeire és ezáltal ezen képességeit fejleszteni tudjuk. Amennyiben a személyes képességeket olyan szintre emeltük, amelyeket már biztonságosan tudnak alkalmazni, ezt követően erősíteniünk kell a csoportos képességeiket is. A rendészeti közegben dolgozó személyek jól tudják, a feladatok ellátása nagyrészt sosem egyedül történik, többnyire csapatban dolgoznak. Amennyiben az egyén túlzottan magára akar csak hagyatkozni és képességeit úgy értékeli, hogy ő csak magában tud dolgozni, veszélyezteti az akció sikerességét továbbá a saját testi épségüket is. Tehát a képzések során törekedni kell arra, hogy fejlesszük a személy egyéni képességeit és emellett megfelelő képzést kapjon arra vonatkozóan, hogy ezen egyéni képességeit megfelelő módon tudja alkalmazni csapatban. A dolgozatomban megjelölt téma egyik fele a megállásra kényszerítés, amelynek egyik alappillére a csapatmunka. Ahogy az első pontokban kifejtettem az oktatók anyagaiból a kommunikáció és a figyelem nem elengedhető pont. Amennyiben az egyén önmaga szeretné megoldani a helyzetet és nem veszi figyelembe társai képességeit, nem tud alkalmazkodni hozzájuk, olyan hibákat tud ejteni, amelyek az adott intézkedés során már nehezen korrigálhatóak. Egy gépjármű mozgás közbeni megállásra kényszerítésénél fellépő veszélylehetőségek, a kommunikáció hiánya, eltérő sebesség és mozgás technika, továbbá az egyén túlzott teljesítési vágya és hibás önértékelése lehetnek. Az erre specifikusan kifejlesztett képzéseken ezeket az oktatók jól megtervezett szakanyagokkal és gyakorlati feladatokkal a megfelelő szintre tudják emelni.

A meglévő képzettségétől mennyire érzi, hogy magasabb szintű képzésre lenne szüksége?
27 válasz



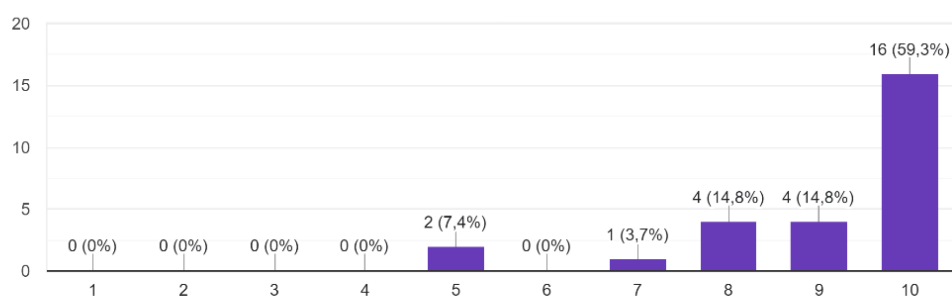
20. ábra 13. számú saját szerkesztésű diagram

Miután a képzési elégedettséget felmértem, a válaszadók között kíváncsi voltam arra is, hogy mennyire érzik szükségét annak, hogy magasabb szintre emeljék képzettségüket. A válaszok az 1-től 10-es skálán a négyes kivételével minden értéken megtalálhatóak. Érdekessége, hogyha a középértéktől, azaz az ötös szinttől lefele tekintjük meg a válaszokat hat darab választ találunk 2-2-2 értékben egytől háromig. Ha ezeket összevetjük az előző kérdéssel azt figyelhetjük meg, hogy míg nyolc ember mondta azt, hogy elegendő neki a NAV által biztosított képzés, addig csak hat fő gondolja úgy, hogy számára nincs szükség magasabb képzettségi szintre. Ezzel szemben, ha a középértéktől felfele tekintjük meg az értékeket 9 fő 10-es értékben gondolja úgy, hogy magasabb képzettségre lenne szüksége továbbá 9 fő válasza oszlik el köztes értékeken. Középértéken azaz a skálán ötösként értékelve 3 fő adta meg válaszait.

Ha a válaszok összképét tekintjük, nagyobb arányban gondolják úgy a kitöltők, hogy szüksége lenne magasabb képzettségre, mint sem. Ez egyfajta figyelemfelkeltő módon is szolgálhat irányunkba, hiszen ezek a válaszadók mint az első kérdésekből is kiderül magas szolgálati évekkal rendelkeznek. Ennek értelmében magas szakmai tapasztalatot gyűjtöttek az évek alatt. Ha ezeket az álláspontjaikat figyelembe vesszük egyszerű következtetések vonhatóak le a fiatalabb, esetlegesen frissebb állomány szempontjából. Elsősorban, ha az idősebb generáció nagyrészt úgy gondolja, hogy még mindig nem rendelkezik olyan tudással és tapasztalattal, amivel ezt végre tudja biztonságosan hajtani és magasabb szintű képzettségre lenne szüksége, akkor a fiatalabb generáció képzettségi állapota milyen szinten lehet jelenleg? A következő felvetésem, hogy a képzettségi problémákat a képzések esetleges hiányosságai okozzák vagy inkább az, hogy szakirányú képzések lebonyolítására elmondások szerint nem sok lehetőség

volt az állomány körében. Mint azt már több ezzel foglalkozó kutatás kimutatta, a NAV körein belül sajnos rendelkezünk egy generációs szakadékkal. Az idősebb korosztály lassan már nyugdíjas éveikhez közelít, míg a fiatalabb húszas éveinek elején, közepén jár. Az ezzel járó probléma az, hogy azon szakemberek, akik rendelkeznek már a megfelelő tudással a közeljövőben elhagyhatják a rendszert, és olyan fiatalok maradnak a rendszerben akiknek tudása még nem teljesen megfelelő. Ez is indokolja azt, hogy az adott képzések gyakoriságát és minőségét folyamatosan növelni szükséges.

Mennyire érezné szükségét további eszköz fejlesztésnek?
27 válasz



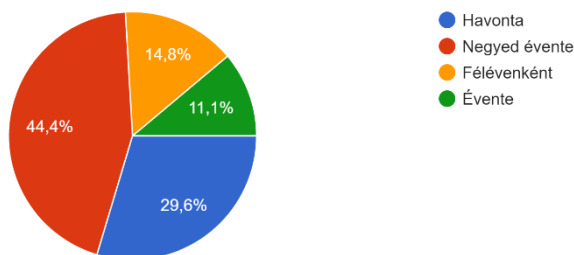
21. ábra 14. számú saját szerkesztésű diagram

Ezt követően arra voltam kíváncsi, hogy az állomány miként vélekedik arról, hogy szükség lenne-e a szervezeten belül eszköz fejlesztésre? Az eszközök korszerűsítése és folyamatos cseréje, továbbá beszerzése egyik alappillére egy jól működő szervezetnek. Ez egy rendvédelmi feladatokat is ellátó szervezetnél sincs másképp, sőt hatványozottan érvényes. Amennyiben nem tudunk fejlődni a korrallal az elkövetői réteghez képest nagyban lemaradunk és nem tudjuk tartani velük megfelelően a tempót.

Az itt érkező válaszok aránya a többi kérdéshez képest mondhatni a legjobban egybehangzó. A válaszadók 59,3%-a azaz 16 válaszadó egytől tízes skálán 10-es szinten értékelte az eszközök beszerzésének fontosságát. A legkisebb érték a skálán az 5-ös volt, amelyet 2 válaszadó, azaz a kitöltők 7,4%-a jelölt meg. További egy fő, azaz a megkérdezettek 3,7%-a jelölte a 7-es szintet, és 4-4 fő, azaz 14,8%-14,8% jelölte a 8-as és 9-es értéket. Ezen visszajelzések erősen rámutatnak arra, hogy szakmában dolgozó személyek az ilyen feladatokat a jelenlegi felszereléssel és rendelkezésre álló lehetőségekkel is ellátják, de nagyon fontosnak tartanak egy eszközfejlesztés kilátásba helyezését. Azzal, hogy az általuk is fontosnak vélt eszközfejlesztés végbe menne, a jelenlegi feladataikat és a témában is

megjelölt feladatokat hatékonyabban és biztonságosabban végre tudnák hajtani, amely nem mellesleg egy jó intézkedés egyik alapja. A hatékonyabb és biztonságosabb intézkedés lehetősége a szervezet tekintetében pozitív, az állomány biztonságára nézve is jó mértékben számíthatna.

A már megszerzett készség szinten tartásához milyen gyakorisággal igényelné képzést?
27 válasz



22. ábra 15. számú saját szerkesztésű diagram

A kérdőív megalkotása közben kíváncsi voltam arra is, hogy milyen rendszerességgel vennének részt képzéseken. Milyen meglátásokkal rendelkeznek ahhoz, hogy a már megszerzett kompetenciákat szinten tudják tartani. Hiszen elsősorban ahhoz, hogy ebből készség legyen a képzési napok folyamán kemény munkát és gyakorlást kell tanúsítani. Ezt követően, hogy ez készség szintjén maradjon szükséges a rendszeres emlékefrissítés és az, hogy ezeket különböző helyzetekben alkalmazhassák és próbára tehessék tudásukat. A válasz lehetőségek között a havonta, negyed évente, fél évente és az évente lehetőségek voltak választhatóak. A havonta lehetőségre 8 fő, azaz a válaszadók 29,6%-a szavazott. A havonta végrehajtott képzések sokat segítenek egy adott készség szinten tartásában vagy esetleg elsajátításában. Ezzel szemben a képzést tartókat erősen leterhelné, a képzésre rendeltelt állomány szolgálat ellátását és szolgálat szervezését jelentősen megterhelné. A következő lehetőség a negyedévente volt melyet 12 fő, azaz a válaszadók 44,4%-a adott meg. A negyed évente történő képzések szintén megfelelő időintervallumot biztosítanak a képességek elsajátításához és szinten tartásához, továbbá a leterheltségi fokon is könnyítenének, így ez mondhatni egy kedvező képzési időintervallum lenne. Ezt követte a fél évente, amelyre 4 válasz, azaz 14,8% érkezett a kitöltők közül. A fél évente történő képzés még benne van az ideális időintervallumban a terheltségi fokon sem nehezít sokat mondhatni a negyedéves képzéssel együtt még ez is ideális lehet. Ezt követte az évente megvalósuló képzés lehetősége. Erre három fő adta le választát, ami a válaszadók 11,1%-át jelenti. Habár az évente történő képzések a szolgálat ellátást nem terhelik, de ezzel szemben

a megszerzett tudás szinten tartása és gyakorlása egyáltalán nem ideális. Ha évente az adott személy csak egy képzést kap vagy egy képzésen tud részt venni az a tudás és gyakorlatiasság készsége melyet a képzéssel szeretnénk elérni nem haladja meg a kívánt hatásfokot. Így a válaszok tekintetében a legideálisabb képzési időszakok a negyedévente és a fél évente.

Kíváncsi voltam a kitöltők egyéni válaszára is, így lehetőséget adtam számukra arra, hogy egyéni gondolataikat is megosszák velem. Az általuk adott válaszok közül kiválasztottam párat, amelyek érdekes tanulsággal szolgálhatnak irányunkba:

#1: „A képzések gyakorisága nagyban hozzájárul a korábban megszerzett elméleti és gyakorlati tudás szinten tartásához. A képzéseknek realisztikusnak kell lenniük, és elengedhetetlen az eszközös szárazgyakorlás, ez minden eszközre vonatkozik. Az izommemóriában rögzült mozgásformák stresszhelyzetben, magas pulzusszám esetén is jól alkalmazhatóak.”

- A beküldött válasz teljesen reális és logikusnak mondható. A véleménye tükrözi nagyrészt a kérdőív eredményét is, továbbá a szakemberek által elmondott véleményekhez is igazodik.

#2: „A NAV jelenleg nem tart a pénzügyőröknek ilyen jellegű képzést, erőszakos gépjármű megállítást nincs a képzéseken semmilyen formában, de még sajnos sima vezetéstechnikai képzés sincsen évek óta a kollégáknak.”

- A képzések hiánya kimagasló probléma lehet egy ilyen feladat végrehajtásában, mint azt már korábban említettem. Anélkül, hogy a kollégák ilyen képzésekben vennének részt, amelyek során fejleszthetik vezetéstechnikai képességeiket alapesetekben mind pedig extrémebb körülmények között akár az legyen egy megállásra kényszerítés esete, nem lenne teljesen reális elvárás tőlük az ilyen intézkedések hibátlan megoldása.

#3:” Már az ellenőrzési helyet is lehetne biztosítani egy útzárral. Pl. kiintjük a gépjárművet, majd már az ellenőrzés elején kihúzzuk az útzárat. Majd a gépjármű elengedése előtt visszahúzzuk azt. Nagy felelősség, de működhet.”

– Mint korábban azt említettem, egy STINGER útzár nem csak arra való, hogy egy menekülő autó elfogásában segítségünkre legyen. Ez egy intézkedést támogató eszköz, amelyet többféle módon tudunk alkalmazni. Egy egyszerű feladat végrehajtást is még biztonságosabbá tehetünk, hiszen az intézkedés alá vont személy együttműködőből hirtelen tud ellenállóvá válni, így nem árt felkészülni minden eshetőségre.

A kérdőívek összesítése során sok gondolat megfordult a fejembe és több feltevésem volt. Elsősorban meglepő válaszok voltak a regionális elosztottságok és az ott szolgáló emberek szolgálati éveivel kapcsolatában. Ezen információk erős jelzések arra, hogy az állomány idősebb része a közeljövőben nyugdíjba vonulhat, ebből kiindulva szükség van az utánpótlásra. De ahhoz, hogy megfelelően képzett utánpótlással tudjunk szolgálni a NAV számára, ahhoz megfelelő képzéseket is kell nyújtaniunk. TDK dolgozatom egyik célja az eszközök és intézkedések bemutatása, továbbá az innovációs javaslatok mellett, hogy milyen lehetőségek állnak fent egy intézkedő pénzügyőr számára ilyen esetekben. Fontos célnak tűztem ki, hogy rámutassak a képzések fontosságára legyen az vezetésitechnikai, intézkedéstaktikai vagy egyéb képzések körére és emellett rámutassak arra, hogy a területen dolgozó állomány milyen szinten és módon értékeli saját magát és a részére biztosított eszközöket. A válaszok alapján megállapítható, hogy egyes személyek önbizalma mondhatni magasán túlmegy az egészséges szinten az adott szakterületen, míg egyes embereké pedig túlzottan alacsony szinten mozog. A képzések során figyelmet kell fordítanunk erre és nem elhanyagolható információ, amelyet figyelmen kívül hagyhatnánk. A képzések során erősen törekednünk kell arra, hogy minden ott lévő személy a legjobbat hozza ki magából és olyan képességekkel és tudással távozzon, amelyeket a szolgálat ellátása során alkalmazni tudnak, mindezek mellett pedig olyan élmények és behatások érik őt, amelyek az önértékelését és helyzet felismerési képességeit a megfelelő szintre mozgathatják.

Dobozi Tamás püör. alezredes úrral folytatott interjúm során további kérdéseket tettem fel neki és helyettesének Hadba Zsolt püör. őrnagy úrnak, a kérdőív eredményeivel kapcsolatban.

Egységesen egyet értettek abban, hogy a *„A képzések során megszerzett képességei alapján mennyire érzi úgy, hogy biztonságosan végre tud hajtani egy ilyen intézkedést?”* kérdésre adott 10-es válaszok teljesen irreálisak. A válaszadók vagy nem tudják milyen témában töltötték ki a kérdőívet, vagy nem volt még valójában részük ilyen intézkedésben. Kitértek arra is, hogy az ilyen intézkedések autópályán és autóúton való végrehajtását lehetőség szerint kerülni kell. Autópálya esetén vagy felhajtás előtt vagy az onnan való lehajtás után érdemes és biztonságos végrehajtani. Mivel hiába rendelkezünk jobb felszereltségű gépjárművekkel, még így is veszélyes az autópályán való végrehajtás. Ők a lebonyolításhoz legalább három autót ajánlanak.

A képzések gyakoriságával kapcsolatban is kérdeztem, hogy mennyire látják elegendőnek a jelenlegi gyakorlatot. Elmondásuk szerint a képzések ilyen speciális feladatok ellátásához nagyon kevesek, de még az alap feladatok ellátásához is kevésnek látják.

Kitértem arra is, hogy az eddig bevezetett innovációkat és innovációs lehetőségeket hogyan látják ők.

2015-höz képest sokat fejlődünk, mondhatni korszerű a felszerelésünk, hatékonyabb és modernebb jármű parkkal rendelkezünk a feladatok ellátásához. A képzések viszont foghíjasok. Mindenki látja a képzésbe rejlő lehetőségeket, de megvalósításához nem biztosítunk elég lehetőséget. Az életkori különbség magas, ebből fakad, hogy nagyon nehéz a passzív állomány motiválása a képzéseken, az érdeklődés alacsony bizonyos életkor felett.

Az elmúlt három évben fejlődés látszik az eszközpark fejlesztésében és képzések terén. Nem szabad úgy hozzá állni, hogy eddig nem történt semmi, akkor a jövőben sem fordulhat elő probléma. Bármikor történhet olyan esemény amire eddig nem gondoltunk, ezért kell a lehető legtöbb helyzetre felkészíteni az állományt.

Mint azt fent említettem, volt lehetőségem a MERKUR speciális egységgel is interjút készítenem. Az ő segítségüket a kérdőívek kiértékelésében kértem és abban, hogy tapasztalataik alapján lássanak el kellő információval a témával kapcsolatban

Elsősorban ők is elmondták, hogy a fent említett témára vonatkozó képzés nincs a NAV keretein belül. A képzéseket ők saját maguknak alakítják ki és próbálnak mindig új helyzeteket kialakítani. Továbbá külföldi társszervekkel hajtanak végre gyakorlatokat és az ilyen képzések végrehajtását követően a számukra megfelelő technikákat beépítik a saját képzésükbe.

Ezután rátértem a kérdőívre. Az egységes válasz az volt, hogy tapasztalataik alapján a válaszok nem fedhetik a teljes valóságot. Nem tudni, hogy pontosan ki és mire gondolt a kérdések megválaszolása terén mikor a kérdőívet kitöltötték, de esélyes, hogy nem voltak tisztában a valódi fogalmakkal. Erre megfelelő képzettséggel hétköznapi járőr szinten nem rendelkeznek és képzéseket sem tartanak számukra.

Megkérdeztem azt is, hogy ők mennyire javasolnák azt, hogy egy járőr ilyen intézkedésekbe kezdjen bele?

Az egységes válasz az volt, hogy ne kezdjenek bele ilyenbe mivel sem képzettséggel, sem megfelelő technikai háttérrel nem rendelkeznek ahhoz, hogy ezt biztonságosan kivitelezni tudják. Az ő végrehajtásuk sem 100%-ban biztonságos, de 100%-ban hatékony a jelenlegi adatok alapján. De mindig figyelemmel vannak arra, hogy a végrehajtások során a lehető legnagyobb biztonságot tartsák fent a saját, az intézkedés alá vont személy és az intézkedéssel egyébként nem érintett személyek érdekében. Amennyiben pedig ilyen oldalról közelítjük meg, akkor a biztonságos végrehajtásuk is 100%-os, mivel sérülés még nem történt. A képzések továbbfejlesztését és rendszerességének növelését ők is egységesen támogatták és elmondásuk szerint nagy szükség lenne rá a teljes állományon belül.

5. INNOVÁCIÓS LEHETŐSÉGEK

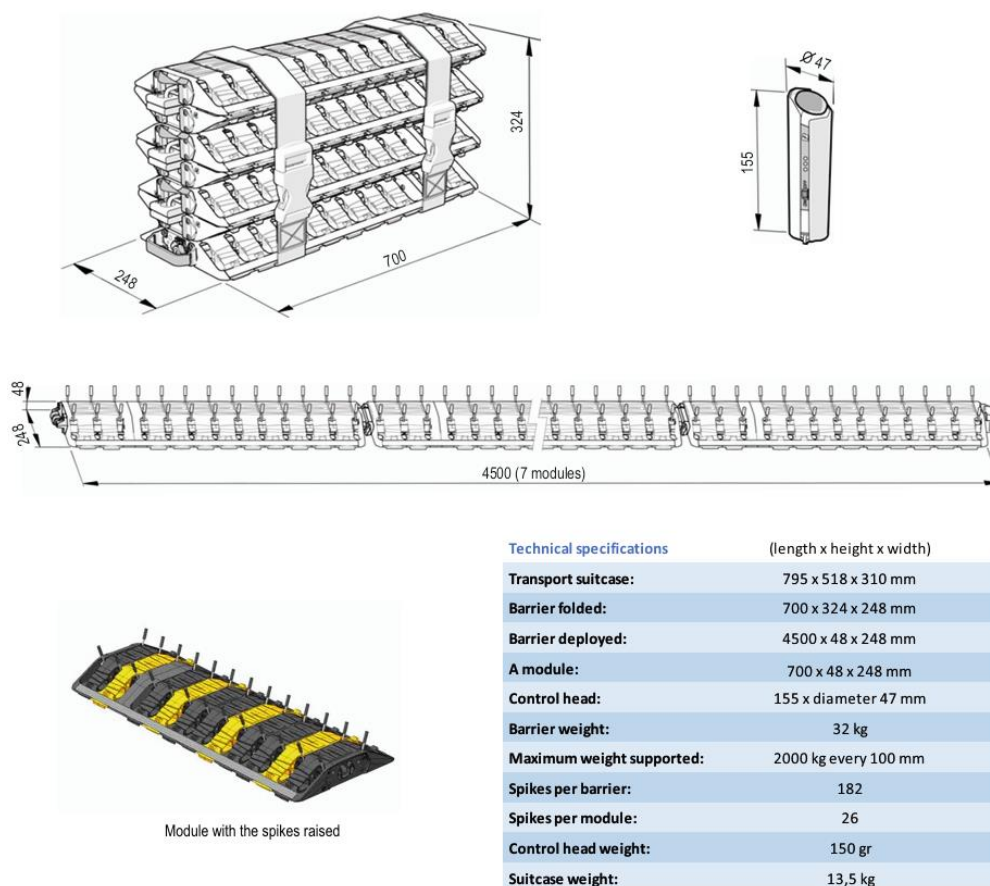
A mai világban minden fejlődik, a technikai eszközök, a tudományi ágak, a napi használati cikkeink, mondhatni nincs olyan már ami napról napra ne lenne fejlettebb és jobb. Ez így van a rendészetben használt eszközök terén is. A rendvédelmi szervek dolgozóinak fel kell készülniük a fejlődésre. Amellett a tény mellett sem mehetünk el, hogy az elkövetők tőkéjük egy részét szintén eszköz fejlesztésre költik, jobb informatikai eszközök és jobb szállítóeszközök beszerzésére. Ennek tudatában mi sem maradhatunk le, igyekeznünk kell lehetőségeinkhez képest arra, hogy legnaprakészebb eszközökkel rendelkezünk, amelyekkel a lehető leghatékonyabban és legbiztonságosabban tudjuk végrehajtani az intézkedéseket. Egy eszköz tekintetében sok minden tekinthető innovációnak. Egy eszköznél, ha már gyorsabban telepíthető vagy pakolható el, ha több felületet fed le, mint elődje már fejlődésnek számít. A jelenleg rendszeresített eszközök mellé bátorodtam olyan eszközöket felsorolni és bemutatni, amelyek hatékonyabbá tennék az ilyen feladatok ellátását, esetleg fejlettebbek, mint a jelenleg használatban lévő eszközeink.

5.1. Smart Spike System

Az egyik ilyen eszköz a Federal Signal Vama cég egyik fejlesztése, a Smart Spike System.

Az eszköz paramétereiben inkább egy határátkelő biztonsági rendszerének felelne meg vagy egy ellenőrző áteresztő pont biztosításához lenne alkalmas. Az eszköz a STINGER útzárhoz hasonlóan egy menekülő gépjármű gumiabroncsainak fokozatos leengedésére szolgál, ezzel biztonságos megállásra kényszeríti a sofőrt. A két eszköz közötti eltérés méreteken és

működésben mutatkozik meg. Míg a STINGER egy gyors és mozgékony eszköz ezzel szemben a Smart Spyke System egy tömörebb, de hosszabb felület lefedésére alkalmas intézkedés támogató eszköz. Az Smart Spyke System telepítés után Bluetooth kapcsolattal működik, így egy egyszerű kapcsoló segítségével 25 méter távolságon belül tudjuk irányítani a működését és 5 méter lefedésére alkalmas.



23. ábra Smart spyke system leírásából származó eszköz leírás

Műszaki leírását tekintve is megfigyelhető, hogy az eszköz nem kifejezetten egy gyors telepítésű. Ezzel szemben az általam említett helyeken tökéletes biztonsági rendszerként tudjuk alkalmazni. A felállítási ponttól pár méterrel arrébb elhelyezve úgy, hogy az elkövető más irányba ne tudjon kitörni egy kapcsoló gyors működtetése után azonnal használatra alkalmas. További előnye az eszköznek, hogy a modulok összekapcsolásra is alkalmasak így több modul összetétele esetén még nagyobb felületet tudunk lefedni.

5.2. Pursuit Intervention Technique (PIT) manőver



24. ábra PIT_manőver_végrehajtása

A PIT manőver alkalmazása már ismerős lehet az emberek számára hiszen a filmekben számtalan alkalommal találkozhattak ilyennel. A látottakkal szemben a manőver végrehajtása nem ilyen egyszerű és egyáltalán nem mindegy hogyan hajtják végre. A manőver helytelen végrehajtásával nem csak az elkövető életét és biztonságát veszélyeztetjük, hanem társaink és a sajátunkat is. A PIT manőver kifejezetten az USA területén terjedt el és előszeretettel alkalmazzák is. Ahhoz, hogy erről megfelelő információkkal tudjak szolgálni szerencsém volt egy interjút folytatni egy mára már leszerelt amerikai rendőrrel.

Az első szempont, amit kiemelt számomra az ilyen intézkedések során, hogy hacsak nem állnak fent kényszerítő körülmények, amelyek kifejezetten indokolják, a PIT-et nem lehet alkalmazni 56 km/h sebességgel haladó üldözött járművek esetén. Ennek fontossága abban van, hogy a magasabb sebességgel való közlekedés során fennáll annak lehetősége, hogy rosszul érintkeznek a gépjárművek, esetlegesen magával húzza az intézkedő járművet is.

Megosztotta velem azt is, hogy alapszabály szerint csak olyan területen lehet végrehajtani az ilyen intézkedéseket, ahol más az intézkedéssel egyébként nem érintett személyek veszélyeztetése nem következik be. Ebből kiindulva igyekeznek olyan utakra terelni az elkövetőket, ahol nincs forgalom vagy úgy terelni az intézkedés alá vont gépjárművet, hogy

egy autópálya területét zárják le és ott hajtanak végre rajta olyan intézkedéseket, amelyekkel sikerül megállítani. Ezzel más életét, testi épségét és vagyoni biztonságát nem veszélyeztetik. A PIT manőver végrehajtására jelenleg magyarországon jogszabályi lehetőség még nincs, alkalmazása jogszabálymódosítást igényel.

Az eszköz fejlesztések és egyéb javaslatok mellett bátorkodtam egy képzési javaslati tervet összeállítani, amely nagyban segítheti majd a pénzügyőrök erre a szakterületre vonatkozó készségeinek elsajátítását. A tervezet elkészítésében számos oktató és a szakmában elismert személy segített és tette hozzá tudását.

5.3. Képzési javaslat

Tárgyi feltételek:

- minimum 200 X 100 méteres jó minőségű aszfalt felület, amelyen nem található semmilyen tereptárgy. Ezen a területen végrehajthatóak a szükséges vezetéstechnikai gyakorlatok „alap”, illetve „emelt” szinten is, amely további képzési szinteket és lehetőségeket jelent majd az állomány részére.
- az aszfalt felületet körbe kell vegye egy legalább 15 méter bukótér, amin szintén nem helyezkedhet el semmilyen tereptárgy, ennek létfontossága, hogy a végrehajtás során felmerülő bármilyen probléma esetén a pálya bármely irányába kormányozható legyen a gépjármű.
- lehetővé kell tenni, hogy az aszfalt felületet vízzel fel lehessen locsolni. Ennek két tényező miatt is nagyon fontos jelentősége van. Elsősorban a pályán így gyakorolhatóak a vizes felületen való gépjármű irányítási technikák. Másrészt pedig a nedvesíthető felületek segítenek az abroncsok kopásának lassításában is. Hiszen a forró és száraz felületen futó abroncsok sokkal hamarabb kezdenek kopásba.
- lehetőség szerint rendelkezni kellene egy „skid car”, valamint egy „biztonsági öv szimulátor” és egy „boruló-mentő szimulátorral” is. Ezek mind fontos szerepet játszanak a gépjármű helyes kezelésének megtanulásánál.

- Abban az esetben, ha a NAV már meglévő pályát venne igénybe, akkor több bérelhető tanpálya is szóba jöhet Budapest vonzáskörzetében, ahol lehetőség van kizárólag a tanpályák, terelőkúpok, oktató termek használatára, így az állományban lévő oktatók bevonásával végre lehet hajtani képzéseket. Ilyen vezetéstechnikai tanpályák pl: a Drivencamp Zsámbék térségében, a Hungaroring Gödöllő közelében, az Euroring Örkény mellett, a Kiskunlacházi repülőtér, a Kakucsring, a Tököli repülőtér, vagy egyéb a célra alkalmas terület.

Személyi feltételek:

- a képzések megtartásához szükséges a megfelelő instruktori képzettséggel rendelkező személyi állomány. Továbbá, ha már rendelkezünk megfelelő számú és képzettségű oktatóval könnyítés lenne, ha regionális csomópontonként megkezdődne a további oktatók kiképzése. és pályák kialakítása Ezzel csökkentenénk az utazás igényét és növelnénk a képzés tartására alkalmas állományt.
- az oktatók és az oktatandó állomány létszámától, valamint a bérelni kívánt pálya paramétereitől függ, hogy mekkora létszám részére lehet oktatást tartani egy nap alatt, valamint ezt befolyásolja az is, hogy milyen típusú képzésre van igény. A képzések lehetnek egy, de akár több naposak is, attól függően, hogy milyen képzési szint oktatása cél. A több napos képzések során lehetőség van arra, hogy a képzendő állomány részére több elméleti oktatást tartsanak, továbbá több oktató jellegű videót vetítsenek le. Az oktató jellegű videók egy része a valóságból származhatna, amely prezentálja azt, hogy a valóságban milyen veszélyek léphetnek fel egy intézkedés során, továbbá azt, hogy mekkora veszéllyel tud járni egy ilyen művelet. A videók másik fele egy előre leforgatott, inkább a vezetési technikában előforduló hibákat mutatná be, amellyel jobban illusztrálnánk azt, hogy bizonyos manőverekre a gépjármű hogyan fog majd reagálni.

Képzési metodika:

- a megszerzett képesítés 5 évig lenne érvényes.
- évente kötelezően megújító képzésen vennének részt a képzést eredményesen teljesítők.
- a képzés két modulra tagozódna, alap szintű és emelt szintűre. Ezek a képzések nem kifejezetten a megállásra kényszerítés végrehajtására oktatnak, hanem a biztonságos

gépjármű kezelésre. Ennek szükségességét azért láttuk, mert amíg nem tudják a saját gépjárműveiket biztonságosan ilyen alaphelyzetekben kezelni, addig magasabb tudást nehezebb helyzetekben nem lehet ráépíteni az illetőre. Ezen tanfolyamok elvégzése stabilabb vezetési képességeket nyújtana az érintett pénzügyőr számára és feltehetően még kevesebb lenne a szolgálati gépjárművekben okozott kár.

Alapszintű vezetéstechnika (ügyintézői szintű képzés)

- képzési idő: 12 óra (2 alkalom)
- Elmélet
- Gyakorlati végrehajtás:
 1. Vészfékezés
 2. Célfékezés
 3. Szlalom
 4. Kikerülés
 5. Alap élményvezetés
 6. Vizsgafeladat

II. Emelt szintű vezetéstechnika (ügyintézői szintű képzés)

- képzési idő: 48 óra (8 alkalom)
- Elmélet
- Gyakorlati végrehajtás:
 1. Irányított szlalom
 2. Fékezési gyakorlat eltérő felületen

3. Fékezéses akadály elkerülés
4. Súlypont kibillentés- stabilizálás
5. Kanyarvételi technikák
6. Nézőpont áthelyezés
7. Közúti közlekedési gyakorlat (távvezetés)
8. Vizsgafeladat

6. BEFEJEZÉS

TDK dolgozatom során igyekeztem, hogy a bevezetésben kifejtett gondolataimra a lehető legpontosabb és legszakszerűbb válaszokat adjam meg. A téma kidolgozása nem volt egyszerű feladat, a témában nem sok szakmai anyag lelhető fel. A megszerzett és felhasznált anyagokhoz empirikus kutatás útján jutottam hozzá, amely által még szélesebb körben tudtam rálátni a témámra.

A jogszabályi háttér változása nagy segítséget nyújtott a végrehajtó állomány számára, de az eszközök és szabályozások jelenlegi hiánya miatt még ezen intézkedés fajták nem alkalmazhatóak megfelelően.

Fontos megemlíteni, hogy nem a külföldi eljárások, gyakorlati megoldások kerültek leírásra, hanem a hazai körülmények között kialakult tapasztalatok, módszerek. Ezek az ország saját jogszabályi környezetéhez, társadalmi beállítottságához, földrajzi (úthálózat, gépjárműpark, stb.) és bűnözés viszonyait figyelembe véve kerültek kidolgozásra.

A gépjárművel végrehajtott elfogások/megállásra kényszerítések alapja a megfelelően elő- és felkészített gépkocsi, a speciálisan erre a feladatra kiképzett állomány és a speciális gépjárművekkel megvalósítandó taktikai elemek minden végrehajtó által elsajátított ismerete. Fokozott védelmet jelenthet a gépjárművek speciális kialakítása, megerősítése, a karosszéria, a motor, a felfüggesztés szempontjából. Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy 100 %-os biztonságot ezek a gépjárművek sem tudnak szavatolni.

Az interjúk során nagyobb rálátást kaphattam az állomány felkészültségi szintjének hiányosságaira a készségek és kompetenciák eltéréseire. Továbbá, hogy milyen módosítási javaslatokkal élnének a szakterületben jártas oktatók.

A kérdőív eredményei rámutattak arra, hogy az állomány elégedettségi szintje és a saját képességeinek megítélése milyen szinten van. Az eredmények összegezve nem lettek negatívak, relatíve tükrözték az oktatók, és az interjúban megkérdezett állomány válaszait. Kivehető, hogy a képzéseknek és eszköz fejlesztésnek nagy szerepe lenne egy pozitív irányú változásban.

Az innováció terén javasolt eszközök és megoldások rámutattak arra, hogy a jelenleg rendszeresített eszközeinknél mára sokkal fejlettebb és hasznosabb eszközök is rendelkezésre állnak, amelyeknek beszerzése új és innovatívabb megoldásokat nyújtana a végrehajtások során. Céлом ezzel a dolgozattal az volt, hogy olyan információkat gyűjtsék és dolgozzak fel, amelyek jelentős szereppel bírnak egy ilyen szervezet életében.

Remélem a gyűjtött anyagok, kérdőívek és interjúk hasznos információval szolgálnak majd az illetékesek számára, és ezzel hozzá járulhattam egy innovatív és biztonságosabb jövő kialakításában.

7. HIVATKOZÁSOK

- 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, 1. (–B. (1975. 2 5). *Nemzeti Jogszabálytár*. Forrás: <https://njt.hu/jogszabaly/1975-1-20-24>
- 20/2018. (XII. 21.) PM rendelet, a. p. (2018. 7 21). *Net Jogtár*. Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1800020.pm>
2010. évi CXII. törvény a Nemzeti Adó és Vámhivatalról, 2. C. (2015. 01 01). *Nemzeti Jogszabálytár*. Forrás: <https://njt.hu/jogszabaly/2010-122-00-00.24#7954>
2010. évi CXXII. törvény a Nemzeti Adó- és Vámhivatalról, 2. é.-é. (2024. 03 01). *Nemzeti Jogszabálytár*. Forrás: <https://njt.hu/jogszabaly/2010-122-00-00>
2010. évi CXXII. törvény Nemzeti Adó és Vámhivatalról, 2. é. (2014. 12 31). *Nemzeti Jogszabálytár*. Forrás: <https://njt.hu/jogszabaly/2010-122-00-00.23#CI>
- Boda József Rendészettudományi szaklexikon. (2019). Rendészettudományi szaklexikon. In B. József, *Rendészettudományi szaklexikon* (old.: 584). Budapest: Dialóg Campus.

ÁBRAJEGYZÉK:

1. ábra Stinger_Metro_Spyke..... 7
2. ábra Kiinduló pont Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése 13

3. ábra Felzárkózási fázis Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése.....	14
4. ábra. Felzárkózási fázis II. Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése	15
5. ábra Ütési szakasz Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése.....	16
6. ábra Ütés és elfogási szakasz Dr. Varga Viktor r. őrnagy szerkesztése.....	17
7. ábra 1. számú saját szerkesztésű diagram	19
8. ábra 2. számú saját szerkesztésű diagram	20
9. ábra 3. számú saját szerkesztésű diagram	20
10. ábra 4. számú saját szerkesztésű diagram	21
11. ábra 5. számú saját szerkesztésű diagram	21
12. ábra 6. számú saját szerkesztésű diagram	22
13. ábra 7. számú saját szerkesztésű diagram	23
14. ábra 8. számú saját szerkesztésű diagram	24
15. ábra 9. számú saját szerkesztésű diagram	24
16. ábra 10. számú saját szerkesztésű diagram	25
17. ábra 11. számú saját szerkesztésű diagram	26
18. ábra Dunning-kruger effektus	30
19. ábra 12. számú saját szerkesztésű diagram	31
20. ábra 13. számú saját szerkesztésű diagram	33
21. ábra 14. számú saját szerkesztésű diagram	34
22. ábra 15. számú saját szerkesztésű diagram	35
23. ábra Smart spyke system leírásából származó eszköz leírás.....	40
24. ábra PIT_manőver_végrehajtása	41

FÜGGELÉK

Első számú Interjú Dobozi Tamás pénzügyőr alezredessel:

Első kérdésem az volt, hogyan vélekedik jelenleg a NAV által rendszeresített az ilyen intézkedés végrehajtására alkalmas eszközökről?

- Elmondása szerint azért nem alkalmasak mivel nem állnak rendelkezésre, és a KRESZ által előírt eszközök (jelzőtábla, bója stb..) is hiányoznak a végrehajtáshoz.

Ha rendelkeznék eszközzel, alkalmasak lennének megfelelően kiképzett állomány által használva.

Ezt követően arról kérdeztem, mi a véleménye az állomány képzettségi szintjéről? Mennyire tudják alkalmazni az eszközt, ha alkalmazására kerülne sor?

(A válaszhoz tartozik, hogy Dobozi alezredes úr főosztálya foglalkozik a járőrök képzésével és fejlesztésével, így ők megfelelő rálátással rendelkeznek az állomány képzettségi szintjére.)

- Ha rendelkeznék eszközzel indokolt lenne a felkészítő tréning. Olyan személy ne hajtson végre intézkedést úgy az eszközzel, hogy nem kapott rá megfelelő képzést, mivel önmagában és társaiban, az intézkedés alá vont személyben, valamint az intézkedéssel kapcsolatban egyébként nem érintett személyekben nagyobb kárt okozhat, mint amennyire hatékonyan tudná az eszközt alkalmazni.

Kérdéseim sorát azzal folytattam, hogy mennyire látja hatékonyabbnak és biztonságosabbnak az intézkedéseket, ha ilyen eszközt alkalmaznak? Milyen feltételek meglétét javasolja az alkalmazáshoz?

- Azzal egyet értettünk, hogy egy ilyen eszköz alkalmazása hatékonyabbá és biztonságosabbá, sikeresebbé tudja tenni az intézkedéseket, abban az esetben, ha annak használója tisztában van vele hogyan és mikor kell alkalmaznia az adott eszközt. Egy kiváló eszközzel is lehet szakszerűtlenül intézkedni abban az esetben, ha olyan ember használja, aki nincs felkészítve annak alkalmazására. Elmondta azt is, hogy mérhetetlen módon hatékonyabb és biztonságosabb lenne egy esetleges intézkedés, de nem jutunk el addig, hogy alkalmazzuk mivel jelenleg nem rendelkezünk még eszközzel.

A beszélgetésünk ezen részét azzal a kérdéssel zártam, hogy hogyan látja ő a jelenlegi szabályozásokat? Milyen javaslatokkal élne a módosításokra?

- Jogsabályi feltételek teljes mértékben adottak. A képzés feltételeit és menetét azonnal meglehetne határozni, amint tudjuk azt, hogy pontosan milyen eszközre szeretnénk képzést szervezni.

Második számú Interjú Dobozi Tamás pénzügyőr alezredessel:

Első kérdésem, mi a véleménye az állomány képzettségi szintjéről? Mennyire tudják alkalmazni az eszközt és taktikát, ha arra kerülne sor?

- Elmondása és tapasztalatai alapján ő pesszimistább, mint az állomány a saját értékelésükkel kapcsolatban. Ha egy 10-es skálán kell elhelyeznünk az állomány képzettségi szintjét 5-ös szinten tudná értékelni. Mindig vannak ügyesek, ez általában 10 emberből kettő és vannak olyan emberek, akikkel az átlagosnál többet kell foglalkozni az elégséges szint eléréséhez. Személyi képességekben van hatalmas különbség, készségekben. Kitért arra is, hogy a fizikai adottságok is közre játszanak egy ilyen helyzetben.

Kérdéseim sorát azzal folytattam, hogy mennyire látja hatékonyabbnak és biztonságosabbnak az intézkedést, ha ilyen módon hajtjuk végre? Milyen feltételek meglétét javasolja az alkalmazáshoz?

- Teljesen jól lenne, ha regionális szinten tudnánk képzést biztosítani. Több képzés megtartására lenne szükség, amivel növelni tudnánk az állomány felkészültségi szintjét.

A beszélgetésünk ezen részét azzal a kérdéssel zártam, hogy hogyan látja ő jelenlegi szabályozásokat? Ebben a témában milyen javaslatokkal élne módosításokra vonatkozóan?

- A szabályozással rendben vagyunk, azok megfelelő háttérrel adnak a végrehajtáshoz. Viszont ami a problémát szüli az ilyen intézkedések során az az eszköz és a képzettség hiánya.