

36. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2023. április 18-20.
Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Rendészettudományi Kar

**A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGÁNAK
ÚJRAGONDOLÁSA A KOMPLEMENTER RENDÉSZET
VONALÁN**

Jelige: Mindenki hazaérjen

Pályamunka lezárásának időpontja: 2022. szeptember 29.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	2
1. A DOLGOZAT KÉSZÍTŐJÉNEK ÉLETÚTJA.....	5
1.1. A dolgozat témájának személyes indíttatása, a téma megközelítése.....	6
1.2. A téma aktualitása, jelentősége napjainkban.....	6
1.3. Hipotézis.....	9
2. TÖRTÉNETI VISSZATEKINTÉS.....	11
2.1. A járművek kialakulásának története, az első közlekedési baleset	11
2.2. A közlekedésrendészet kialakulása	12
3. NEMZETKÖZI KITEKINTÉS	18
4. A KOMPLEMENTER RENDÉSZET A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRENDÉSZET RENDSZERÉBEN.....	24
4.1. Komplementer rendészet	24
4.2. A rendőrség	29
4.3. Önkormányzati rendészet	35
4.4. Magánbiztonság.....	46
4.5. Polgárőrség	53
5. A KUTATÁS BEMUTATÁSA.....	56
ÖSSZEGZÉS	60
IRODALOMJEGYZÉK.....	62
JEGYZÉKEK (KÉP, ÁBRA, DIAGRAM).....	64
MELLÉKLETEK.....	65

BEVEZETÉS

*„A bűncselekményt jobb megelőzni,
mint büntetni.”¹*

A témát több összetevő miatt választottam, mint ahogy az is tudatos döntés volt, hogy a biztonsági szakirányra jelentkeztem egy éve, úgy vélem ezen a területen az együttműködésnek jelentős szerepe van a rendészeti ágazatban. Az elmúlt évben egyetemi tanáraimtól kapott munícióval kezdtem kutatásba, hogy miként lehet bevonni a közlekedésrendészet területén a napi tevékenységbe az önkormányzati rendészetet, a polgárőrséget, és a magánbiztonságot hatékonyabban. Bár első hallásra ez utóbbi meglepőnek tűnhet, megnyugtatóan már az elején szeretném leszögezni, hogy nem magánrendőrség alakításán gondolkodom a magánbiztonságnak szánt szereposztással. Szeretném bemutatni, hogy együttműködéssel, partneri viszonyt kialakítva igen is helye van a magáncégeknek is a közlekedésbiztonság megvalósításában. Már azon okból sem engedhető meg, hogy e szektort kihagyjuk, mivel az anyagi oldalon úgy vélem komoly potenciállal bír, a technikai fejlődést jobban tudja követni, hamarabb reagál egy innovációra, mint az állami szervezetek.

A dolgozatomban szeretnék rávilágítani arra, hogy a rendőrség állományának leterheltsége nem növelhető tovább, persze a parancsuralmi hierarchia mindent megenged és hát a parancs az parancs, amit végre kell hajtani. Azonban felelős vezetői döntéssel és átgondolt stratégia megalkotásával, akár csökkenteni is lehetne ennek a szervezetnek a feladatait, amihez jogalkotói akarat is kell, hogy társuljon. Erre a történelem során számos esetben került sor, de volt olyan időszak, hogy 20-30 év is kellett egy átszervezéshez. Lehetséges, hogy most jött el megint egy korszak a szervezet életében, mely során változásra, partnerek bevonására van szükség.

A rendőrségnél eltöltött 20 év alatt sokszor tapasztaltam átszervezést, új feladatok megjelenését, vagy némely tevékenység átadását más szervnek. Ugyanakkor a parancsok, utasítások mögött nem minden esetben volt látható a rendőr, az ember mely a legfontosabb a rendszerben. Amikor azt mondjuk a kapitányságon, egy 2-3 éves szolgálati viszonyal rendelkező kollégára, hogy „öreg rendőr”, akkor fontos lenne megbecsülni a humán erőforrást és alkalmanként meg kell hallgatni a munkatársakat, akik egy-egy ötlettel állnak elő. A jelenlegi beosztásomban több alkalommal hallgattam kollégaim, munkatársaim panaszait, hogy miért kell egy fiatal tette

¹Cesare Beccaria: Dei delitti e delle pene, Giovanni Claudio Molini, Párizs 1764.

kész intézkedési jogosultsággal rendelkező rendőrnek tíz órát sebességméréssel eltölteni, jobb esetben egyedül, vagy rosszabb esetben a járőrtársával. Ez is adott inspirációt arra, ami ennek a kutatási anyagnak a témája lett. Mivel úgy gondolom, hogy a rendőrség szervezetének változásra van szüksége a tevékenységek megosztása tekintetében, nagyon sok energia, idő megy el olyan feladatok végrehajtására, melyre úgy vélem lenne - és van is - alkalmasabb szervezet ma Magyarországon. Az állomány számára is szükséges egy olyan szemlélet bemutatása, mely a feladatok megoldását az együttműködés útjára tereli.

Emlékszem arra az órára az egyetemen, melyet Dr. Christián László r. dandártábornok úr tartott, felrajzolt egy vonalat a táblára, mely egy időegyenes volt. Ez egy bűncselekmény elkövetési idejét szimbolizálta. Tábornok Úr kérdése az volt, hogy a rendőrség mely időszakban foglalkozik a bűncselekménnyel. A helyes válasz sajnos az volt, hogy jobbra a bűncselekmény elkövetése után, mely nem helyes. Mint Cesare Beccaria olasz jogtudós idézete is pontos és helytálló, magam úgy fogalmazom meg a probléma gyökerét, hogy a prevenció az egyik kiaknázatlan területe a rendőrségnek. Miért? Erre a kérdésre próbálok kutatásom során adatokkal és válaszokkal szolgálni, egyúttal megoldási javaslatot is prezentálni.

Christián tábornok úr úgy fogalmazta meg a rendőrség, rendészet hiátusát, hogy van egy kaloda, amelyből a rendészet nem képes kilábalni évtizedek óta, ez pedig a rendőri munkát alapjában átszövő statisztikai szemlélet.² Ezzel a felvetéssel még foglalkozni fogok a későbbiekben.

A probléma ismeretével el is érkeztünk oda, ahol a rendőrség egyik működési zavara található. Ha a közlekedésrendészettel foglalkozó rendőr nem egész nap a sebességmérő készülék mögött ül, tíz órában, hanem valóban ellenőrzi a forgalmat és kiszűri a más közlekedőre, vagy épp saját magára veszélyt jelentő járművezetőket, akkor bizonyosan többet tesz a baleset-megelőzésért. Persze ezzel nem a sebességmérés szükségletlenségére gondoltam. Csupán arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy mindenki tudja már becsukott szemmel, hogy hol folytat sebességellenőrzést a rendőrség. Ami persze nem biztos, hogy rossz, csupán arra enged következtetni, ha tudom, hogy a fejemre esik a téglá, nem megyek ki az utcára, azaz ott, ahol a sebességmérés rendszeres a gyorsajtások száma csekély lesz.

Mindenekelőtt arra is fontos figyelemmel lenni, hogy a bűnözői körök is tisztában vannak azzal, hogy egy kisebb városban hány rendőr van szolgálatban, mennyi szolgálati gépkocsi mozog a

²Christián László: Rendőrség és rendészet Budapest, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Jogtudományi Intézet, 2016. 690.o

közterületen. Előre tervezett bűncselekmény elkövetése előtt ezeket a fontos részleteket megfigyelik, de ezt más kisebb súlyú bűncselekményt elkövetők is figyelemmel kísérik, hisz nyitott szemmel járnak. Ezért szükséges a rendőrség prevenciós tevékenységének a közlekedés területén más szervekkel való együttműködése, mivel vannak olyan megelőzési feladatok, mely jelenleg kizárólag e rendvédelmi szerv hatáskörébe utalt. Ugyanakkor más szerv is ugyanúgy el tudna látni bizonyos feladatokat, akár önállóan, akár a rendőrséggel közreműködve, ezáltal pedig a közterületi jelenlét erősödhet, valamint a bűn-, és baleset-megelőzéssel javítható lenne az állampolgárok biztonsága, biztonságérzete.

1. A DOLGOZAT KÉSZÍTŐJÉNEK ÉLETÚTJA

Mielőtt azonban rátérnénk a téma vizsgálatára, szeretném bemutatni eddigi életpályámat, miként kerültem a rendőrség állományába, hol vagyok most ebben a szervezetben.

1999. szeptember 01-től kerültem hivatásos állományba a Pálhalmai Országos Büntetés-végrehajtási Intézet biztonsági felügyelőjeként, majd később gépjárművezetőként teljesítettem szolgálatot az intézetnél.

A közlekedési terület mindig fontos szerepet töltött be az eddigi pályáimon, ahogy lehetőségem adódott megszereztem a közúti járművek valamennyi fajtájára érvényes vezetői engedélyt. A büntetés-végrehajtásnál eltöltött évek arra sarkaltak, hogy tovább lépjek és a bűnüldözés vonalán folytassam a hivatásos szolgálatot, így a Dunaújvárosi Rendőrkapitányság állományába kértem áthelyezésem, melyre 2003. február 01-én került sor.

A rendőrségen több beosztásban is helyt álltam, majd 2008. évben a közlekedésrendészeti osztályvezető felkérésére lehetőségem nyílt helyszínelő és balesetvizsgáló beosztásba kerülni. Úgy véltem akkor és ma is, hogy azt a szolgálati feladatot kaptam meg, melyben az addig gépjárművezetőként megszerzett tapasztalatimat más formában tudom majd kamatoztatni, és a közlekedésrendészet mindig vonzó terület volt számomra. Egyúttal egy új kihívás és tapasztalat, nem utolsó sorban pedig a tudás megszerzése is célommá vált.

A közlekedésre való további fejlődés érdekében gyakorlati gépjárművezetői végzettséget szereztem, a hivatásos jogviszonyom mellett szabadidőmben oktatóként tovább folytattam e szakmai munkát. Az évek múlásával és a szakmai képzéseknek is köszönhetően egyre nagyobb rálátásom lett a közlekedésre mind a civil, mind pedig a közlekedésrendészetre a rendőri oldal által. Az élethosszig tartó tanulás elvét követve további képesítések iránt kutakodtam, mely során a rendőrségen belül találtam meg a lehetőséget, és egy gépjárművezetés-technikai oktató végzettséggel lettem gazdagabb. E képesítés további bővítéseként gépjárművezetés-technikai vezetőoktatóként végeztem az elmúlt évben.

Az elmúlt évek történései, mint például a pandémia sokak életében változásokat hoztak, akár a magánéletben, akár a foglalkozása, munkája területén. Számomra a beosztásomban hozott gyökerest változást, mivel vezetői feladattal bízott meg a rendőrkapitányság vezetője, mely ismét egy új kihívás elé állított.

Rendőr szakmai vonal egyik állomásaként szeretném kiemelni, hogy a közlekedésrendészet alapos megismerése során lehetőségem adódott, hogy általános-, közép-, és felsőfokú intézmény diákjainak tartsak előadásokat. A kezdetekben ezek az órák egyszerű KRESZ ismeret átadásokban merültek ki, majd az évek alatt prevenciós előadásokká bővültek, elméleti és gyakorlati formában egyaránt.

1.1. A dolgozat témájának személyes indíttatása, a téma megközelítése

Mint a bevezetőben már röviden kitértem a dolgozatom témájára, részletesebben úgy fogalmazom meg, hogy az eddigi szakmai pályámon látott-, tapasztalt-, és átélt jelenségek összessége okán kezdtem azon kutakodni, hogy miként lehet a közlekedésbiztonságon javítani. Miért? Kell? A kérdésekre egyértelmű választ adatok. Igen! Hiszen napjainkban a közúti közlekedés egyre veszélyesebb üzemmé válik, korábban sem volt ez másképp, ugyanakkor nem volt ennyi gépjármű forgalomban. Nem voltak ilyen nagy teljesítményű gépkocsik, motorkerékpárok és ha a mindennapjainkra gondolunk, akkor a felgyorsult világunk is nap -, mint nap kihívások elé állít bennünket, mely a közlekedésünkre is rányomja a bélyegét. Ha csak arra gondolunk, hogy a gépkocsivezetés közben mi mindent teszünk, míg eljutunk a célállomásunkra már láthatjuk, hogy saját magunk is tehetünk a közlekedésbiztonságért, azaz mi magunknak is változtatni kell a rutinjainkon. Persze ettől még a rendészeti szereplőknek van tennivalója. A biztonság megteremtésére azonban a rendőrség önmagában képtelen, mert feladatainak részleteiben elveszik az erő, az idő és sajnos az ember is és ezek által a lehetőség is arra, hogy tényleges intézkedésekkel valósuljon meg a biztonság megteremtése.

1.2. A téma aktualitása, jelentősége napjainkban

A közlekedés biztonságát egyetlen szerv a rendőrség nem tudja szavatolni, ugyan stratégiai partnerei vannak és bizonyosan tesznek is kisebb-nagyobb erőfeszítéseket a célok megvalósítása érdekében, de úgy vélem, hogy ez kevés. Nem valósul meg a lényeg, ami nem más, mint az együttműködés. Ennek okán a prevencióra tud a rendőrség a legkevesebb erőforrást fordítani.

A biztonság megteremtése érdekében összefogásra, a feladatok megosztására és nem utolsósorban megfelelő jogszabályok megalkotására van szükség, mellyel a megelőzés- és a rendészeti tevékenység együttesen egészítik ki egymást.

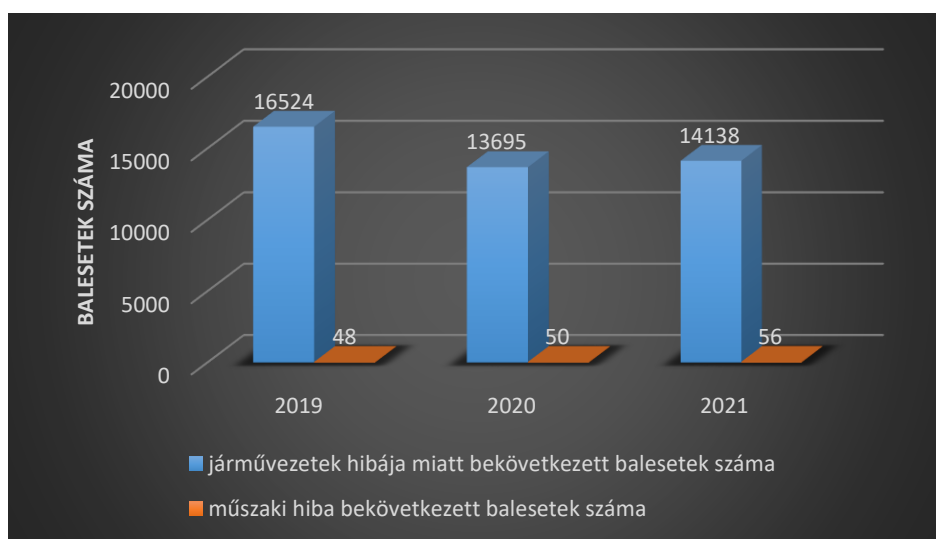
A közlekedés biztonságát álláspontom szerint az alapoknál kell kezdeni, azaz a nevelésnél, majd ezt követheti a képzés, a vizsgáztatás, a tanulás, tanítás nem állhat meg, folyamatos képzéssel lehet célt elérni. Az élethosszig tartó tanulás ugyan kissé közhelyes, de talán a közlekedés az a terület, ahol a változás szembeötlő, a technikai fejlődés óriási mértékeket ölt.

Nézzük meg a saját gépkocsinkat, hogy mennyit változott a felszereltsége az elmúlt években. Az egykörös fékrendszert felváltó kétkörös rendszert kiegészíti a vákumos fékrásegítő, de már Anti-lock Braking System (ABS) is kötelező tartozéka a gépjárműveknek. Említhetjük továbbá a szervokormány, az Electronic Stability Program (ESP), mely más néven az elektronikus menetstabilizáló rendszer, a sávtartó asszisztens, lejtmenetvezérlő, vagy említhetnék a kényelmi funkciókat, mint a légkondicionáló berendezést, az ülésfűtést, stb. A felsorolást tovább folytathatnák, de ez nem témája ennek a tanulmánynak, csupán a figyelemfelkeltés miatt tettem róla említést.

A tudás birtokában már elvárható a szabályok betartása, betartatása és szankcionálása, mivel azok megszegése miatt következik be a balesetek túlnyomó része.

Az 1. számú diagramon látható, hogy az elmúlt években műszaki hiba miatt az összes sérüléssel járó közúti közlekedési baleset következtében mennyi személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset következett be. Jól érzékelhető, hogy a baleseti okok közül a műszaki meghibásodás elenyésző számot mutat (48 és 56 közé tehető) a járművezető hibája (pl. szabályszegések, szabálysértések) miatt bekövetkezett balesetnél képest.

1. diagram: Baleseti statisztika



Forrás: KSH által közzétett adatokból

Amikor bekapcsoljuk a televíziót-, vagy kezünkbe veszünk egy napilapot, netán az interneten böngésszük a híreket, nincs olyan napi hír, hogy közlekedési balesetben ne halt volna meg egy, vagy akár több ember. Ezek az emberek családtagok, valakiknek az édesanyja, édesapja, férje, felesége, gyermeke. Tenni kell azért, hogy ne történjenek naponta halálos balesetek, hogy biztonságban érezze magát minden közlekedő.

Mi is az a biztonság? A Rendészettudományi Szaklexikon megfogalmazásában a biztonság többtényezős, komplex fogalom, amely az állam és a társadalom érdekeinek, értékeinek, az ország területének és lakosságának külső és belső veszélyektől, fenyegetéstől mentes állapotát fejezi ki.³

Általában mit mondunk annak, akitől elbúcsúzunk, vagy amikor elutazik valamely szerettünk? Jó utat, vigyázzatok magatokra! A rendőrök – beleértve magam is – egy intézkedés befejezését követően a biztonságos közlekedést kívánok, szavakkal köszönnek el.

Úgy vélem ennek apropóján a biztonság szó boncolgatása a közlekedés témakörében (külső-, belső veszélyek) ad feladatot számunkra.

A külső veszély minden esetben a másik közlekedési partner, míg a belső veszélyek mi magunk vagyunk, ha a szabályokat nem tartjuk be. Persze idesorolható még az időjárás, meg az olyan előre nem várható eseményeket, melyekre nem tudunk számítani. Azonban az 1/1975 (II.05.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) erre is szolgál iránymutatással, mégpedig a sebesség témakörénél, illetve a haladás az úton fejezeténél.

A kutatásom témája utal arra, amint korábban is említettem, hogy a rendőrség önmaga nem tud helytállni, megteszi, ami a törvényi kötelezettsége, de nap- mint-nap látjuk ez kevés ahhoz, amit mindannyian szeretnénk, biztonságban eljutni az úti célunkra. Erre való tekintettel több szereplőt kell bevonni abba a feladatba, melyet most a rendőrség végez. Olyanokat is, akik ugyan eddig is jelen voltak, de háttérben, tettek valamit, ami olyan látszat tevékenység önigazolás céljából. Úgy vélem viszont, hogy előtérbe kell helyezni az általuk végzett tevékenységet mi több, nagyobb hangsúlyt kell fektetni a munkájukra. A közlekedésrendészeti ellenőrzés napjainkban a rendőri intézkedéseket juttatja eszébe minden közlekedőnek, ugyanakkor e tevékenység többszereplős feladat és álláspontom szerint még több szervezetet kell és lehet is bevonni.

³Boda József (szerk): Rendészettudományi Szaklexikon Dialog Campus, Budapest 2019. 66.o

A rendőrségnek partnerekre, társakra van szüksége, bizonyos feladatokat át kell engedni más szervezeteknek is, mi több civil szervezeteknek, cégeknek, akár a magánbiztonsági szektornak.

A jogállami lét megteremtette a lehetőségeit annak, hogy a közbiztonság fenntartásából az állam, a polgárok és a vállalkozói piac egyaránt részt vállaljanak.⁴ A dolgozat írójának mentális állapota teljesen rendben van, bizony sokan felkapják fejüket azon, hogy a közlekedésrendészeti ellenőrzésbe a magánbiztonságnak szerepet szánok. Nem hatósági feladatot szánok a magánbiztonsági szereplőknek, még csak nem is rendészeti, hanem üzemeltetési, karbantartási és felügyeleti tevékenység végzésben van helye, szerepe a cégeknek, vállalkozásoknak.

Úgy vélem, hogy némely szereplők tevékenységének kiegészítése, illetve teljesen új szereplők megjelenése is szükséges bizonyos területen a céljaink megvalósításához. A komplementer=*egymást(kiegészítő)*⁵ rendészeti szervezetekkel kell, közösen együttműködnünk.

A dolgozatomban az alábbi szempontokat vizsgálom

- komplementer rendészet szereplőinek feladatait,
- közlekedésrendészeti ellenőrzés,
 - közúti ellenőrzés,
 - sebességmérés,
 - vasúti-, közúti forgalomirányító jelzőlámpás kereszteződésben való áthaladás ellenőrzése.

1.3. Hipotézis

A közúti közlekedés biztosítása össztársadalmi érdek, az állam, általános hatósági jogosítványokkal, bizonyos területen kényszer alkalmazásával a rendőrséget hatalmazta fel a szabályok betartására, betartatására. Azonban a rendvédelmi szerv monopolhelyezete nem tartható fent, mint ezt igazolják a bekövetkezett közlekedési balesetek mennyiségi adatai. A rendőrséggel együttműködő szervek tenni akarását a rendőrségnek is fel kell ismerni, pl.: a településen alakuló és szárnyait bontogató önkormányzati rendészetet. Ugyanakkor a rendészeti szervezeteknek is meg kell ragadni a lehetőséget, melyek léteznek a rendészet rendszerében, azonban tevőlegesen nem élnek a jogszabály által adott felhatalmazással.

⁴Budavári Árpád: Az alternatív rendészet lehetőségei a közfoglalkoztatásban egy magyar középváros példáján keresztül, Belügyi Szemle, 2020. 26.o

⁵Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára, Akadémia kiadó, Budapest 1983, 443.o

A rendészeti szervek helyzetbe hozása jogalkotói feladat, mely megfelelő hatáskörrel, illetékességgel biztosítja, illetve együttműködésre kötelezi a szerveket, teszi mindezt közúti közlekedési balesetek visszaszorítása érdekében.

Ahogy hipotézisem kezdetén megfogalmaztam a közlekedés biztonság összetársadalmi érdek, melybe a civil szervezetek is bevonhatók. A magánbiztonság, és a polgárőrség jelenléte elengedhetetlen szereplője a komplementer rendészeti szervek között, mivel olyan létszámot tudhat megáéni, melyet megjelenése prevenció területén a rendőrség és az önkormányzati rendészet együtt sem tud biztosítani. Egyúttal a rendőrség és a rendészeti szerepet betöltő önkormányzati rendészet erőszak-jogosítványa, kényszerítő eszközei, hatósági fellépése törvényszerűen nem szükségeltetik például a sebességmérés, a tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzéséhez. A civil ellenőrzés ezen a területen hatékonyabban tud érvényesülni, mint a látható rendvédelem-, vagy akár a rendészet szereplői.

2. TÖRTÉNETI VISSZATEKINTÉS

2.1. A járművek kialakulásának története, az első közlekedési baleset

Az ókorban még nem volt szükség nagyobb távolságok megtételére, mert nem indokolta az akkori életfenntartás, mint például a gyűjtögető életforma. Azonban a többlettermelés folytán megjelent a cserekereskedelem, ami már arra sarkallta az emberiséget, hogy többek között közlekedésre is megoldást találjon. A vízi közlekedés kézenfekvőnek bizonyult, ezért ennek a közlekedési módnak a fejlődése gyorsan haladt, közben a gyalogosok a csoportos közlekedési módnak köszönhetően a kitaposott ösvényeken jutottak el a célállomásaikra. Ez azonban még nem a mai értelemben vett közúti közlekedés kialakulása volt. Ha megállunk egy pillanatra- és egy járdaépítés előtt elgondolkodunk, az elődeink tudását ma is figyelembe kell venni. Járdát ott kell építeni, ahol kitaposott a föld, a füves, kavicsos területet látjuk, e gondolatot a szerző már több alkalommal osztotta meg az önkormányzat útépítésért felelős vezetőivel, mely a legtöbb esetben bevált stratégia lett.

Az utazás az ember fejlődése során sok változáson ment keresztül, gyalogosan, majd állatok segítségével oldottuk meg a helyváltoztatást. Nagy áttörésre az utak építését követően beszélhetünk, mely Kína és Mezopotámia területén valósult meg az elsők között. Az első szállító eszközök a kétkörös kordék is itt jelentek meg, mely elé állatokat fogtak be. Gondoljunk bele milyen erőfeszítésre volt szükség a Római Birodalom úthálózatának megépítéséhez, mely nem kevesebb, mint 75.000 km volt. A középkorban még mindig a lovas fogatok vagy más állati erővel hajtott eszközökkel valósult meg a közúti közlekedés és vízi úton pedig hajók segítségével közlekedett az emberiség.

A tudomány fejlődése során gőzhajtású járművek építésével próbáltak járműveket építeni, melyeket gépkocsinak még nem lehetett nevezni.

Azonban ebből a korból maradt fent az első írásos-, és rekonstruált videó felvétel is a járművel történő közlekedési balesetről, mely 1769-ben történt 3,2 km/h sebességgel haladó gőzgéppel. Az első személyi sérüléssel járó közlekedési baleset majd száz évvel később 1869-ben történt, amikor Mary Ward arról a járműről esett le, melyet az unokatestvére épített. A baleset során Mary leesett a járműről és a kerekek alatt lelte halálát. Ettől a balesettől keltezzük az első halálos eredményű közlekedési balesetet.

A közlekedés fejlődésének még egy nagy állomását kell megemlíteni, a vasúti közlekedés kialakulását, mely együtt jár a közúti közlekedéssel, ha vasúti átjárókban történő balesetekre gondolunk. Mivel a dolgozat témája is érinti a vasútbiztonság kérdését, ezért röviden szeretném ennek a közlekedési eszköznek a fejlődését ismertetni. Az 1700 évek közepe és az 1800-as évek eleje közötti idők a gőzgépek vasúti járművekké való megalkotásáról szólnak. Az első menetrend szerinti vasúti közlekedés 1825-ben indult meg, Stockton-Darlington vasútvonalon.

A közúti járművek tényleges megjelenésére a motorizáció fejlődéséig kellett várni, azaz a belső égésű motorok megjelenéséig. Nikolaus August Otto alkotta meg az első belső égésű motort 1876-ban, melynek üzemanyaga a benzin volt.

2.2. A közlekedésrendészet kialakulása

Mint azt történelmi tanulmányainkból ismerjük, a Magyar Királyságban a rend fenntartása a rendőrség feladata volt a városokban. A rendőrség irányítása az önkormányzatok kezében volt, mely alól Budapest képezett kivételt, mivel itt az állami irányítás működött a rendőrség felett.

Ezt az irányítási rendszert 1900-as évek elejéig tartották fent, mivel az első világháború után államosították a rendőrséget, ekkor került központi állami hatalom közvetlen irányítása alá.

Az akkori rendőrséget a magyar királyi államrendőrségnek, majd a magyar királyi rendőrségnek nevezték, melyet a belügyminisztérium irányított.⁶

Nincs egyértelmű állásfoglalás arra nézve, hogy mikortól lehet a rendőrségen belül a közlekedésrendészeti ellenőrzést megfogalmazni. Ugyan feljegyzéseket találunk a történelemben, melyek adnak némi támpontot. Az egyik ilyen állomás a Magyar Királyi belügyminiszter körrendelete, amely minden hatóságához szólt és a kerékpárosok közlekedését szabályozta.

Ez ugyanakkor nem vonatkozott más közlekedőkre. Egyúttal rendelkezett arról, hogy a kerékpáros által elkövetett szabálysértés, - mely abban a korban is kihágásnak felelt meg-, szankcionálása a rendőrhatalom jogkörébe tartozik. Egy másik kiindulópont pedig *„a székesfőváros területén két vagy több kerekű, személy-és teherszállításra szolgáló automobilokkal közlekedésre nézve” kiadott rendelete lehet*, amely az automobilokra vonatkozóan tartalmazott előírásokat, viszont a hatálya csak a főváros területére terjedt ki.

⁶Mészáros Gábor: A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig Belügyi Szemle, 2017/3, 54. o

Rudnay Béla 1896-1910-ig volt Magyar Királyi Rendőrség főkapitánya, korabeli fényképe az 1. képen látható.



1. kép Rudnay Béla rendőrkapitány⁷

Forrás: pinterest, Rudnay Béla

Rudnay rendelete már szabályozta az igazgatásrendészeti feladatokat is, azaz a gépjárműveket meg kellett vizsgáltatni és akkor lehetett forgalomba hozni, ha azt a vizsgálatot végző bizottság engedélyezte. A bizottságnak egy rendőr is tagja kellett, hogy legyen. Nem meglepő, hogy a járművezetői engedélyeket is a rendőrség adta ki. A főkapitányi rendelet a járművezetőkkel, a járművekkel és a rendőri feladatokkal együttesen foglalkozott, mivel a szankciók tekintetében is tartalmazott utasításokat. Azonban az illetékesség területén mutatkozik hiányossága, mivel Rudnay-rendelet kizárólag a fővárosra terjedt ki. A közlekedési rendőr, mint önálló rendőri egység még nem jelenik meg a rendeletben, így nem is beszélhetünk közlekedésrendészetről. Mivel Rudnay főkapitányi rendelete a fővárosban volt hivatott szabályozni a közúti közlekedést, nyilván való volt, hogy szükséges magasabb szintű jogszabály, hogy az országos közlekedésben résztvevők számára szabályozza a jogalkotó a közlekedést.

A dolgozatomban a rendőri feladatok megosztását kutatom, és erre keresek megoldást. A történeti áttekintés bemutatást enged a korabeli rendőrség összetett feladataiba, a korábbi jogszabályok még a gépjárművezetők vizsgáztatását és a gépjárművek műszaki állapotának ellenőrzését is a rendőrégre hárította. Ez ma már biztosan nem a rendőrség feladata, ámbar közlekedésrendészeti ellenőrzés során a műszaki vizsgálat bizonyos szegmense az ellenőrzés része lehet és kell is. Pl. gumiabroncs állapota, világító-, fényjelző berendezések ellenőrzése.

⁷Rudnay Béla: <https://hu.pinterest.com/pin/126452702021454069/> letöltve 2022.08.21. 16:58

A belügyminiszteri rendelet már hangsúlyt fektetett a rendőri állomány előmenetelére és ebben a törvényben már megjelenik az úgynevezett közlekedésügyi szakvizsga. Ezzel a közlekedési feladatok ellátására való felkészítés az oktatásban is megjelent, jelezve a feladat fontosságát.⁸

Egyértelműen kijelenthető, hogy a fejlődő közlekedés a motorizáció-, a mobilitás fejlődése a rendőrségen belül is változást generált. Ennek kézzel fogható jele volt a Budapesten megalakult Közlekedési Osztag (1926. szeptember 09-én).⁹

Az eddigi rendeletek a gépjárművek szabályozására szolgáltak, azonban még a nem gépi meghajtású járművek is nagyszámban voltak jelen az utakon, így ezek a járművek és a vezetőik koordinálatlan módon közlekedhettek. Ennek vetett véget a belügyminiszter és kereskedelemügyi miniszter együttes rendelete. A norma minden közlekedéssel kapcsolatos jogot és kötelezettséget a rendőrség hatáskörében hagyott. E rendelet bevezette a rendőr számára a forgalomirányítási tevékenységet, így az eddigi feladatait a rendőrségnek új tevékenységgel bővítette. A szankciók vonalán is bővült a rendőrség szerepe, mivel a gépjárművezetőjét hat hónap időtartamra eltilthatta a vezetéstől a rendőrség. Új elem is megjelent, mely a prevenció jegyében a gyermekek védelmét volt hivatott védeni az utcai forgalomban, ez nem más, mint az egyik legfontosabb rendőri feladat a baleset-megelőzés során.

Egy kicsit álljunk meg ezen a ponton. Ha megvizsgáljuk a rendőrség ebben korban lévő jogosítványait, akkor a mai értelemben járművezetői képzéssel, járművek műszaki vizsgáztatásával foglalkozik.

Ezt a tevékenységet jelenleg a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont végzi a járművezető-jelöltek esetében a vizsgáztatás tekintetében, míg az oktatást a magánkézben lévő képzőszervek. És egyúttal láthatjuk is, hogy nem magánbiztonsági területen belül került kiszervezésre egy korábbi rendőri feladat. A járművek műszaki megvizsgálása napjainkban pedig a Nemzeti Közlekedési Hatóság alap tevékenysége, ugyanakkor országos viszonylatban több olyan magánkézben lévő szerviz, vagy autószalon üzemel, ahol a megfelelő végzettséggel rendelkező nem hatósági személy végzi a műszaki vizsgáztatást. Tehát ennek a gondolatmenetnek a követésével a lehető legnagyobb biztonsági garanciák felállításával a rendőrség feladatai tovább csökkenthetők, más szereplők bevonásával, együttműködés hatékony kialakításával.

⁸Parádi József: A magyar állami rendőrség fejlődéstörténeti tapasztalatai 1867–1945. Rendvédelemtörténeti Füzetek, 2012/25., 90. o.

⁹Mészáros Gábor: A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig Belügyi Szemle, 2017/3, 57. o

Történelmi áttekintésünk még tartogat néhány állomást, nézzük meg miként alakult ki a ma ismert közlekedésrendészeti arculat.

A második világháború után a rendőrséget újjászervezték, feloszlatták a korábbi csendőrséget és Magyar Államrendőrség néven alakult meg az új rendőrség szervezete.

Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy 1950-ig a közrendvédelmi szolgálat feladatait a Magyar Királyi Rendőrség, illetve a Magyar Királyi Csendőrség szolgálati rendszere szerint látták el.¹⁰

A rendőrség szervezetén belül közlekedésrendészeti feladatot ellátó önálló osztály a fővárosban alakult meg, míg vidéki városokban ezt a feladatot csoportként működő szervezeti elemek végezték. A feladatuk a forgalomirányítás, a baleset-helyszínelés, forgalom ellenőrzés és természetesen a szankció, azaz a bírságok kiszabása volt. Megjelent a rendőri feladatok között a baleset-vizsgálat, ugyanakkor még mindig rendőri feladat volt a gépjárművezetés-oktatás hatósági ellenőrzése, a közlekedési igazgatási tevékenységek, mint a vezetői- és forgalmi engedélyek kiadása és a visszavonása. A közlekedés ellenőrzésére egyetlen szerv a rendőrség volt jogosult az egész ország területén.

A rendőrség feladatainak változására húsz évnek kellett eltelni, mely a mai napig hatályos KRESZ megalkotásáig és hatályba lépéséig tartott. Az 1/1975. (II.05.) KPM-BM együttes rendelet megjelenésével, a járművek műszaki megvizsgálása, a járművezetés képzése, vizsgáztatása más jogszabályokba kerültek.

Ezzel megszűnt a rendőrség feladata a járművezető-jelöltek képzési és vizsgáztatási rendszerében. A járművek közúti forgalomban való műszaki ellenőrzése a mai napig megmaradt és ezt a jövőben sem lehet teljes mértékig elvenni a szervezettől. A közúti közlekedés körében használt okmányok kiadása, visszavonása, azaz a közúti igazgatási tevékenység még továbbra is a rendőrség hatáskörében maradt.

A közúti járművek teljesítményének változása a sebesség megnövekedése újabb feladattal bővítette a rendőrség közlekedésrendészeti feladatát, mely a sebességmérés.

A kezdetleges sebességellenőrzés a becslés, a rendőrségi gépjármű sebességével való összehasonlítás nem igazi hatósági ellenőrzés volt, olyan eszköz kellett, mely alkalmas a jármű sebességének pontos később dokumentált módon való megállapítására.

¹⁰Parádi József – Őry Károly: A magyar rendvédelem története. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Budapest, 1995, 109. o.

Elkezdődött a műszeres ellenőrzés a traffipax a 2. képen bemutatott eszközzel, majd a 3. képen látható a napjainkban alkalmazott változtatható helyű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont (vhKKEP) használata, illetve az automata módon való mérésre a Közúti Intelligens Kamerahálózat (VÉDA) rendszer is üzemel napjainkban.



2. kép Sebességmérést végző rendőr

Forrás: police.hu



3. kép VHKKEP-vel sebességmérést végző rendőr 2021

Forrás: szerző saját készítése

A rendőrség feladatkörének csökkentésére a közúti közlekedési igazgatási feladatokat az önkormányzat jegyzőjének hatáskörébe utalta a jogalkotó. Megalakultak az okmányirodák, melyek a teljes igazgatási feladatokat ellátják. A jogalkotó elvonta a rendőrség hatáskörét és illetékességét a gépjárművezetői- és a gépjármű okmányok kiadása tekintetben, mely alapjaiban

változtatta meg a közúti közlekedési igazgatást. A rendőrség hatásköre fennmaradt az okmányok helyszíni elvétele vonatkozásában.

Nem váratott magára sokáig, míg a rendőrség egy új feladattal szembesült, ugyan ma már ez a tevékenység nem a tartozik a rendőrség hatáskörébe, ez nem más, a 2013-as évben a megtett úttal arányos elektronikus útdíj megfizetésének ellenőrzése. Ma már a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NUSZ) végzi a díj ellenében igénybe vehető utak útdíjfizetésnek ellenőrzését.

E történelmi visszatekintés pontos képet adott arról, hogy a rendőrség a közlekedés fejlődésével együtt minden feladatot ellátott a XIX. század végéig. Látható, hogy folyamatos monitorozás szükséges a feladatok át-, vagy kiszervezéséhez. Bemutattam, hogy az évek során a közlekedés milyen fejlődési szakaszokon haladt és jutott el a jelenlegi formájához. Az is áttekinthető, hogy közlekedés egyre komplexebbé vált, melyhez a szabályokat is folyamatosan alakítani, módosítani kellett. Meglátásom szerint e történelmi áttekintés arra is lehetőséget adott, hogy a közlekedés alakulása milyen hatással volt azokra a szervezetekre, amelyek a szabályok betartására alakultak.

Egyértelműen megmutatkozik a rendészeti rendszer diverzifikálódása. A rendőrség mindig megbirkózott a ráhárult feladattal, de az bizonyos, hogy amíg nem ismerték fel, hogy más szervezet abszolválni tudja a nem rendőrségi alapfeladatot, addig az arra fordítható rendőri erőt, eszközt lekötötte. Gyakran olyan tevékenység is a szervezet feladatkörébe kerül, mely abszolút nem rendőri tevékenység. Véleményem szerint ilyen az útdíj fizetés ellenőrzése is és a közlekedési igazgatással kapcsolatos feladatokat is ide sorolom. A jogalkotó felismerte, hogy ezzel ellenőrzési tevékenységgel a rendőrség terheit csökkenteni kell, így megalakult a NUSZ Zrt.

E dolgozat, talán lehetőséget ad arra, hogy gondolatokat ébresszen és a komplementer rendészet szereplőinek bevonásával új szervek, szervezetek, személyek kerüljenek a közúti közlekedés biztonságának fenntartási rendszerébe. Ezáltal a rendőrség egyes feladatait átadhatja, vagy megoszthatja.

3. NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

A kutatásom során az Egyesült Államok rendőri szervének közlekedésrendészeti tevékenységét vizsgáltam, melyhez segítséget nyújtott hazánkból kitelepült honfitársunk Kelemen János, aki az Orange Megyei Sheriff Hivatalnál teljesít szolgálatot 2003-tól, Sheriff helyettesi beosztásban. A Sheriff-et a 4. képen mutatom be, a bal oldali képen az utcai szolgálati viseletben látható, míg a jobb oldali képen bemutatott egyenruhát a rendezvényeken viselik.



4. kép Kelemen János Sheriff-helyettes

Forrás: Kelemen János saját felvétele

Orange Megye 1845-ben alakult és ekkor nevezték ki az első Sheriff-et William Henry Williamst, aki a közbiztonság megteremtését tűzte ki célul. A Sheriff Hivatal vezetőjét négyévente választják, a megyében választásra jogosult állampolgárai részvételével, ez a választás egy időben történik az USA Elnökének megválasztásával. A korábbi években a Sheriff által megalkotott törvények és egyéb normák alapján biztosították a közrendet és a közbiztonságot, továbbá a Sheriff volt, aki betartatta a jogi normákat, más rendfenntartó erő nem volt. Az 1900-as évek elején a városok bővülése, a népesség növekedése végett további rendészeti szereplőre volt szükség, melyet a bűnüldözési érdekek is indokoltak, ezért megalakult a rendőrség (Police). Ezek a szervek a városok biztonságáért voltak felelősek és napjainkban is a település biztonságáért végzik rendészeti tevékenységüket.

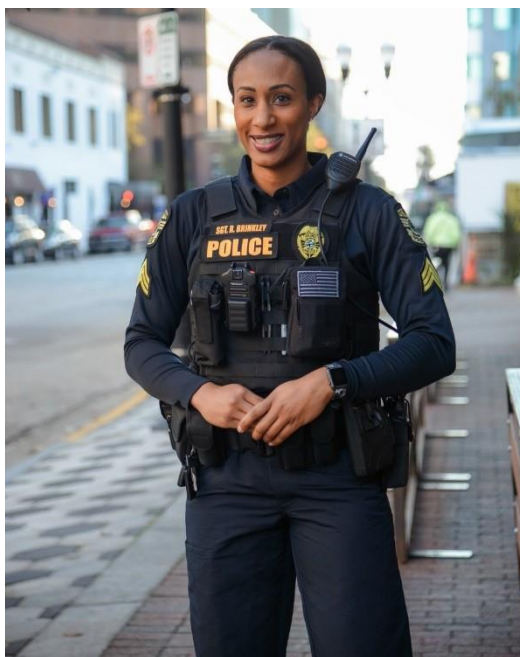
A szervezet a polgármester fennhatósága alá tartozott és tartozik ma is. A Sheriff Hivatal független a városi vezetőktől és nincs alá-fölé rendeltségi viszonyban a rendőrséggel, ellenkezőleg egymással együttműködő szervezetként működnek. A rendőrség korábban, az 1800-as években létező rabszolgatartó társadalomban a szökött rabszolgák elfogásában vett részt, ez volt a fő tevékenységi körük. A főurak alkalmazottai voltak, majd a rabszolgaság megszűnését követően a törvényesség, a hatályos jogszabályok betartásáért felelős rendvédelmi szervvé vált. Ezzel ellentétben a Sheriff megmaradt eredeti beosztásában és megalakulása óta a történelmi hagyományt követve, a mai napig ugyanazt a rendvédelmi feladatot és tisztséget látja el. A Sheriff Hivatal vezetőjét négyévente választják meg, majd mandátuma lejártát követően újraválasztható, mindegyikre addig kerülhet sor, amíg a Sheriff nyugállományba nem vonul, így akár élete végéig betöltheti hivatalát.

E történelmi áttekintés lehetőséget biztosított arra, hogy megismerkedjünk a hazánktól távol lévő rendőri szervezet kialakulásával, most azonban vizsgáljuk meg a tevékenységét. Az USA rendőri tevékenysége a megelőzésre helyezi hangsúlyt, a bűncselekmények elkövetése elé, ahogy korábban Christián tanár úr az időegyenest is ábrázolta, szemben a magyar rendőri szervvel, mely a cselekmény elkövetése után kutat az elkövető után. Ezt a szemléletet követik a közlekedérendészet vonalán is. A rendőrség felépítésének ismerete sok mindenre választ ad például, hogy miként végzik prevenció tevékenységeiket az egyes rendőrök.

Orlando Város területén a rendőrség eredeti nevén Orlando City Police, a helyi, városi rendszert felel, a vezetőjét a település önkormányzati vezetője a polgármester nevezi ki korlátlan időre, a visszahívásig vagy nyugdíjazásáig. A helyi önkormányzat által fenntartott rendvédelmi szerv a város területén látja el a rendőri tevékenységet.

Az USA példájától eltérően hazánkban az Alaptörvényben foglaltak alapján nincs lehetőség a települési önkormányzatoknak helyi rendőrség alakítására, azaz önkormányzati rendőrség létesítésére, kizárólag rendészeti szereplőként önkormányzati rendészet létrehozására ad lehetőséget. E rendészeti szerv fenntartója és létrehozója az önkormányzat, a rendőrséggel ellentétben korlátozott kényszer alkalmazásával van felruházva, sokkal kevesebb jogosítvánnyal.

A vizsgált település lélekszáma 1.5 millió, a városi rendőrség (Police) teljes személyi állománya, akik hivatásos rendőrök 2000 fő. Az egyenruhás állomány, akik közterületi szolgálatot látnak el 1500 fő, a létszám adatok Kelemen János által részemre bocsátott adatokon alapul kerültek leírásra.



5. kép Egyenruhás Police-rendőr

Forrás: Kelemen János saját felvétele

Közlekedésrendészeti, igazoltató, ellenőrző tevékenység egy nem létező rendőri szolgálati forma, mivel intézkedés kezdeményezésére kizárólag szabálysértés és bűncselekmények megelőzése, (gyanús körülmények) vagy bűncselekmény elkövetése esetén van joga a rendőri szerv képviselőjének. Ezért *un. crime prevention* tevékenységet végeznek a rendőrök, akik egyedül látnak el szolgálati feladatot. E szolgálati formát bűnmegelőzési feladatnak is nevezhetjük.

Ha hazai rendőri szolgálati formával hasonlítjuk össze, akkor járunk a legközelebb, ha a bűnügyi *un. portya* szolgálatra asszociálunk. Ha rendőri állomány olvassa írásom, biztosan felhördülnek az egyedüli szolgálatba vezényelt járőr szolgálati formán, mint ahogy beszélgetésünk során magam is. Kelemen János azonban erre rögtön megjegyezte, hogy minden rendőr és minden szolgálati gépkocsi kamerával felszerelt-, és annak használta az intézkedés kezdetétől kötelező. A felvétel bármikor megtekinthető a rendőri vezető és az intézkedés alá vont személy számára is amennyiben panasztételre kerül sor a rendőr által lefolytatott intézkedéssel kapcsolatban.

Nézzük a közlekedésrendészeti tevékenység mibenlétét az Egyesült Államok rendőri vonalán. A sebességmérés, - mint a klasszikus autós szakzsargon elnevezésnél maradván - a traffipax nem létező fogalom. Az útszélén található sebességmérő járműveket, mint hazánkban, biztosan nem állít ki sem a helyi rendőrség, sem pedig a megyei rendőri szerv (Sheriff hivatal).

Azonban természetes, hogy a baleset-megelőzés egyik alappillére a sebességellenőrzés nem maradhat el, de ezt radar rendszerrel felszerelt, civil járművekből teszik, az erre a szolgálati tevékenységre vezényelt állomány, melynek még ebben az esetben is a bűncselekmények megelőzése az egyik kiemelkedő feladata. Ugyanakkor egy sokkal hatékonyabb megoldást vezettek be, mely úgy vélem hazánkban sem ördögtől való, csekély anyagi ráfordítással megvalósítható és a baleset-megelőzési célt a legmesszebb menőkig szolgálná. Bármely rendőrfőnök jogosult sebességtúllépés miatt intézkedni, ugyanis a szolgálati gépjárművek kilométer (mérőföld) mérő órája hitelesített. Mint korábban írtam minden intézkedést videofelvétel dokumentálja, a rendőr követi a sebességtúllépéssel érintett járművet, kamerával rögzíti a szolgálati jármű haladási sebességét. Ha az intézkedés alá vonni kívánt jármű sebessége nagyobb, mivel megelőzi, vagy előtte halad, ezáltal a rendőr számára megnyílt a lehetőség az intézkedésre.

Természetesen a civil sebességmérővel felszerelt szolgálati járművek is videó kamerával felszerelt, mely rögzíti a jármű közeli tartományában az elől és a mögötte haladó forgalmat egyaránt. Tehát a helyi önkormányzati rendőrség ebben a formában veszi ki részét a baleset-megelőzésben.

Az USA helyi rendőrség szervezete, intézkedési kötelezettsége némi hasonlóságot mutat a hazai önkormányzati rendészettel, azonban azt le kell szögezni, hogy az USA-ban az önkormányzat rendőrséget alakíthat, mely fegyveres rendvédelmi szerv.

Azonban a hasonlóságot érdemes számba venni, a helyi önkormányzat alakítja meg, tartja fent, tagjai bűn- és baleset-megelőzési feladatot látnak el, kényszerítő eszközt viselnek, intézkedési jogosultsággal rendelkeznek. A hasonlóságok mellett tekintsük át, hogy milyen ellentétekkel találkozunk. Rendőrségi állományba tartoznak, nevük Police, teljes rendőrségi jogkörrel, lőfegyver viselési és használati joggal vannak felruházva, hatósági jogkör gyakorlói, bűnügyi nyomozati tevékenységet végeznek.

Az nyilvánvalóan látható, hogy a közlekedésrendészeti intézkedések másodlagos jelentőséggel bírnak, a jogalkotó a hangsúlyt a megelőzésre helyezi és minden rendőr számára lehetőséget biztosít arra, hogy ellenőrizze a járművek sebességét ld. hiteles kilométer (mérőföld) óra számológép. A rendőri tevékenység végzésére a humán erőforrás a tengeren túl is jelentős problémákat vet fel, azonban olyan szereplő a rendvédelmi rendszerben, mint a hazai önkormányzati rendészeti alakítása fel sem merül. Ezzel szemben a polgárőr szervezetekkel hasonlóságot mutató szereplőkkel találkozhat az állampolgár. Ennek a szervezetnek neve a Public Service Officer, mely magyar nyelvre fordítva civil járőrt jelent.

E szervezet vezetői az önkormányzat által fenntartott rendőrség állományába tartoznak, azonban a tagjai a helyi közösségből tevődnek össze.

Olyan emberek válnak tagokká, akik a bűn-, és baleset-megelőzésért szabadidejükben tenni kívánnak, ugyan a vezetőik a rendőrség költségvetéséből kapnak jövedelmet, míg az önkéntesek díjazás nélkül látják el a szolgálati tevékenységet. Ez részben a polgárőrség szerepvállalásával egyező, azon kivétellel, hogy a polgárőrség civil kezdeményezésre létrejövő egyesületi formában működő szervezet hazánkban. A polgárőr jövedelmet nem vesz fel és nem kerül a rendőrség állományába sem. Ugyanakkor lényegi különbség még, hogy az USA-ban a civil bűnmegelőzők kényszerítő eszközt viselhetnek és használhatják is azt jogos védelmi helyzetben. A felszerelést a rendőrség (Police) biztosítja a szolgálatra jelentkezők számára. A hazai polgárőrséggel ellentétben, hogy az USA-ban egyenruhát viselnek, ezt a magyar jogszabály tiltja. A ruházatuk hasonlóságot mutat a rendőrség tagjai által rendszeresített egyenruhával, továbbá a helyi rendőri szerv biztosítja számukra a szolgálati gépjárművet is, mi több, intézkedési jogosultsággal bírnak. Ezek ugyan többnyire parkolási szabályok megsértése és más kisebb súlyú jogsértések miatt kezdeményezett intézkedésekre terjed ki.

A dolgozatban kitérek a közlekedésrendészeti tevékenységen belül a közúti jelzőlámpák tilos jelzésén áthaladó járművekkel szembeni ellenőrzésre. Nos, ennek a szabályértésnek a kiszűrésére a tengerentúlon rendőri erőforrást nem fordítanak. A pontosság kedvéért, inkább úgy fogalmazom meg, hogy nincs ilyen jellegű szervezett ellenőrzés, vagy jelzőlámpa mellé települt rendőr, aki ezt a tevékenységet végzi szolgálata alatt. Ellenben minden forgalomirányító jelzőlámpával biztosított útkereszteződés kamerával felszerelt, mely ellenőrzi az áthaladó forgalmat. A tilos jelzésen áthaladó járműről videó felvétel készül, melyet egy civil szervezeti egység, az erre a feladatra létrehozott osztály (mely lehet magyar fordításban magánbiztonsági szereplő) dolgozza fel és postai úton juttatja el a bírságot a jármű tulajdonosának. Ez a rendszer, lényegében megegyezik a hazánkban alkalmazott objektív felelősség alapján kiszabott bírság rendjével. A közterületi szolgálatot ellátó rendőrnek joga van intézkedni, ha észleli a szabálysértést, de kampányszerű tevékenységet nem végeznek, a legtöbb ilyen jellegű intézkedésre a kamera rendszer útján kerül sor.

A Sheriff Hivatal megyei rendőri szerv, talán akkor járunk a legközelebb, ha hazánkban ezt a szervet a Magyar Rendőrséghez hasonlítjuk, azaz a Sheriff-et képzeljük az állami rendvédelmi szervnek. Országos hatáskörrel rendelkezik, tagjai nem rendőrökből állnak, az egyenruhájuk különbözik a rendőrség állományának szolgálati ruházatától.

A Sherifek, a megyei hivatal tagjai, János felhívta a figyelmem, hogy fontos megjegyezni, hogy a megyei állomány tagjai jogosultak az országos hatáskörű szervekkel együtt dolgozni, mint például FBI, CIA, US Marshall. Példaként említette, hogy az elnöki biztosítást is Sheriff végzi, ha abban az államban tesz látogatást. A Sheriff Hivatalnál megtalálhatók az egységes járőr szolgálati csoportok, ide sorolhatók a közlekedési járőrök, bűnügyi nyomozók, különleges műveleti egységek és közigazgatási feladatot ellátók. A sebességmérést a hivatal állománya sem végzi olyan formában, mint hazánkban a rendőri szervek, hanem a civil járművekben elhelyezett radarral járőrszolgálatokkal egybekötve végeznek prevenciós tevékenységet, mely nem csupán a közlekedésre, hanem a bűnügyi területre is fókuszál. A rendőri jelleggel felszerelt szolgálati járművek kilométer (mértföld) hitelesített óráival pedig bármely hivatali dolgozó intézkedés alá vonhatja a gyorsajtás szabálysértés elkövetőjét. Mint Kelemen János elmondta a rendőrség számára bűnelkövetők elfogása, a körözött személyek, fegyver-, kábítószer kereskedők intézkedés alá vonása a cél, továbbá a rendőri járőri tevékenységgel a bűn-, és baleset-megelőzést tekintik fő tevékenységüknek.

4. A KOMPLEMENTER RENDÉSZET A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRENDÉSZET RENDSZERÉBEN

4.1. Komplementer rendészet¹¹

A téma napjainkban kiemelkedő jelentőséggel bír, hiszen a rendvédelmi szervek létszámhelyzete kihívás elé állítja a szervezeteket a feladataik ellátása tekintetében.

Ugyanakkor lényeges rámutatni arra, hogy a komplementer rendészet kialakulása alapvetően nem a rendőrség létszámhiányából fakad, hanem az államnak abból a felismeréséből, hogy a közbiztonság (közlekedésbiztonság) feladatai oly mértékben összetetté váltak, hogy a biztonságért viselt állami felelősség monopóliuma már nem fenntartható. Véleményem szerint ebből az aspektusból delegált a jogalkotó az önkormányzati rendészeti szereplők jogkörébe is olyan jogosítványokat, melyekkel az felléphet a szabálysértés vagy szabályszegés esetén a gépjárművezetőkkel szemben. Továbbá a civil bűn- és baleset-megelőzési vonal erősödése is tapasztalható, ahogyan az örökdő jelenlét a polgárőrségen keresztül.

Ebbe a folyamatba illeszkedik a magánbiztonsági szereplők megerősödése, amikor az egyre növekvő magánvagyon (mely a rendszerváltás előtt nem létezett) és növekvő számú közforgalom előtt nyitva álló magánterületet a magánbiztonság erejével is védelmezni engedi. E vonatkozásban gondoljunk arra is, hogy a magánbiztonsági cégek a közbiztonságot is védelmezik akkor, amikor a plázák, fesztiválok, vagy éppen a sportrendezvények helyszínein alkalmazzák őket.

A rendőrség tehermentesítése nem olyan egyszerű feladat, mivel ez a szerv mondhatni a közlekedésrendészet csúcán áll, illetékességgel, hatáskörrel és törvény általi felhatalmazással látja el a rendészeti tevékenységét, és gyakorolja hatósági jogkörét. Ugyan több stratégiai partnerrel együttműködik, mely közül meg kell említeni az önkormányzatot, a Magyar Közút Nzrt-t, a Nemzeti Közlekedési Hatóságot, de természetesen a polgárőrséget és a magánbiztonsági szolgáltatókat is a felsorolás részét kell, hogy képezzék. A partnerek közül az önkormányzat, Nemzeti Közlekedési Hatóság, a feladatkörükbe utalt jogsértések esetén önálló intézkedési jogosultsággal bírnak.

¹¹Christián László: Komplementer rendészet, Ludovika Egyetemi kiadó, Budapest, 2022.

Ugyanakkor minden szereplő a rendőrségtől várja a probléma megoldását, még akkor is, ha nem is ennek a szervezetnek a hatásköre, illetékessége lenne pl. a települési önkormányzat által kezelt úton, vagy országos közút mellett egy közlekedési balesettel érintett nem balesetveszélyes helyen álló gépkocsit a tulajdonosa nem szállítja el. Ez esetben az 1/1975 (II.05.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 59. § (1) bekezdése alapján az önkormányzat, mint az út kezelője, vagy a Magyar Közút Nrt. jogosult a gépjármű elszállíttatására. Tapasztalatom azonban a témában azt mutatja, hogy egyik szervezet sem él a törvény adta jogával, az egyszerűség elvén a rendőrségre hárítja a probléma megoldását.

Tamási Zsolt és Molnár Katalin a Belügyi Szemlében 2019-ben az alábbi megállapítást tette rendőrségről. Az önkormányzatok vezetői nem, vagy csak felületesen ismerik a vonatkozó jogi szabályozást és az ebben rejlő lehetőségeket. A rendőrséget, mint egyetlen szervezetet tekintik a feladat értőjének és kezelőjének. Az együttműködés megvalósul ugyan, de néha felszínes, a felvetett problémák nem feltétlenül valósak.¹²

Ennek okán van szükség a több szereplőre, melyhez a komplementer rendészet adja meg a választ és a lehetőséget.

A hazai szakirodalom alaptételként rögzíti, hogy a rendészet küldetésének teljesítése, a biztonság megteremtése társadalmi kooperáció és kollektív munka eredménye, amelyben a rendvédelmi szervek mellett fontos szerepet kapnak az önkormányzatok, a magánbiztonsági vállalkozások, a civil önvédelmi szervezetek is. Ezt nevezhetjük akár komplementer rendészeti tevékenységnek is, amelyben az állami rendészeti szereplőknek a tevékenységét piaci és civil szerveződések egészítik ki.¹³

Ebben a tevékenység együttesben az önkormányzatok, a magánbiztonsági vállalkozások, a civil önvédelmi szervezeteknek juttatnak szerepet, az állami rendvédelmi szervek tevékenységét piaci és civil szereplőkkel egészítik ki.

A komplementer rendészeti együttműködés szereplőit a rendvédelmi szervek alatt a rendőrség mellett a hivatásos katasztrófavédelmi szerv; a büntetés-végrehajtási szervezet és a polgári nemzetbiztonsági szolgálatokat értjük.

¹²Tamás Zsolt – Molnár Katalin: A rendőrség közösséggel való kapcsolatának javítási lehetőségei. Belügyi Szemle, 2019. 47-48.o

¹³Christián László: „Rendészeti szervek” in JAKAB András – FEKETE Balázs (szerk.): Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Alkotmányjog rovat, rovatszerkesztő: BODNÁR Eszter, JAKAB András), (2018). 12.o

Rendvédelmi feladatot is ellátó szervezetek az Országgyűlési Őrség és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, míg kiegészítő, komplementer rendészeti szervek az önkormányzati rendészet (egyes rendészeti feladatokat ellátók), a társadalmi önkéntes bűnmegelőzési egyesületek, különös tekintettel a polgárőrségre és a magánbiztonságra (személy- és vagyonvédelem, fegyveres biztonsági őrségek).¹⁴ A 1. ábra mutatja be a komplementer rendészet felépítését.



1. ábra komplementer rendészet szereplői

Forrás: Dr. Christián László szerkesztése alapján

A közlekedésbiztonság újra gondolása a komplementer rendészeti szervek bevonásával teremthető meg. A rendőrség, az önkormányzati rendészet, a magánbiztonság és a polgárőrség jelenlegi feladatait, azok bővítésének lehetőségét mutatom be kutatásomban, illetve a rendőrség közlekedésrendészettel kapcsolatos rendszerének átalakítását is megvizsgálom. Mielőtt azonban a tényleges javaslatokat vizsgálnánk meg, nézzük meg, hogy kizárólag a rendőrség szervezete szükséges a közlekedésrendészeti ellenőrzés minden területére. Bár az állami apparátus árgus szemekkel figyeli a rendészeti szereplők megjelenését, a kételyeket Budavári Árpád r. ezredes fogalmazta meg.

A komplementer rendészet térnyerése ugyanakkor dilemma elé állítja az államot is, hogy meddig hasznos és honnan ártalmas az állami monopólium odaadása és a rendészeti feladatok átengetése a biztonság alternatív szereplőinek.¹⁵ Miben különbözik az állami rendőrség a komplementer rendészeti szereplőktől?

¹⁴Christián László - Rottler Violetta: A biztonság megteremtésének új megközelítése: komplementer rendészet, 2019. 91.o

¹⁵Budavári Árpád: Partnereség a rendészetben. Belügyi Szemle, 2019, 67.o

Ez nem más, mint a legitim erőszak alkalmazásának monopóliuma, melyet jogállamban teljeséggel csak a rendőrség gyakorolhat, pontosabban ez jogosítvány a rendvédelmi szervek privilégiuma. Más rendvédelmi szerv is jogosult erőszak alkalmazására a jogszerű intézkedés kikényszerítése érdekében, azonban a közlekedésrendészeti tevékenység jobbára a rendőrség hatásköre. Bár ha a veszélyes áru szállítás oldalát vizsgáljuk, a katasztrófavédelem ellenőrzési kötelemét meg kell említeni, ha mélyebben vizsgáljuk a kérdéskört, akkor úgy fogalmazhatjuk meg, hogy a rendőrségen kívüli minden más szerv részfeladatokat végez.

A közlekedés rendjének betartatása vonatkozásában az állam alkotta jogrend erőszak útján való kikényszerítése azonban kevésbé szükséges eszköz. A közlekedésben ugyan minden állampolgár részt vesz, a közlekedési szabályok megsértésének csak elenyésző hányada veszélyes oly mértékben a társadalomra, hogy annak kikényszerítése az erőszak monopóliumának birtokában válik csupán lehetségessé.

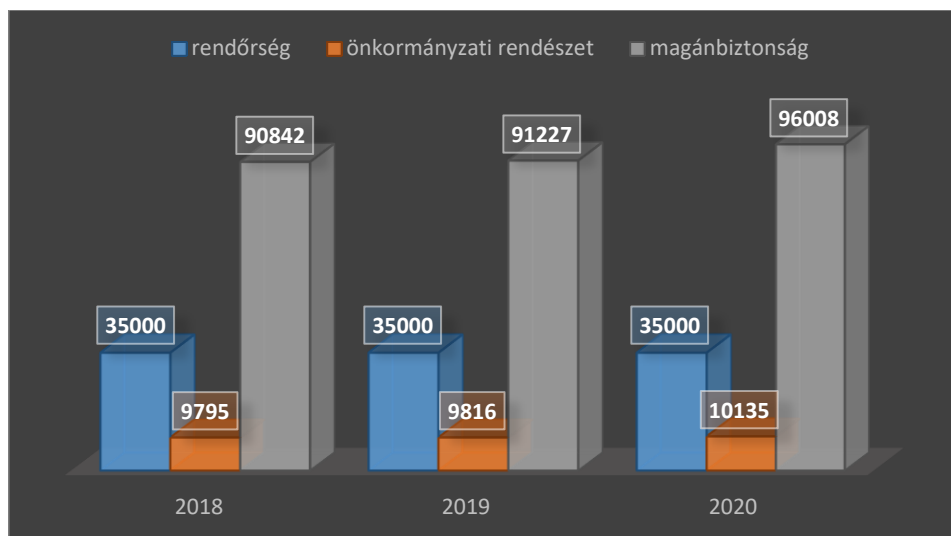
A fentiek alapján a komplementer rendészeti szereplőknek igen is helye van a közúti közlekedés biztonságának fenntartásban, mivel a szabályok betartatása az állami erőszak monopóliumon túl történhet kényszerintézkedést (előállítást, őrizetbe vételt stb.) nem igénylő hatósági eszközökkel, a prevenció eszköztárának felhasználásával, de a közösségek önszabályzó mechanizmusainak alkalmazásával is.

Véleményem szerint e komplex tevékenységgel lehet célt érni ahhoz, hogy biztonságban közlekedhessünk a közútjainkon. Azonban gondolkodjunk el azon, hogy szükségesek-e a rendőrök kikényszerítő eszközei és erőszak-jogosítványai a sebességtúllépések, a szabálytalan parkolások, vagy néhány nem kiemelt közlekedésrendészeti szabálysértés betartatására. Azt gondolom, hogy nem. Elegendő a technika által biztosított dokumentált bizonyítás és a szabályszegőkkel szembeni szankciók alkalmazására feljogosító hatósági jogkör, vagy kizárólag a hatósági együttműködés. A sebességellenőrző készülék üzemeltetésre úgy vélem még hatósági jogosítvány sem szükséges, és a hatóságként való megjelenés sem indokolt. Ez természetesen a megállítást nélküli ellenőrzésre érvényes. Visszaülök az USA-ban végzett radar rendszerrel történő ellenőrzésre, civil járműből készül felvétel, melynek eredményét civil személyek dolgozzák fel, rendészeti szereplő bevonása nélkül.

A technika jó részéhez nem szükséges emberi közreműködés, amelyhez pedig kell, abban a rendőr részben kiváltható, helyettesíthető. Hatósági jogkörrel való intézkedéshez – melyhez az elengedhetetlen - az önkormányzatok és a kormányhivatalok is rendelkeznek.

Az alábbi diagram szemlélteti, hogy az önkormányzati rendészet és a magánbiztonsági szektor mekkora létszámot képvisel.

2. diagram: A rendőrség, az önkormányzati rendészet és a magánbiztonsági szereplők létszámai



Forrás: A személy-és vagyonvédelem rendészetének eljárás jogi alapjai Tihanyi – Tóth Tímea

A diagram adatai alapján látható, hogy a rendőrség becsült létszáma mellett, az önkormányzati rendészet és a magánbiztonság jelentős humán erőforrást képvisel, a két utóbbi szervezet létszámadatai az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti-főigazgatóság Igazgatásrendészeti Főosztály által biztosított adatokon alapulnak.¹⁶

A közlekedésrendészeti tevékenység újra gondolásáról Óberling József r. ezredes, rendőrség főtanácsos, címzetes egyetemi docenssel, az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetőjével készítettem mélyinterjút.

Ezredes úr a komplementer rendészeti szereplők bevonása mellett érvelt az általam felvetett kérdéskörben. A véleménye tükrözte az általam is megfogalmazott irányvonalat, mely szerint a rendőrség monopolhelyzete nem tartótható fent a biztonság megvalósításában. Kiemelte azonban, hogy mindennek az alapja a megfelelő jogszabályi háttér, álláspontom szerint ez együtt jár az aktuális politikai akarat érvényesülésével. Ezredes Úr akként foglalt állást, hogy a komplementer rendészeti szereplők megjelenésének eredményeként a rendőrség kényszerítő eszköztára, a képzett és intézkedésre jogosult rendőr a biztonság más területén lenne alkalmazható. Véleményem szerint ez minden tekintetben a társadalom hasznára válna.

¹⁶Tihanyi – Tóth Tímea: Személy és vagyonvédelmi tevékenység rendszere. A személy-és vagyonvédelem rendészetének eljárás jogi alapjai, Ludovika kiadó, Budapest 2022. 43.o

Megfogalmazta továbbá, hogy az állam szerepvállalása természetesen nem mellőzhető, hiszen a hatósági jogosítvány nem adható át semmi esetben sem a magánbiztonsági szolgáltatónak, az önkormányzati rendészet számára részben engedhető át. Ugyan a rendész bizonyos esetben hatóságként jár el, például mikor helyszíni bírságot szab ki, ámde azt a települési önkormányzat felhatalmazása és annak jogkörében látja el. Míg a rendőr, ezt az állam által feljogosított, annak rendvédelmi szerveként végzi, államérdekből. Ebből az következik Ezredes úr véleménye alapján, hogy a rendőrség szerepe ugyan csökkenthető, azonban nem szüntethető meg. Így a sebességmérés vagy tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzése automata üzemmódon lenne megvalósítható, mely önmagában is hasznos ellenőrzési mód és jelentős segítség lenne. Egyúttal a prevenciót nagymértékben növelné a közlekedésbiztonság területén.

A magánbiztonság tényreése is elképzelhető a jövőben, bár Ezredes úr véleménye szerint nem is szükséges a tevékenység végzésnek feltételeként a magánbiztonsági szereplőnek lenni. Olyan szolgáltató, mely a törvényi feltételeknek megfelel - jelenleg nincs törvényi felhatalmazás -, végezheti a sebességmérést és a tilos jelzésen áthaladók ellenőrzését. Mint ahogyan az önkormányzati rendészeti kérdés vizsgálata során már kiemeltem, ez esetben is kizárólag az automatizálásra és az ellenőrzési mód megvalósítására lát lehetőséget Főosztályvezető Úr. Mivel a magánbiztonsági szereplők megjelenése a magánvagyon, és a magánbiztonság szavatolására jött létre, olyan jogosítvánnyal nem szabad felvértezni, mely hatósági tevékenység. Ez az állami rendvédelmi szervek és bizonyos kivétellel az önkormányzati rendészet privilégiuma. Azonban szolgáltatóként a rendőrség oldalán való megjelenése nem kizárt.

Mint Főosztályvezető Úr megfogalmazta az interjú során végszóként, hogy arra kell rávilágítani, hogy a közlekedésrendészeti tevékenységek megosztásának újragondolása során miként lehet a gazdasági szempontokat figyelembe venni, de ugyanakkor az állami szerepkör fenntartása is előrelátást igényel. A rendőrség és a komplementer rendészeti szervek együttműködésének szükségessége nem kétséges, mint ahogy az sem, hogy szorosabbra kell fűzni a szereplők bizalmi viszonyát.

4.2. A rendőrség

A mai rendőrségünk működésének két fontos jellemzője, hogy azt teljes mértékben áthatja a központi akarat maradéktalan végrehajtásának kényszere, másrészt a működéstől idegen a decentralizáció, mint szervezőelv. A centralizált szervezet erőinek legnagyobb részét központi feladatokra kénytelen koncentrálni, és közben elveszíti helyismeretét és kapcsolatait azokkal a kis közösségekkel, amelyek a helyi közbiztonság hiányát érzékelik.

A centralizált szervezet a kényszer alkalmazására összpontosít, és szinte tehetetlenné válik akkor, amikor szolgáltató, támogató funkciót kellene teljesíteni¹⁷

A rendőrség az 1994. évi XXXIV. törvény alapján látja el a közlekedésrendészeti feladatait, e törvény 1.§-a akként fogalmaz, hogy a rendőrség törvény felhatalmazása alapján más jogszabályban meghatározott bűnmegelőzési, bűnüldözési, államigazgatási és rendészeti feladatkörében közlekedési hatósági és rendészeti feladatokat lát el.¹⁸ Szükséges e törvény 44.§-45.§-nak ismerete, mely a közlekedésrendészeti intézkedéssel ruházza fel a rendőrséget.

Milyen feladatot lát a rendőrség, ezen belül a rendőr járőr, vagy a balesethelyszínelő?

- sebességmérés,
- közlekedésrendészeti járőr szolgálat,
- forgalomirányítás nagyobb útkereszteződében, ha jelzőlámpa nem üzemel, esetleges delegáció érkezése esetén,
- közlekedésrendészeti akciókban részvétel, pl. Roadpol Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózata által életre hívott közlekedésrendészeti ellenőrzés,
- rendezvények biztosítása, Pl., Tour de Hongrie, Giro d Italia,
- egyéb – minden olyan feladat, melyre a vezető utasítást, parancsot ad

A fenti feladatok általános közlekedésrendészeti tevékenységet határoznak meg, azonban a rendőrség katonai szervezetéből adódó parancsuralmi rendszere biztosítja, hogy minden más feladatot is el kell látni, mely nem törvényszerűen az adott szolgálati ághoz tartozik, vagy nem a kijelölt rendőr a legautentikusabb a meghatározott tevékenységre, feladatra. Mielőtt részletesen vizsgáljuk azokat a tevékenységi köröket, melyeket más szervek is elláthatnak, tekintsük át az egyéb diverzifikált feladatait a rendőröknek.

Az egyéb feladatokat hívhatjuk úgy is, hogy amire a szolgálati előjáró utasítást adott. Kit is nevezünk szolgálati előjárónak? Előjáró az, akinek parancsadási, utasítási jogköre van a neki alárendeltek részére.¹⁹

¹⁷Finszter Géza: A rendészeti rendszer alkotmányos és közjogi alapjai. 2. számú előtanulmány az átfogó rendészeti stratégia társadalmi vitájához [kézirat] (Budapest 2008) 24-25. o

¹⁸1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről, 1.§-a, hatályos 2022.08.10. <https://njt.hu/jogszabaly/1994-34-00-00> letöltve 2022. augusztus 25. 22:19

¹⁹Beregnyei József: Szolgálati alapismeretek, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet, Budapest, 2008. 9.o.

Ez alapján a végrehajtó rendőr minden feladatot köteles ellátni, amit az előjárótól kapott. Ezek a feladatok azok, melyek elveszik az időt, az erőt azoktól a tevékenységektől, melyek alapfeladatok a rendőri szerveken belül. Ezeket szükséges a társszervekkel együtt elvégezni. Például a város területén fákat vágnak ki, melyek korhadtak ezáltal pedig balesetveszélyesek. Ki végezze a fa kivágása idejére a forgalomirányítást? Vonjuk el az igazgatót, szűrő, ellenőrzési tevékenységtől az arra a feladatra felhatalmazott rendőrt? Úgy gondolom, hogy nem, mivel ez a tevékenység az önkormányzati rendész, közterület-felügyelő hatáskörébe, illetékességi körébe pontosan illeszkedik, jogosult a rendész forgalmat irányítani, területet lezárni. A város érdekében zárja le a közterületet, irányítja, tereli a forgalmat.

Azonban nem ez a gondolkodásmód a jellemző, mivel a fakivágás érdekében gépjármű- és gyalogosforgalom irányítása válik szükségessé, így azonnal a rendőrség irányába terelődik ennek a problémának a megoldása. Ellenben a megoldásra más szervezet is igénybe vehető, egyúttal a rendőri szerv végezheti az egyéb prevenciós tevékenységét, mely más, olyan feladatra történő elvonás miatt húzódik háttérbe, melyhez a rendőri erőszakszervezet bevonása nem szükséges. Hiszen részben a polgárőrség is jogosult lehet e tevékenység végrehajtására. Esetükben azonban a terület lezárása már felvet némi aggályt. Nota-bene a KRESZ már nevesíti a polgárőrt jelzőőrként, de erről részletesebben fogok írni a polgárőrség fejezetben.

A rendőrség közlekedésrendészeti vonalon jellemző prevenciós tevékenységét nem említettem, mivel önálló feladatként nem jelent meg a felsorolásban, ezért gondoltam az egyebek között tárgyalni.

Az ORFK 2008. évben életre hívta az Iskola-rendőr programot, mely egy nagyszerű kezdeményezés annak érdekében, hogy a rendőrséget közelebb vigye a gyermekekhez. Már felnőtt egy generáció, aki nem tart, vagy nem fél a rendőrtől, mert ismeri a munkáját, bizalmat alakított ki az iskolába delegált egyenruhással.

Magam is végeztem ezt a hálás tevékenységet, de sajnos a szolgálati feladatból adódó leterheltség miatt egyre kevesebb idő jutott arra, hogy lelkiismeretesen tudjam végezni. Ez is arra sarkallt, hogy újra kell gondolni a rendőrség, mélyebben pedig az egyes rendőrökre nehezedő terhek elosztását, feladatait, hogy azokkal a speciális rendőri tevékenységgel foglalkozzanak, melyek más szervezetekkel való együttműködéssel sem biztosíthatók.

Az oktatási intézményekbe több rendőrt is delegál a szervezet, iskolai bűnmegelőzési tanácsadó (IBT), iskolaőr, iskola-rendőr. Véleményem az egy rendőr-egy polgárőr mozgalom nagyszerűen tudja kezelni az oktatási intézményekben felmerülő olyan problémát, mely valamely rendészeti szerv hatáskörébe tartozik. A prevenció egyik legnagyobb lehetősége az iskola-rendőr tevékenység, hiszen a közlekedésre nevelést gyerekkorban kell elkezdni, még formálható, befolyásolható gyermekek azt a viselkedés mintát fogják követni, melyet rendszerességgel látnak.

Az egyéb szolgálati feladatok okán az iskola-rendőr programba bevont rendőrök kevésbé tudnak rendszerességgel megjelenni az intézményekben, melyet a téma végett felkeresett intézmények vezetőinek tájékoztatásra alapozok. De, miért kizárólag a rendőrnek van feladata a közlekedésre nevelésben?

A polgárőrség szerepe semmiképpen sem elhanyagolható, hiszen szeptember hónapban jellemző demonstratív jelenlét az iskolák környékén elképzelhetetlen a civil bűn- és balesetmegelőzők tevékenysége nélkül. Ha ez időszak alatt rábízunk a gyermekek védelmét, akkor adható számukra lehetőség arra is, hogy átadják tudásukat, képezzék, okítsák a nebulókat és máris a prevenciós feladatkörben látjuk a polgárőr szervezetet.

A polgárőr egyesület alapfeladatként a helyi közrend és közbiztonság védelme, valamint a bűnmegelőzésben való közreműködés érdekében közterületi járőrszolgálatot, figyelőszolgálatot, a közúti baleset helyszínén, valamint bölcsőde, óvoda, általános és középiskola közvetlen közelében jelzőőri tevékenységet lát el. (Christián, 2017)

Álláspontom szerint a rendőrségen kívül a komplementer szervezetek az alábbi feladatok elvégzésébe vonhatók be:

- sebességmérés,
- forgalomirányító fényjelző készüléken való áthaladás ellenőrzése, (közúti, vasúti)
- közúti közlekedésrendészeti ellenőrzés, részben, vagy önállóan technikai rendszerrel
- prevenciós tevékenység, oktatás

A fenti feladatok teljes egészében való átadása, vagy azok megosztása a rendőrség közlekedésrendészeti tevékenységének teljesítményét nagymértékben javíthatja. Véleményem szerint a tevékenységek megosztása esetén ez együttműködésre kell fektetni a hangsúlyt. A szervezetek létszáma az együttműködéssel adódik össze, de nem csupán a több egyenruhás személy lesz a mérvadó.

A szervezetek jogosítványai és nem utolsó sorban az intézkedésre való érzékenységük is növelhető a közös szolgálatellátással. Amíg a rendőr ingerküszöbét egy eldobott műanyag flakon nem érinti hatékonyan, addig ez a jelenség az önkormányzati rendész esetében már megüti az intézkedés kezdeményezésének okát.

A közlekedésrendészeti ellenőrzésbe bevonhatók az önkormányzati rendészeti szervek, így több helyszínen, nagyobb létszámmal lehet akár koncentrált, vagy több jogsértés kiszűrésére kampányt, akciót szervezni.

Persze ehhez akarat szükséges mindkét szervezet részéről és főképp jogszabályi háttérre van szükség. Ugyanakkor megjegyzem, hogy bizonyos esetekben már ma is lehetősége van az önkormányzatnak például helyszíni bírság mellett a közigazgatási bírság kiszabására is. Erre 2008. évtől hatalmaz fel a jogszabály: 410/2007. (XII. 29.) kormányrendelet.²⁰ Ezzel a jogszabály adta lehetőséggel azonban nem minden településen alapított rendészeti szerv él, mivel a szankció alkalmazása bizony ellentétet szül és az ellentétből ellenszenv alakulhat ki az állampolgárok irányából az önkormányzat által létrehozott szervezet iránt.

Ezért ezt a hálátlan feladatot senki nem veszi át szívesen a rendőrségtől, mivel a bírság kiszabási jog és kötelezettség ellenérzést vált ki a szervezet iránt. Véleményem szerint a sebességmérés rendőrség egyik olyan tevékenysége, mit a kötelező rossz jelzővel lehet illetni. Ugyanakkor összefogással, megfelelő kampányokkal a két szervezet hatékonyan tudna fellépni az ORFK által már több média felületen, és előadások anyagában is három gyilkos elem (*ittas vezetés, passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása, sebességtúllépés*)²¹ egyikeként említett szabálysértés, vagy jogsértés ellen, ami a gyorshajtas.

Térjünk át a rendőrség más tevékenységére az oktatásra, melynek újra gondolásával úgy vélem sok erő aktivizálható a szervezetbe. Mivel magam is végzem a rendőrség állományának oktatását, ami nem minden esetben rendőri feladat és elveszi a lehetőséget attól, ami az alapfeladat lenne. Részben úgy vehető, hogy magam ellen beszélek, de majd a feladatok elosztásánál láthatóvá válik, hogy ez nem igaz.

Vezetéstechnikai vezető-oktatóként tevékenyen veszek részt az oktatásban, azonban arra kérdésre, hogy miért a rendőrségen belüli rendőrökből kell oktatókat alkalmazni, szolgálati időben

²⁰410/2007. (XII. 29.) kormányrendelet, a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről, 10/A §-a alapján

²¹Óberling József: A közlekedésrendészet lehetőségei napjainkban című előadásában, <https://player.slideplayer.hu/7/1948113/#> letöltve 2022. augusztus 25. 21:19

nem kapok választ. Ez, úgy vélem, az oktatás vonalán más területre is érvényes kérdés lehet. Talán a lövészet az, amely nem bizonyos, hogy más szerv vagy civil szervezet számára kiszervezhető, tevékenység/vagy szakterület lenne, melynek azonban vannak olyan képviselői, akik nem osztják ezt a véleményem.

Kutatásom során az irodalmakat elemezve gondolkodtam azon, hogy aktív, megfelelő tapasztalattal rendelkező rendőrök - akikre nagyszükség van, a fiatal állomány miatt - szolgálati időben látnak el oktatói feladatokat. Lövészetet vezetnek, gépjárművezető-oktatóként tevékenykednek, végzik az intézkedéstaktikai oktatásokat stb. Persze, azért a tapasztalt kollégák oktatnak, mert a hitelességhez az évek során szerzett közterületen eltöltött idő, szolgálati rutin, tapasztalat elengedhetetlen. Ezzel magam is egyetértek, ugyanakkor ehhez a feladathoz a szolgálati időből kell elvonni a rendőrt?

Aki szereti a hivatását, a tudását szeretné átadni, van tapasztalata, megfelelően felkészült az ő számára lehetőséget kell teremteni, hogy szolgálati időn kívül, megfelelő anyagi ellenszolgáltatással, az erre létrehozott szerv alkalmazásában, mely akár a magánbiztonsági szolgáltató is lehet, végezzen ilyen irányú tevékenységet.

Ellenben hogyan kerül a magánbiztonság a rendőrség oktatói rendszerébe, és nem utolsósorban az is kérdés, hogy minek? A téma kutatása a magánbiztonság területén rávilágított arra, hogy sajnos a magánbiztonsági szakemberek képzése alulmarad a szakma által megkívánt képzési szinttől, jelen esetben itt vagyónőrök képzésére és az erre épülő oktatásra gondolok. A vagyónőr végzettséget ma 200 órás tanfolyam abszolválása és sikeres vizsgát követően megszerezhető. A képzés során rendszerint online formában biztosítják a tananyagot, majd ezt követi a vizsga. Tehát egy civil személy, aki életében még a rendészet és a biztonság körül nem végzett semmilyen tevékenységet, 200 óra online oktatást követően válik magánbiztonsági szereplővé. Ez, úgy vélem és tapasztalom is, hogy nem elegendő.

Ezért szükséges, hogy a megfelelő magánbiztonsági vállalkozás komplex tevékenységgel jelenjen meg a szolgáltatási területen. A szolgáltató oktatási programot szervez a rendőri oldalon a hivatásos rendőrök számára és a magánbiztonsági szakemberek képzésében részt vállalna. A rendőri állomány egy része vállal további jogviszonyt a vállalkozásnál, mellyel kiegészíti a havi illetményét. Azt a képzési tevékenységet, melyre megfelelő tudással rendelkező szakembereket foglalkoztat, ebben a formában tudná a szakmai képzéseket megszervezni a rendőrség állományának, illetve a magánbiztonsági szakma részére, mellyel úgy gondolom, hogy minden szereplője a programnak nyertese lenne.

A rendőrség témakörében felsorolt elemek részben, vagy egészben történő átadásával a komplementer rendészeti szereplők bevonása a rendőrség tehermentesítését valósítaná meg. Ezáltal a rendvédelmi szerv a szegmentált feladataiban és olykor a részletekben elvesztett erejét hatékonyan tudná arra fordítani, melyet a jogalkotó, Alaptörvényben, valamint a Rendőrségi Törvényben határozott meg számára. Mi több az állampolgárok irányából az elvárás az, hogy a jogállami keretek között működő rendőrség az erőforrásait a bűnüldözésre fordítsa, mint például a közlekedésrendészet területén a kiemelt tárgyi súlyú cselekmények felderítésre. Ilyen terület az autópályák, autóutak és az utóbbi időben már főutakon és lakott területen is megjelenő „büntetőfékezés” azaz a közúti veszélyeztetés, de ide sorolandó az ittas járművezetők kiszűrése is, illetve az ORFK által életre hívott pofátlan(tan)ítás . Az utóbbi kezdeményezés a rendőri állomány és az állampolgárok vonatkozásában pozitív visszacsatolással bír.

A rendőrség szervezetének hiátusa a mindent megoldunk elven alapszik, de úgy gondolom, hogy bizonyos feladatokat át kell engedni a biztonság megteremtésén dolgozó más szereplőknek, vagy együttes erővel kell szembenézni és megoldást találni az egyes problémákra. Ezt lehet, hogy a rendvédelmi társ szerv, vagy a polgárőrség, esetleg a magánbiztonság, de nem utolsósorban az önkormányzati rendészeti szereplők egyike vagy-e szervezetek közös együttműködése útján valósítható meg.

4.3. Önkormányzati rendészet

Napjaink kockázati társadalmában az állami rendészet erre felhatalmazott szervei, elsősorban a rendőrség nem tud teljes biztonságot garantálni, nem is lenne reális ilyen elvárást támasztani, mivel a biztonság diverzifikált rendszerében erre már nincs lehetősége. Éppen ezért nem halogatható tovább megválaszolni a kényes kérdést, hogy kiket vonunk be érdemben ebbe a rendkívül felelősségteljes küldetésbe.²²

²²Christián László: Rendőrség és rendészet. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Jogtudományi Intézet, Budapest 2016. 695. o



6. kép Önkormányzati rendészek ²³

Forrás: Győr Városrendészet

A települési önkormányzatok számára önkormányzati rendőrség létrehozására nincs lehetőség, Magyarország Alaptörvénye alapján ez állami feladat, azonban önkormányzati rendészet létrehozására önállóan vagy több önkormányzattal együttműködve lehetőséget biztosít a 2011. évi CLXXXIX Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény. Szükséges a téma ismeretéhez a két szervezet közötti különbségének megismerése.

Ahhoz, hogy e rendészeti szervet megértsük, megismerjük, tanulmányozzuk a rendészet fogalmi meghatározását. Azonban előtte még az önkormányzati rendészetet a komplex rendészet rendszerében is el kell helyezni, melyhez Finszter Géza professzor úr megfogalmazásának ismerete is nyújt támpontot.

A rendészet a modern államban az a közigazgatási tevékenység, amelynek társadalmi rendeltetése a jogellenes emberi magatartásokból keletkező veszélyek elhárítása. A veszély olyan állapot, élethelyzet, amelyben a társadalom által értéknek elismert anyagi és szellemi javakat sérelem fenyegeti. A sérelem lehet a javak megsemmisülése, értékük csökkenése, vagy értékgyarapító képességük elvesztése.²⁴

Az önkormányzati rendészet nem más, mint a települési önkormányzat által létrehozott és fenntartott szervezet a biztonság megteremtésére, mely jóval kevesebb jogosítványokkal rendelkezik, mint a rendőrség, valamint korlátozott kényszer alkalmazásokkal van felhatalmazva.

²³Miletics Mór Győr Városrendészet vezetője által készített felvétel

²⁴Finszter Géza: A rendészet átalakulásának húsz esztendeje (1988–2008) Budapest,

Az önkormányzati rendészet feladata, a közrend-, közbiztonság védelme, de kiemelendő, hogy e tevékenységet az adott település illetékességi területén végzi.

Ugyanakkor tevékeny szereplője a bűnüldözésnek, bűnmegelőzési és közrend-, közbiztonság védelmével együtt a közlekedésbiztonságának fenntartása is a feladatkörébe tartozik, továbbá az önkormányzati vagyon védelme érdekében végzett összetett rendészeti tevékenységgel biztosítja az állampolgárok szubjektív biztonságérzetét.

Mit kell érteni a szubjektív biztonságérzet fogalmán? Az egyes ember véleménye a bűnözésnek való általános kitettségéről. Ez az érzet a bűnözés egyes különös szintű jelenségcsoportjait tekintve eltérő.²⁵ Mint korábban már írtam e mérő szám okozza a rendőrség egyik alapvető hibáját is, melyre Christián László tanár úr is rávilágít.

Az önkormányzati rendőrség pedig azt jelenti, hogy az állami rendőrség szervezetén belül hoznak létre decentralizált rendőri egységeket, amely a helyi közbiztonság hatékonyabb, eredményesebb fenntartását szolgálja, az állampolgárt és a helyi közösséget állítja működésének középpontjába.²⁶ Önkormányzati rendészet alakítása a Fővárosi Önkormányzat számára nem lehetőség, hanem jogszabály alapján kötelező, míg más települések számára a képviselő testületi döntés függvénye.

A lehetőséget megragadva több önkormányzat alakított közterület-felügyeltet, vagy önkormányzati rendészeti szervet. Azonban néhány települési önkormányzat (Győr, Miskolc), vagy a fővárosi rendészeti szerv (FŐRI) kivételével nem tudtak elmélyülni a rendészeti területen és nem tudtak megfelelni annak a célnak, melyre létrehozták így nem váltak a komplementer rendészet részévé. A fennmaradásukat, fenntartásukat igazolni hivatott olyan feladatokat látnak el, mely ugyan a létrehozó szerv számára elegendő, ugyanakkor nem rendészeti feladat.

A formaruhában való közterületi jelenlét egy-egy forgalomirányításban, parkolási szabályok alkalmoszerű ellenőrzésében merül ki. Napjainkban a települési önkormányzatoknak változatlanul meghatározó szerepe kell(ene), hogy legyen a helyi közbiztonság megteremtésében és fenntartásában. E tekintetben azonban a rendszerváltás óta nem következett be a várt áttörés.

²⁵Boda József (szerk): Rendészettudományi Szaklexikon Dialog Campus, Budapest 2019. 544.o

²⁶Christián László: Rendőrség és rendészet. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Jogtudományi Intézet, Budapest 2016. 696.o

A jogalkotó a rendszerváltás óta a közterület felügyeletről szóló szabályokon túlmenően nem kezelte kiemelt területként az önkormányzati rendészet szabályozását.²⁷

A 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló törvény felhatalmazza az önkormányzati rendészt helyszíni bírság kiszabására. E törvény, illetve a korábban már említett 410/2007. (XII. 29.) kormányrendelet, a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szól. E törvény felhatalmazásával lehetőség nyílna az önkormányzati rendészet számára a szabályszegések dokumentált módon való ellenőrzésére és a jogsértések szankcionálására.

A jogalkotó megadta a jogot a rendőrség állományán kívül is a rendészeti intézkedésre, szankció alkalmazására, így a helyszíni bírság kiszabására is. Ugyanakkor e jog korlátozott és bizonyos szabálysértések esetén alkalmazható. A közlekedés területén jelentős szerepet kaptak a rendészek, bizonyos statikus és dinamikus szabálysértések és szabályszegések esetén intézkedési jogosultsággal bírnak.

Amennyiben törvénymódosításra kerül sor, a rendészet jogosítványainak vonatkozásában, a közlekedésbiztonságának növelése érdekében, hogy az intézkedési köreik bővüljenek, azzal még a jogállamiság nem sérülne.

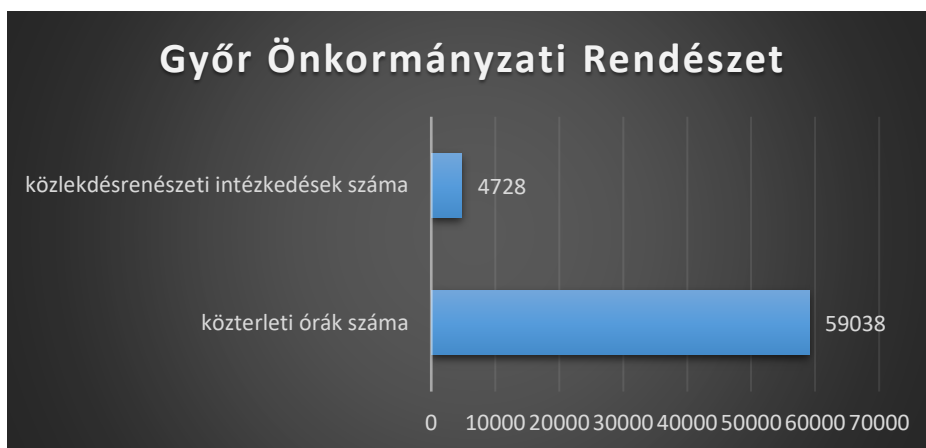
Annak érdekében, hogy miért szükséges a rendészet mélyebb bevonása a közlekedésrendészeti tevékenységbe, érdemes vizsgálni, hogy mekkora létszámot tesz ki az önkormányzati rendészet egy-egy nagyobb városba, vagy országos szinten. A kiadott igazolványok száma 2020. évben 10.135 db volt. Győr város települése 57 fő önkormányzati rendészt alkalmaz, melyből 40 fő járőr és 17 fő a vezetés és az adminisztráció területén végzi a település biztonságának fenntartását, mely a városi rendőrkapitányság állományát segíti, egészíti ki. Vizsgáljuk meg a 3. diagram adatai alapján, hogy a rendészek mennyi közterületi órát láttak el, milyen mértékben végeztek közlekedésrendészeti tevékenységgel összefüggő intézkedést a 2021-es évben. Összehasonlításként a Győri Rendőrkapitányság 2021. évi beszámolója alapján náluk 162 fő látott el közterületi szolgálatot és 109.004 óra volt a közterületen eltöltött idő (672 óra/fő/év az arány).

²⁷Christián László: „Rendészeti szervek” in JAKAB András – FEKETE Balázs (szerk.): Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Alkotmányjog rovat, rovatszerkesztő: BODNÁR Eszter, JAKAB András), Budapest 2018. 69.o

A Városrendészet Győr intézményénél 35 fő a közterületen szolgálatot teljesítő személy és 59.038 óra volt a közterületen eltöltött idő (1.686 óra/fő/év az arány).²⁸

3. diagram: Győr Önkormányzati Rendészet

2021. évben mennyi közterületi órát töltöttek, milyen tevékenységet láttak el



Forrás: Az adatokat a Győr Városrendészet bocsátotta rendelkezésemre

Önkormányzati rendészeti szerv tagjaként foglalkoztatható személyek több területen való alkalmazási lehetőséget biztosít a jogalkotó. A rendészeti szervet alakító település önkormányzati természetvédelmi őrt, közterület-felügyelőt, mezőőrt, a rendészeti feladatokat ellátó erdészeti szakszemélyzetet, rendészeti feladatok ellátásra jogosult erdészeti szakszemélyzetet és halászati őrt alkalmazhat. A jellemző a közterület-felügyelő, mint rendészeti szereplő alkalmazása.

Az önkormányzati rendészet feladatköre a jelenlegi rendészeti tevékenységük mellett, az alábbiakkal bővíthető, például: sebességmérés, tilos jelzésen történő áthaladás ellenőrzés (közút, vasút), és nem utolsósorban a rendőrséggel szorosabb közlekedésbiztonsági ellenőrzés.

A rendőrség által rendszeresített és alkalmazott sebességmérő készülékek üzemeltetése nem igényel rendőri végzettséget, amennyiben megállítást nélküli ellenőrzésre kerül sor, egyébként ez napjaikban a legjellemzőbb üzemeltetési forma. Amikor ilyen feladatot végez a rendőrség, gyakorlatilag őrzési feladatot lát egy rendőr, egy gépkocsival. Ennek az ellenőrzésnek megfelelő képzés elvégzését követően az önkormányzati rendész is eleget tud tenni, hiszen minden sebességmérést végző rendőr, aki a készülék beállítására jogosult tanfolyam befejezését követően lesz alkalmas a sebességmérő készülék kezelésére.

²⁸Miletics Mór Győr Városrendészet Vezetőjével készített interjú alapján, Győr 2022. június

Ezt a feladatot, a települési önkormányzat vagy a Nemzeti Útdíjfizető Zrt. (NUSZ) alkalmazásában álló személy is el tudja végezni.

Ugyan külön fejezetben tárgyalom majd a magánbiztonsági szektort, azért ebben a fejezetben néhány mondattal magyarázattal szolgálok, hogy a NUSZ miként került bele a komplementer rendészet tárgykörbe. Emlékezzünk vissza a történeti áttekintés fejezetben bemutattam, hogy a NUSZ mai tevékenységét korábban a rendőrség végezte.

Úgy vélem közúti közlekedés során e dolgozat olvasója is találkozott már az úttest szélén, vagy az autópályák fel-, lehajtó ágainál kamerával felszerelt matricával feliratozott NUSZ gépkocsikkal. Ebben az útdíj fizetésének ellenőrzésre felhatalmazott ellenőr foglal helyet, aki megállítást nélkül végez számítástechnikai rendszer útján ellenőrzést. Apropó, a sebességmérő készüléket őrző rendőr nem ugyanezt teszi? A választ egyelőre az olvasóra bízom és a magánbiztonsági szereplők témakörben visszatérek erre a fejezetre.

Kanyarodjunk vissza az önkormányzati rendészethez, mivel még látok további potenciált e szervezet hatékony tevékenységére, mely a rendőrség terheinek csökkentését vetítik előre. Nézzük a forgalomirányító- és vasúti fényjelző készülékek ellenőrzését. Az Erftv. alapján a felügyelő a szabálysértés elkövetőjét - a cselekmény súlyától függően - jogosult a jogszabályban meghatározott esetekben helyszíni bírsággal sújtani.²⁹

A fényjelző készüléken való áthaladás szabályainak megsértése esetén teendő intézkedésben miért nem vehet részt az önkormányzati rendészet, vagy miért nem végzi ennek a jogsértések ellenőrzését a rendészet állománya is. Mi több a települési önkormányzat feladatkörébe tartozik a forgalomirányító fényjelző készülékek üzemeltetése, karbantartása. Nyilván van a jelzőlámpák kezelésére, javítására pontosabban az üzemeltetésére szakosodott vállalkozás, például Dunaujvárosban a Swarko Traffic Hungary Kft. látja el ezt a felelősség teljes tevékenységet. Úgy gondolom ezért is érdemes a jelzőlámpákkal kapcsolatos közlekedésrendészeti ellenőrzésébe hatékonyabban bevonni az önkormányzati rendészetet, de nem szabad megfeledkezni a magánbiztonsági szereplőkről sem. Hiszen az üzemeltetést is magáncég végzi. A vasúti forgalom irányítására szolgáló fényjelző készüléken való áthaladás ellenőrzése is a sebességméréssel komplex módon valósítható meg a rendészeti személyzettel.

²⁹1999.évi LXIII törvény: a közterület-felügyeletről, 17.§, hatályos: 2022. 08.14. <https://njt.hu/jogszabaly/1999-63-00-00>, letöltés ideje 2022.08.14. 21:55

Több olyan szereplő van a hazai rendvédelmi és rendészeti szervek között, akik azonos feladatot látnak el és/vagy egymás tevékenységét párhuzamosan végzik.

Nem ennek a kutatásnak a témája a rendőrség és a büntetés-végrehajtás kapcsolatának vizsgálata, azonban rövid említést teszek e két rendvédelmi szerv párhuzamos munkájáról, ami a fogvatartás.

Az őrizetbe vett, vagy letartóztatott személyek őrzése esetében az utóbbiak vonatkozásban általában büntetés-végrehajtási intézetben hajtják végre a fogvatartottak őrzését.

Az őrizetbe vett személyek őrzésére jogszabály hiánya miatt nincs lehetőség máshol, kizárólag a rendőrségi fogdában adott az elhelyezés. A fogvatartottak szállítása, őrzése, felügyelete a rendőrség erőit olykor a közterületi szolgálattól vonják el, egy városi rendőrkapitányságon a kísérő őr nem más, mint a járőrszolgálatba vezényelt napi szolgálat. Nem utolsó sorban pedig a szállítás az egyik legveszélyesebb tevékenység, mivel a zárt intézetből kerül átszállításra a fogvatartott, közterületen, közúton. A rendőrség helyi szervei nem rendelkeznek szállításra alkalmas gépjárművekkel, szolgálati személygépjárművek állnak rendelkezésre, melyben egymás mellett ül a lőfegyverrel felszerelt rendőr és a jobb esetben kézbilincsen kívül, rögzítő övvel is mozgásában korlátozott fogvatartott. Érdekes lehet számításokat végezni, hogy mekkora rendőri létszám szabadulna fel a fogvatartottak büntetés-végrehajtási intézetben való elhelyezésével. Mivel nem a dolgozat témája ezért ezt a felvetést a továbbiakban nem vizsgálom, csupán azért tettem róla említést, hogy az olvasó számára körvonalazódjon, miként jutottam el a témám megfogalmazására.

Az önkormányzati rendészet befejezése előtt még nézzük meg milyen intézkedési jogosultsággal ruházta fel a jogalkotó e szerv tagjait.

Az Erftv. részletesen szabályozza a közterület-felügyelő, valamint a más rendészeti feladatokat ellátó személyek által megtehető intézkedések alkalmazásának jogalapját, elveit és módját, ismerteti a közös intézkedési szabályokat, valamint azokat a kényszerítő eszközöket, amelyeket a rendészeti szerv tagja alkalmazhat.

A rendészeti feladatokat ellátó személyt szolgálati jelvénnnyel és szolgálati igazolvánnyal látják el. Formaruhát visel, mely nem lehet alkalmas a rendvédelmi szervek egyenruhájának megtévesztésére.

Az önkormányzati rendész a feladatának jogszerű ellátása során igazoltathat, járművet-, ruházatot-, csomagot átvizsgálhat, jogosult elfogásra, előállításra.

A jogalkotó kényszerítő eszközökkel is felszerelte az önkormányzati rendészt, melyek használatára bizonyos intézkedések esetén jogosult. Ezek a jogok jóval szűkebbek, mint a rendőrségi törvény alapján a rendőrt megillető lehetőségek. Az önkormányzati rendész az alábbi kényszerítő eszközökkel szerelhető fel, vegyi eszközt, - önvédelmi célból - szolgálati kutyát, rendőrbotot, - az előállítás során ellenszegülő személy - támadásának megakadályozása céljából bilincset tarthat magánál.

Úgy gondolom, hogy az önkormányzati rendész kényszerítő eszközzel való felszerelése, annak használatára való jogosultság biztosítása, továbbá a formaruha és a szolgálati azonosító jelvény viselésének kötelezettségével a cél az, hogy a rendész teljes megjelenése minél jobban a rendőrséghez, a rendőrhöz hasonló képet mutasson. Ha ez így van, akkor miért is csak hasonlóság mutakozzon a feladatkörükben, hanem tevőleges formában is jelenjen meg és rendészeti tevékenységével a komplementer rendészet aktív szereplőjévé válhat.

Álláspontom szerint az önkormányzati rendészet számára a témakörben foglaltak alapján jogi felhatalmazással végezhető az a tevékenység, mely jelenleg a rendőrség feladata a sebességellenőrzés, a közúti- és a vasúti forgalomirányító fényjelző készülékek tilos jelzésén való áthaladás ellenőrzése. Az önkormányzati rendész számos közúti közlekedéssel kapcsolatos feladatot lát már el jelenleg is, mint például a tilos helyen várakozó gépjárművekkel kapcsolatos intézkedés, vagy a behajtási szabályok megsértése.

Az intézkedések a helyszíni bírság kiszabásán át a kerékbilincsen túl, akár a gépjármű elszállításáig terjednek. Ezzel szemben közvetlen intézkedési joggal van felhatalmazva, a behajtási szabályok megsértése esetén a jármű megállítást követően, igazoltathatja a gépjárművezetőjét, a gépjárművel kapcsolatos ellenőrzést is végezheti. A hatáskörébe tartozó jogsértés esetén lefolytatja az intézkedést. Olyan szabálysértés esetén, mely során nem jogosult szankciót alkalmazni feljelentéssel élhet. Technikai eszközzel való ellenőrzésre is jogosult, azaz a térfigyelő kamera által rögzített jogsértés esetén már korábban is említettem az objektív felelősség hatálya alá tartozó jogsértés esetén közigazgatási bírságot szabhat ki.

A települési önkormányzatok már felismerték annak a jelentőségét, hogy a közlekedés területén alkalmazzanak prevenciós eszközöket. Ilyennel több város, de egyre több kisebb települések bevezető útjain találkozhatunk. Ezek sebességmérő jelző oszlopok, melyek a településre való beérkezés esetén jelzik a járművezetőknek, hogy sebességét csökkentenie kell. A kezdetleges ötlet épp az ellenkezőjét váltották ki a telepített jelzőoszlopoknak, mint amire az eredeti elképzelés szerint tervezték. Ennek oka az együttműködés hiányában keresendő, nem kérték ki a

kivitelezés, tervezés előtt a rendőrség véleményét, hogy jelezhető-e a járművezetőnek az a sebesség, mellyel éppen közlekedik. Ezt az ezzel foglalkozó közlekedésrendészeti tapasztalattal rendelkező szakember tudja. Nem! Főképp nem úgy, hogy azt kiírja egy automata rendszer egy kijelzőre. Az ilyen jelzőberendezést telepítő önkormányzatok versenypályát építettek sebességmérő eszközzel a meggondolatlan és felelőtlen járművezetőknek.

Ugyan számos balesetek bekövetkezése miatt, majd a hibás döntés felismerése után ezek a sebességmérő oszlopok leszerelésre, vagy átalakításra kerültek - bizonyos sebesség felett nem jelzik a mért haladási sebességét a járműnek -, olyan jelző berendezések segítik a sebességtúllépést, melyek valóban a prevenciót szolgálják. Fényjelzéssel, ún. smiley, vagy csupán „lassíts”, felirattal jelezi a helytelen vagy a helyes sebességet.

Ha erre a tevékenységre lehetősége van az önkormányzatnak, úgy vélem a megfelelő garanciák mellett, - mely a jelenlegi rendszerben meg van -, a sebességmérés területére bevonható a rendészeti szakember. Az önkormányzatok felismerése a megelőzéssel kapcsolatban szembeötlő, azonban nem mindegy, hogy milyen módon valósul meg annak végrehajtása. Ehhez fontosak az üzemeltetési garanciák például a sebességmérő készülék működéshez GPS jelre van szükségesség a mérés megkezdéséhez, vagy a hálózatra való feltöltés kötelezettsége a mérést követően. Ezek egytől-egyig a törvényes és visszaélést kizáró jogszerű intézkedéseket szolgálják.

Egy-egy figyelem felhívó tábla költsége ugyan elenyésző egy sebességmérő készülék költségéhez képest, azonban a tapasztalat abba az irányba mutat, hogy amit az emberek megszoknak, azoknak egy idő után megelőzési szempontból irrelevánssá válik a jelentősége.

Kutatásom szerint a települési önkormányzat – amennyiben önkormányzati rendészeti szervet alakít, vagy közterület-felügyeleti szervet tart fent -, a megfelelő képzést követően az illetékeségi területen végezhetne sebességellenőrzési tevékenységet. A feladatot végezheti önállóan vagy együttműködve a rendőri szervvel közös szolgálatellátással. A társadalmi vélemény számomra azt tükrözi – on-line felmérésre alapozva -, hogy az állampolgárok elfogadják a rendszek intézkedését, sebességmérési feladattal való megbízásukat is.

Véleményem szerint ez a tevékenység kiegészíthető a településen működő vasúti- és közúti forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén áthaladó járművezetőkkel szemben való intézkedések lefolytatására is. Amennyiben ezt a feladatot az önkormányzat a saját területén végzi – kiegészítve a rendőrségi sebességmérést - az óriási terhet vesz át az illetékes rendőrkapitányság feladatköréből.

Az önkormányzati rendészeti szerv kutatása során lehetőségem nyílt Győr Városi Rendészet szakmai munkájának megtekintésére, egyúttal mélyinterjú készítésére Miletics Mórral a rendészet vezetőjével. A rendészeti igazgató bemutatta részemre a rendészet székhelyét és megalakulások történetét, továbbá a településen élők biztonsága érdekében végzett szakmai munkát.

A rendészet jogelődje a Közterület-felügyelet és a Mezei Őrszolgálat közterület-felügyeletként működött, majd a mai vezetők 2020. október 01-én az önkormányzat felkérésre láttak hozzá a Győr Városrendészeti szerv létrehozására. Ehhez a képviselőtestület anyagi forrást és jogbiztonságot alakított ki, önkormányzati rendeletek megalkotásával és a hatályos törvények adta lehetőségek mentén a település rendjére, valamint a lakosság szubjektív biztonságérzetére fókuszáló szervezetet hoztak létre.

A 2. ábra szemlélteti, hogy milyen módon épül fel, a szervezet hierarchiája.



2. ábra Győr Városrendészet Szervezeti ábra

Forrás: Győr Városrendészet saját szerkesztése

A rendészet vezetői korábban a rendőrség és a büntetés-végrehajtás állományába tartozó hivatásos jogviszonyban álltak, mint ahogy a beosztotti állományban is megtalálhatók korábbi rendőrök, vagy más fegyveres szervek tagjai. Elgondolkodtató, hogy miért hagyták el a hivatásos rendvédelmi pályát a munkatársak, hogy a „civil” rendészeti oldalán tovább folytatva végezzenek rendészeti tevékenységet. E gondolatmenet vizsgálata nem a kutatásom része, ezért nem is vizsgáltam ebben a témában, azonban mint felvetést tárom az olvasó elé. Győr Városrendészete járőrszolgálatával és bevetési osztállyal biztosítja a település biztonságát, az intézkedések tetemes része a közlekedésrendészeti intézkedésekben valósul meg.

A rendészek szakmai ismeretinek fenntartását folyamatos önképzéssel, és a munkáltató által szervezett képzéssel biztosítják, így tudnak reagálni a fenntartó igényeire is, mely az új még

kiaknázatlan területre is bevonja a rendészetet. A vezetők és a beosztotti állomány is keresi a kihívásokat és az új feladatokat. Az innovációra való igény útján valósult meg a rendészet új területe, mely a személy- és rendezvénybiztosítás.

Ez kizárólag az önkormányzat által szervezett rendezvényekre és azon személyekre terjed ki, akik az önkormányzat alkalmazásában állnak vagy hivatalos vendégei a polgármesteri hivatalnak.

Miletics Mór lehetőséget lát arra, hogy a dolgozatomban megfogalmazott együttműködés jegyében a település területén rendőrséggel karöltve vagy önállóan végezzenek közlekedésbiztonsági tevékenységet. Ebben az együttműködésben a sebességmérés és a tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzése is megvalósítható. Mint ahogy a rendészeti intézkedések egy része a közlekedésrendészeti ellenőrzésekből tevődik össze, így nem összeegyeztethetetlen a feladat. A megfelelő törvényi szabályozással, képzéssel és vezetői iránymutatással, illetve az ellenőrzés feltételeinek megteremtésével a rendőrség mellett még egy szereplővel bővíthet a közlekedés biztonságát szavatoló szerv.

Az ellenőrzés feltételeit úgy vélem bizonyos területen a rendőrséget túlszárnyalva valósították meg Győr Városrendészet vezetői. A közterületi intézkedéseket kötelező minden esetben videó felvételen rögzíteni a rendész útján. Vessük össze ezt a biztonsági garanciát az Egyesült Államok Sheriff Hivatalával, mely úgyszintén kötelező jelleggel a videó felvételre fókuszál az intézkedések esetében. Hazánkban a rendőrség állománya számára ez úgy valósul meg, ha saját költségen beszerezett kamerával lép szolgálatba, mivel nem áll rendelkezésre olyan mennyiségben rögzítő eszköz, mint amennyire igény lenne a kollégák részéről, ezek az eszközök sajnos elavultak, nem bírják a folyamatos szolgálati felhasználást. A használatuk bonyolult, a rendőrnek kell számítástechnikai eszközre menteni a felvételeket, ezzel szemben az USA rendőri szervei és hazánk önkormányzati rendészete is előbbre jár ezen a területen. Vizsgáljuk meg ezt Győr Városban miként alkalmazzák.

Minden rendész szolgálatba lépés előtt kötelezően magához vesz egy testkamerát, melyet a személyes chip korongjának az olvasóhoz való érintését követően a számítógépes rendszer sorsolja ki. Azt a kamerát veheti át a dokkoló állomásról, melyet a számítógép engedélyez, a többi eszköz manuális módon rögzített. A szolgálat befejezését követően az eszköz a dokkoló helyre való behelyezése után automata módon feltölti a központi szerverre a szolgálat alatt rögzített intézkedéseket. Ezzel a módszerrel a rendészet számára biztosított sebességmérő berendezések

is megfelelő garanciával üzemeltethetők lehetnek, ilyen biztonsági berendezéssel még a rendőrség sem rendelkezik.

Győr Városrendészet példáján látható, hogy egy település felelős vezetői döntéssel, megfelelő törvényi feltételek biztosításával a helyi biztonság hiátusát megfelelően tudja kezelni.

A rendészek az intézkedéseikkel a településen élők számára a jogkövető magatartást elutasítók ellen határozott fellépésével, akár kényszer útján is, de nem feltétlenül minden esetben alkalmazva, hanem közterületi jelenléttel hathatós választ ad. A közlekedésrendészeti intézkedések bővítésével komplex tevékenységgel a rendőrség mellett, vagy önállóan végezhet ellenőrzést a település önkormányzati rendésze, mely úgy vélem minden közlekedő számára nyereséggé válhat.

4.4. Magánbiztonság

„A biztonság iránti igény nagyjából egyidős az emberi társadalmak kialakulásával és megszállásával, a magánbiztonságra való törekvés pedig, a városi társadalmak is kialakulásával lehet egyidős, ahogy a rendészet”³⁰

Mielőtt részletesen elemeznénk a magánbiztonsági szereplők bevonását a közlekedésbiztonság területére, nézzük meg a szektor fejlődésének szakaszait, miként alakult ki a ma ismert formája.

Magyarországon a rendszerváltás előtti időkben magánbiztonságról nem beszélhetünk, a szocialista államrendszer a biztonság megvalósítását állami feladatként kizárólag az állami szereplőknek engedélyezte. Magánnyomozás tiltott volt, az egyéb vagyónvédelmi szolgáltatás pedig beolvadt az állami rendszerbe, mivel a magán gazdasági szereplők nem voltak jelen. A magántulajdon, melyre a magánbiztonsági szektor épül nem volt, így erre a szereplőre a piacgazdaságban igény sem merült fel. Magántulajdont nagyon szűk réteg jelentett, gyakorlatilag az állampolgárok személyes használati tárgyait tekinthetjük annak, ennek okán a megrendelői oldal kiürült.

A szektor számára a rendszerváltást követően jelentek meg a piaci igények, mivel a korábban állami kézben lévő gyárak, vállalatok magánkézbe kerültek a privatizáció útján. A gazdasági szereplők igénye a biztonságra nőtt, ezt az állami rendvédelmi szervek nem tudták szavatolni. Az országban sorra alakultak a vagyónvédelmi vállalkozások, így jelent meg 1990-1995 közötti

³⁰Lasz György: Akinek a vagyona, annak a biztonsága? Gondolatok a magánbiztonság térfeléről. Hadmérnök, Budapest, 2010. 51. o.

időben több mint 2000 cég és 40.000 személy a magánbiztonsági szolgáltatás nyújtásában. Ugyanakkor ezt a piaci szolgáltatást a közeli Németországban 400 cég végezte.³¹

A magánbiztonság növekedését az ország bűnügyi helyzete tovább erősítette, a rendszerváltást követően a vagyonelleni bűncselekmények száma ugrásszerűen növekedett. Majd az életellenes bűncselekmények is elkezdődtek, melyek javarészt a Fővárosban követték el, ez azonban a kisebb településen élő gazdasági szereplők biztonságát is negatívan befolyásolta az országban uralkodó bűnügyi fertőzöttség. A növekvő igény és a sorra alakuló vagyonvédelmi vállalkozások okán szükség volt a tevékenység szabályozására, a gazdasági- és a szakmai oldalon egyaránt.

A magánbiztonsági szolgáltatást nyújtó vállalkozások szereplőinek jelentős része a korábban állami rendvédelmi-, vagy más fegyveres szervek tagjaiból kerültek ki, így némi szakmai ismeretekkel rendelkeztek. Ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a magánbiztonsági szolgáltatás nem azonos a rendőrség által végzett tevékenységgel, még ha némely részfeladatban mutatkozik is egyezőség. Ennek okán sem volt halogatható a szakma számára a szabályokat lefektető jogszabály megalkotása.

A Kormány megalkotta 87/1995 (VII.14.) kormányrendeletet, mely az ágazatot szabályzó törvény hatályba lépéséig biztosította a megfelelő jogforrást a vállalkozás keretében végzett személy-, és vagyonvédelmi valamint a magánnyomozói tevékenység végzéséhez.³²

Az Országgyűlés megalkotta a törvényt, mely szabályozta a vállalkozás keretében végezhető személy-, vagyonvédelmi és magánnyomozói tevékenységet. Az állam működése és a lakosság ellátása szempontjából kiemelkedő jelentőségű intézmények és objektumok védelmét a megszűnő iparőrség helyett a fegyveres biztonsági őrök (FBÖ) látták el. Erre a tevékenységre nem a vállalkozás keretében végzett magánbiztonsági szereplők adtak megoldást továbbra sem és ez a mai napig fennmaradt, (ld. Magyar Tudományos Akadémia KFKI Atomenergia Kutatóintézet). Az FBÖ szereplőkre a kutatásom nem tér ki, csupán azért jegyeztem meg érintőlegesen, hogy a korábbi iparőrség jelenléte miként alakul át a biztonság területén a ma jelen lévő szereplőkre.

³¹Christián László: Magánbiztonság elméleti alapjai, NKE Rendészettudományi kar, Budapest, 2014. 11.o

³²Christián László: Magánbiztonság elméleti alapjai, NKE Rendészettudományi kar, Budapest, 2014. 12.o

A vagyonvédelmi szakma a gazdasági szereplőknek köszönhetően szárnyalt, fejlődött, újabb és újabb vállalkozások alakultak, persze az igazsághoz tartozik az is, hogy szűntek is meg a szolgáltatást nyújtó gazdasági társaságok. Fontos megjegyezni, hogy kizárólag a Magyarországi címjegyzékben lévő gazdasági társaság végezhetett ilyen irányú szolgáltatást, így a külföldi tőke nem jutott be ebbe a rendszerbe.

A vállalkozások vezetői felismerték, hogy korábbi rendvédelmi területen dolgozó személyek tapasztalatai nem azonosak a magánbiztonsággal szemben a piaci oldalon felmerült igénnyel. Mivel az országon belül nem volt lehetőség olyan szakembert alkalmazni, aki meghatározó tudással bírt, így más lehetőség híján külföldről kellett a tapasztalatot és információt gyűjteni. Jogszabály nem tiltotta, hogy más ország állampolgára tanácsokkal lássa el a magánbiztonsági vállalkozást, ezzel megindult a külföldi szakemberek integrálódása a hazai vagyonvédelembe.

A más országban jól működő rendszerekkel bővült a rendszer mind a tudás, mind pedig a technikai eszközök területén, az innováció iránt megnőtt az igény.

Az évek múlásával a szakma megújulására is igény mutatkozott, elsősorban a jogszabályi környezet változása nem tűrt halasztást, melyet a jogalkotó is felismert és megalkotta az Országgyűlés a mai nap is hatályos 2005.évi CXXXIII. törvényt. E törvény hatályba lépése, majd időközben a vállalkozási környezet lobbijának változást kiáltó igénye alapján a módosítása lehetőséget biztosít a szakma számára olyan szolgáltatás nyújtására, mely a megbízó és a megbízott számára megfelelő minőséget garantál. A jogalkotó felismerte, hogy a korábban megszerzett végzettség adta tudáson túl további igény mutatkozik a szakmában részt vevő személyek képzésére. A 68/2012. (XII. 14.) BM rendelet szabályozza a személy- és vagyonvédelmi tevékenységet végző személyek képzési és vizsgakötelezettségét, melyet ötévente ismételni kell, ha továbbra is törvényesen kívánja végezni a feladatát.

E rövid történeti áttekintéssel láthatóvá vált, hogy a hazai magánbiztonsági szolgáltatást nyújtó vállalkozások miként juttattak el arra, hogy nagy tőkével rendelkező vállalatok vagy meghatározó tevékenységet végző személy biztonságát szavatolják. Vizsgáljuk meg annak a lehetőségét, hogy a magánbiztonsági szakmát miként vonhatnák be a közlekedés biztonságnak hatékony növelésébe, a rendőrséggel vagy az önkormányzati rendészettel való együttműködésbe.

A kutatásom lehetőséget biztosított Dunaújváros egyik legrégebbi, ha nem az egyetlen olyan vagyonvédelmi vállalkozás vezetőjével való mélyinterjú készítésre mely a dolgozatom témája. Egyúttal azt gondolom, hogy hiteles forrás ebben a témakörben. Aki a vagyonvédelem, magánbiztonság területén járatos, sajnos ismeri a szakma fekete oldalát, mely a rövid tiszavirág életű

cégekben jelenik meg. Egy-egy cég akár három, négy hónap működés után megszűnik, majd ugyanarra a tevékenységre alakult új vállalkozás veszi át a szerepét és munkavállalóit. Igazából a szerepek, szereplők, de még a helyszín sem változik, kizárólag a cég név és a székhely, illetve az ezzel járó gazdasági szükségletek.

Ezért olyan magánbiztonsági szereplőt találni, mely 10-15 éve, vagy ettől régebb időszakot átölelve végez szolgáltatást nehéz találni, oly annyira, mint azt a „bizonyos fehér hollót”.

Erre rácáfolva mutatom be Udvardi Sándort a Védelmi és Általános Szolgáltató Kft. (Véd-Sz Kft) ügyvezetőjét. A rövid beszélgetés alkalmával a vállalkozásáról és az esetleges közlekedésrendészeti, közlekedésbiztonsági tevékenységben való részvételéről kérdeztem. Ügyvezető Úr elkötelezett híve annak, hogy munkatársai a cég érdekében végezzék munkájukat, ne csupán arra legyenek figyelemmel, hogy saját területükön tegyenek meg mindent, mely pozitív irányba mutat, hanem az együttműködést is tartsák szem előtt.

Ezzel indult a beszélgetés Udvardi Sándorral, mellyel a magánbiztonság bevonását céloztam meg az ellenőrzési feladatokba a közlekedésrendészet vonalán. Az elsődleges szempontként jegyezte meg Ügyvezető Úr, hogy mindennek alapja a megfelelő jogszabályi háttér és a szolgáltatási díj a magánbiztonságban. Azaz, be kell árazni a megbízást, majd ha azt elfogadja a megbízó kezdődhet a részletes tárgyalás és a szolgáltatási szerződés elkészítése, mely szabályozza a megbízott és a megbízó kötelmeit.

Nézzük meg, hogy a rendvédelmi területen abszolút nem vizsgáljuk annak a határfokát, hogy egy feladata végrehajtása mekkora összegbe kerül az államnak, például a sebességmérést végző rendőr hol végzi ezt a baleset megelőzési tevékenységét. Ha ezt egy forgalmas útszakaszon teszi, ahol rendszeres a gyorsajtás, akkor úgy vélem, hogy nem kidobott pénz a rendőr bére, a jármű és a sebességmérő készülék üzemeltetése. Amennyiben ezt a feladatot olyan helyen hajtják végre, ahol a forgalom a gyér és közlekedési baleset a statisztikákat elemezve az elmúlt három-öt évben nem volt, akkor ez bizony nem megfelelő gazdálkodásra utal. A magánbiztonsági szolgáltatást úgy vélem – ha nem is egészében – így hasonlítható össze gazdasági oldalról a rendőrséggel, rendvédelemmel. Térjünk vissza a Véd-Sz Kft. Ügyvezetőjével folytatott interjúra. Ügyvezető Úr nem látja elvetélt ötletnek a magánbiztonság bevonását, mint elmondta, az állami terület biztos anyagi forrást jelenthet a vállalkozása számára, egyúttal egy állami megbízás a vállalkozó oldalon magas referenciát adhat. Együttes véleményt formáltunk, hogy a rendőrség kényszerítő eszközei és erőszak-jogosítványai nem szükségesek a járművek sebessé-

gének dokumentálásra. Ügyvezető Úr arra helyezte a hangsúlyt, hogy a vagyonvédelmi vállalkozás kizárólag mérési tevékenységet szabad, hogy végezzen, hatósági feladatot nem láthat el, bírságkiszabási jogot nem kaphat. A magánbiztonsági szolgáltató a rendőrség felügyelete és ellenőrzése mellett láthatja el a közlekedésbiztonságának a részfeladatát, mellyel tevékeny szereplője lehet a biztonság megteremtésének a közutakon.

Mint Udvardi Úrral készített interjú ékesen bizonyítja, hogy a magánbiztonságnak, mint civil szereplőnek szánhatunk szerepet a közlekedés "rendészet" területén.

A közúti jelzőlámpák üzemeltetése, és működőképességük fenntartása a települési önkormányzat és Magyar Közúti Nzrt. feladata. Azonban a jogszabályban foglalt kötelezettség teljesítése akkor valósulhat meg maradéktalanul, ha ehhez megfelelő személyi-, és technikai feltétel társul.

A jelzőlámpák működése számítástechnikai program alapján működik, melyek megírása programozói tudás birtokában kivitelezhető, majd a programot a telepített rendszerbe kell állítani. A jelzőlámpák működésének egyik feltétele a szoftver, de további feladatok is adódnak az üzemeltetés során, melyek rendszeres karbantartás, az meghibásodást követő javítások. A mai kor követelménye a távoli elérés biztosítása is, egy-egy jelzőlámpa kikapcsolása, átkapcsolása esetében. Az önkormányzatok és a közutakat fenntartó szerv sincs felkészülve ilyen infrastruktúrával és személyi állománnyal, ezért ezt a tevékenységet erre a speciális feladatra alapított vállalkozások látják el. Melyek lehetnek az önkormányzat által alapított társaság, pl. Győr Város Útkezelő Szervezete, vagy független olyan cég, vállalkozás, amelynek profiljában szerepel az ilyen irányú tevékenység, pl. Swarco Traffic Hungary Kft. Azt leszögezhetjük, nem mindegy, hogy egy város, vagy közút fenntartásáért felelős szerv a jelzőlámpás forgalomirányítást kire bízza.

A jelző lámpa jelzése az adott útszakaszon közlekedő gépjárművezető számára ad információt a szabad, vagy tilos jelzésről, most tekintsünk el a részletes ismertetésről, hogy piros-sárga együtt, zöld után sárga jelzések mit jelentenek, ez nem releváns. Tehát a szabad jelzéssel nincs semmi kérdés, azon való áthaladással nincs teendőnk, azonban a tilos jelzésen való áthajtás már aggályos, mi több baleseti veszélyforrás, és egyúttal közigazgatási jogsértést valósít meg gépjárművezető. Nos, ennek a jogsértésnek az ellenőrzése az egyik feladata a sok közül a rendőrségnek, mely lehet mobil ellenőrző eszközzel (VHKKEP) és lehet telepített (VÉDA) fix rögzítési módú eszközzel végezni, illetve a saját észlelése alapján a szolgálatban lévő rendőrnek. Ismét szeretnék visszautalni a nemzetközi példára, USA rendőri szervei a technikára bízzák főképp ezt a közlekedésrendészeti ellenőrzést, majd minden jelző lámpa esetében. Úgy vélem

a jövő számukra is ebbe az irányba kell, hogy mutasson, de amíg ez nem valósul meg a rendészeti szereplők bővítésével kell a szabályszegést visszaszorítani.

A mobil ellenőrzési mód megegyezik a sebességmérő készülék alkalmazásának problémájával, ha a rendőr ezt a tevékenységet végzi, mely nem más, mint a jelző lámpa előtt várakozni a tilos jelzésen áthaladó gépjárművezetőre. A képzett rendőr ezzel a tevékenységgel ugyan a prevenciót erősíti a közlekedés körében, ugyanakkor a jelentősebb és agresszívabb elkövetők kiszűrésére az állampolgárok irányából nagyobb igény mutatkozik. A megállítással kombinált ellenőrzés, melyet a rendőrség az elmúlt időszakban végez pófátlan(tan)ítás hatékony ellenőrzési mód, azonban a magánbiztonsági szolgáltatást végző vállalkozások létszáma óriási potenciát jelenthet ez esetben.

Ezért úgy vélem, hogy a megfelelő garanciák, törvényi szabályozás és nem utolsósorban a gazdasági szempontok kialakítását követően bevonható a magánbiztonsági vállalkozások az ellenőrzési tevékenységbe. Kiemelve persze a megállítással nélküli ellenőrzési módot, a technikai eszközzel való prevenció tevékenységet.

Mindenekelőtt tisztázni szükséges, hogy nem hatósági feladattal kerülnek megbízásra a magánbiztonsági szolgáltatók, nem lesznek magánrendőrök, vagy önkéntes rendőrök, intézkedési jogosultsággal nem bírnak a továbbiakban sem. Akkor mit tesznek? Egyszerű, meghatározott helyen, meghatározott tevékenységet végeznek, a rendőrséggel (megbízóval) való együttműködés alapján. A technikai eszköz beszerzése és üzemeltetése a vállalkozás feladata, természetesen nem arról van szó, hogy az Eby-ről rendel egy sebességmérő készüléket a megbízást végző cég. Amennyiben a szolgáltatás végzésre vállalkozik, vállalja, hogy a Magyarországon, a rendőrség által rendszeresített eszközzel – vagy az általa beszerezett, de a rendőrségi rendszerbe integrálható készülékkel - végzi az ellenőrzést. Melyre kizárólag a meghatározott helyen és időben kerülhet sor, melyet az adott rendőri szerv vezetője által megbízott személy írásban határoz meg, és ellenőrzi is a magánbiztonsági szereplők tevékenységét.

A magánbiztonsági szolgáltatók bevonása a rendőrséggel való együttműködésbe megfelelő garanciális feltételek biztosítása mellett valósítható meg. A stratégiai partnerré válást mindenekelőtt meg kell, hogy előzze a vállalkozás teljes körű ellenőrzése. Amely magába foglalja a NAV, a Rendőrség és nem utolsósorban a Nemzetbiztonság Szolgálatok vizsgálatát is, az utóbbit a vállalkozás tulajdonosára és a tevékenység szakmai irányítójára is ki kell terjeszteni. A tevékenységet személyesen végző munkavállalók esetében a kifogástalan életvitel ellenőrzést

követő megbízhatósági vizsgálat fenntartásával biztosítható, hogy a végzett tevékenység törvényes, részleghajlás és bárminemű korrupció nélkül végezze a megbízást vállaló.

Visszakanyarodok Udvardi Sándorral való interjúra, mely során felvetődött vállalkozás és a tevékenységet végző ellenőrzése, mely úgy vélem az egyik meghatározó feltétele a magánbiztonsági szereplők bevonásának a közlekedésrendészeti feladatra.

A vállalkozás és annak vezetője, továbbá a tevékenység szakma irányítója nemzetbiztonsági ellenőrzése elkerülhetetlen, hiszen az állami érdekből végez olyan tevékenységet, mely legkisebb kockázat felmerülése, vagy fennállása esetén a megbízott tevékenység elvégzésre hatással lehet. Akár a sebességmérés, akár a tilos jelzésen áthaladás ellenőrzését végző személy esetében a kifogástalan életvitel ellenőrzés és a tevékenység végzésének ideje alatt – munkaviszonya fenntartása során - a megbízhatósági vizsgálat biztosíthatja azt a garanciát, hogy a megbízást törvényes módon részleghajlás nélkül végezze megbízott. Ezt erősítette meg Udvardi Sándor is, aki ennek az ellenőrzésnek a pozitív irányát is megjelölte a magánbiztonság piacán a vállalkozásnak, hiszen egy ilyen ellenőrzés, mely pozitív eredménnyel zárul óriási referenciát adhat.

A kutatásom a magánbiztonság bevonásával arra enged következtetni, hogy van szerepe a komplementer szervek közül a magánbiztonsági szolgáltatóknak a közlekedésrendészet, pontosítva közlekedésbiztonság fenntartásában. Nem hatósági szereplőként, hanem szolgáltatóként, részfeladattal való megbízás útján válhat aktív tagjává ennek a felelősségteljes tevékenységnek.

4.5. Polgárőrség

A polgárőrség Magyarország legnagyobb társadalmi bűnmegelőzési szervezete, a Kormány stratégiai partnereként, a Rendőrség pedig első számú szövetségeseiként számít a polgárőrségre. Az 56.000 polgárőr és a 2000 helyi polgárőr egyesület célja az ország közrendjének és közbiztonságának fenntartásának segítése, támogatása, a társadalmi bűnmegelőzésben való lakossági részvétel, illetve az önkormányzatok, a lakosság közötti bizalom erősítése.³³

Kutatásom során a polgárőrségre, a prevenciós tevékenység első számú letéteményesre számítok a közlekedés biztonság területén, ugyanakkor az önkéntes tevékenységében nem kizárólag a járőrszolgálatra, a SZEM³⁴ mozgalomra gondolok.

Hatékony, tevőleges részvételre, persze ehhez elengedhetetlenek a képzések, oktatások és a nem utolsó sorban az önkéntes részvételi akarat.



7. kép Sebességet mérő Önkéntes³⁵

Forrás: internet Andrew Mille Edge publikációja

Mint a nemzetközi példa Andrew Millie Edge Hill University kutató professzora is kutatásban bemutatja a prevenciós tevékenységben aktívan vesznek részt a civil bűnmegelőzés szereplői.

³³Cristián László-Szabó Csaba: A magánbiztonság az önkormányzati rendszet és a polgárőrség szerepe a turizmus védelmében, 18.o <https://docplayer.hu/227943064-Dr-christian-laszlo-dr-szabo-csaba-a-maganbiztonsag-az-onkormanyzati-rendszet-es-a-polgarorseg-szerepe-a-turizmus-vedelmeben.html>, letöltve 2022.09.03. 18:00

³⁴Christián László – Kardos Pál: Sokszínű Polgárőrség: New Yorktól az NKE egyetemi polgárőrségig Magyar Rendészet, 2019. 47. o

³⁵Andrew Millie: https://www.researchgate.net/publication/328335311_Research_on_volunteering_within_the_police letöltve 2022.09.03.18:09

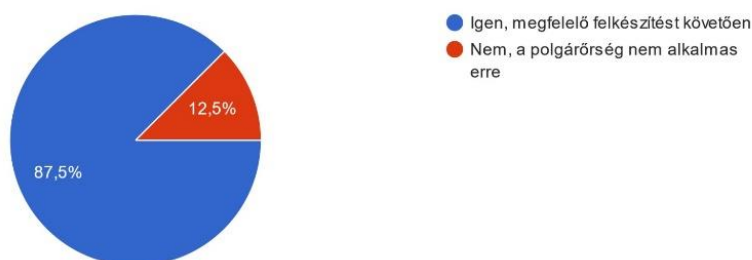
A helyi rendőrség által meghirdetett képzés elvégzését követően válhat a rendvédelmi szerv segítőjévé, tevékenységével a közlekedésbiztonságnak javításában a rendőrség erejét növeli az együttműködés vonalán.

Kutatásom egyik meghatározó oldala volt a polgárőrségre vonatkozólag, hogy az állampolgárok miként viszonyulnak a polgárőr oktatási tevékenységére. Erre vonatkozólag az alábbi kérdésre érkezett 136 válasz, melyet a 4. diagram mutat be.

4. diagram: A online kérdőív adatai, a polgárőrség bevonása a gyermekek közlekedésre nevelésébe

Ön szerint a Polgárőrség bevonható a gyermekek körében a közlekedésre nevelés hatékonyságának növelésére?

136 válasz



Forrás: Szerző saját on-line kérdőívének szerkesztése

Mint azt a diagram is szemlélteti a polgárőrség iránti bizalom magas az állampolgárok vonatkozásában. A gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését a válaszadók 87.5 % bízna rá a polgárőrség tagjaira, amennyiben arra megfelelő felkészítést kapnak. Magam is e mellett teszem le a voksom, egyúttal a civil bűnmegelőzési partner bevonásával a rendőrség számára újabb feladatba azt jelentheti, hogy további együttműködőkre számíthat. Vannak törekvések egyes településeken, ahol a polgárőr jelenlét megtalálható az oktatási intézményekben, azonban úgy vélem ez csekély számban nem biztosít elegendő segítséget a rendőrség számára. Egy központi iránymutatással, a települési önkormányzat meghatározó fellépésével, akár az anyagi támogatás célhoz kötöttségével elérhetővé válhat, a rendszeres előadás, prevenciós tevékenység.

A polgárőrség bevonása a gyermekek közlekedési versenyeibe, melyek helyi szintű lebonyolítása óriási terhet venne le a rendőrség válláról, nem a teljes feladatkör átadására, hanem kizárólag a szervező tevékenységben való részvételre gondolok. Ehhez biztosíthat eszközöket, szakmai felkészítést a rendőrség baleset-megelőzési szerve.

A nemzetközi példa, mely a közösségből vonja be parkolási rendszabályok betartására, vagy a kisebb súlyú közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos intézkedések lefolytatására a civil

bűnmegelőzésre vállalkozó személyeket, úgy vélem még hazánkban nem alkalmazható. A fokozatosság elvét követve, a rendőrség szorosabb partnereként, mindkét oldal szemléletváltásával, képzések és feladatok megosztásával a polgárőrség szerepvállalása is bővíthető a közlekedésbiztonság területén.

A polgárőrség hazánkban törvényi szabályozás híján nem lehet nagyobb szereplője a közlekedés biztonságának javításnak, mint a civil jelenlét önmagában. Kizárólag az óvó, őrző és figyelő tevékenysége, illetve prevenciós előadások megtartásra vonható be, de véleményem szerint ezt nem is szabad tovább bővíteni. A polgárőr semmilyen kényszerítő eszközzel nem szerelhető fel, az amerikai példa nem követhető hazánkban és ez szükségtelen is. A civil önvédelmi szervezet eszköztára a nevelés, példamutatás, felvilágosító kampányok célba juttatásával érheti el célját a jogállami keretek között.

5. A KUTATÁS BEMUTATÁSA

Kutatásom során online kérdőívet tettem közzé és azt a kérdéskört kutattam, hogy a válaszadók milyen módon közlekednek, mennyire érzik biztonságosnak a közúti közlekedést. A közlekedés biztonságának fenntartását kinek a feladatának tartják, látnak-e lehetőséget más szereplő bevonására a közlekedés biztonságának céljából. Az augusztus hónapban közzétett kérdőívet 136 fő töltötte ki.

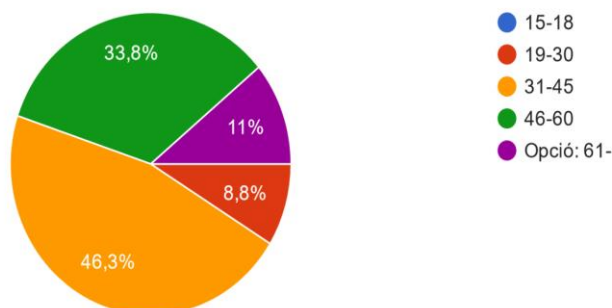
A kérdőívet kitöltők nemében a férfiak domináltak, 61.8 %-ban férfiak, míg 38.2 %-ban a nők adtak választ a feltett kérdésekre. Ez abból a szempontból érdekes adat, hogy a nőkkel szemben támasztunk negatív sztereotípiákat a közlekedés során. Következtetésem úgy vonom le, hogy a kérdőív kitöltők arányában a női társadalom számára is fontos a közlekedésbiztonság.

A válaszadók az aktív közlekedők köréből kerültek ki, melyet az 5. diagram szemléltet. A megkérdezettek 46.3%-a 31-45 éves-, 33.8 %-a 46-60 éves korosztályba tartozik. A kérdőívet kitöltők 11 %-a 61 éven felüli és 8.8 %-a 19-30 éves korosztályba sorolható.

5. diagram: Online kérdőív kitöltők korösszetétele, saját online kérdőív adatai

Melyik korosztályba tartozik?

136 válasz

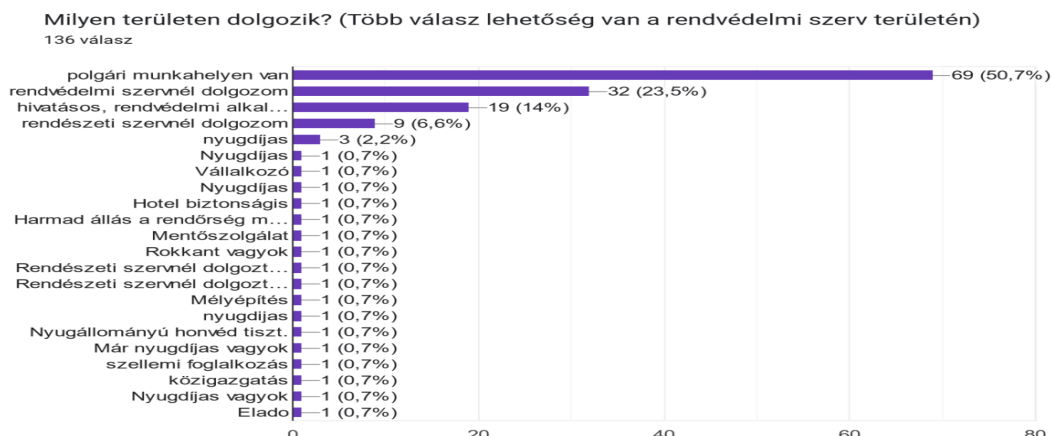


Forrás: Szerző saját on-line kérdőívének szerkesztése

Fontosnak tartottam a kérdőív válaszadóinak anonimitása mellett azt megismerni, hogy mely területen dolgozik, ezt mutatja be a 6. diagram. Erre azért volt szükségem, hogy a polgári munkahellyel rendelkezők száma alapján látható legyen, hogy miként vélekednek a rendőrség közlekedési szerepköréről a nem rendőri munkavállalók.

A kitöltésre vállalkozók 50.7 %-a polgári munkahellyel rendelkezik, a 23.5%-a rendvédelmi szerv állományában dolgozik, és csupán a megkérdezettek 6.6 %-a rendészeti szerv alkalmazottja. További munkahelyek a hotel biztonsági dolgozó, nyugállományban lévő, vállalkozó és egyéb szakterület képviselői.

6. diagram: Online kérdőív kitöltők foglalkozásának megoszlása, saját on-line kérdőív adatai alapján



Forrás: Szerző saját on-line kérdőívének szerkesztése

A kérdőívet kitöltők arra világítottak rá, hogy nincsenek megelégedve a közúti közlekedés biztonságával, mely úgy vélem a mielőbbi intézkedésre kell, hogy sarkallja a felelős szerveket. A baleset-megelőzésbe be kell vonni az önkormányzati rendészeti szerveket is, melyben a választ adók egyöntetűen állást is foglaltak.

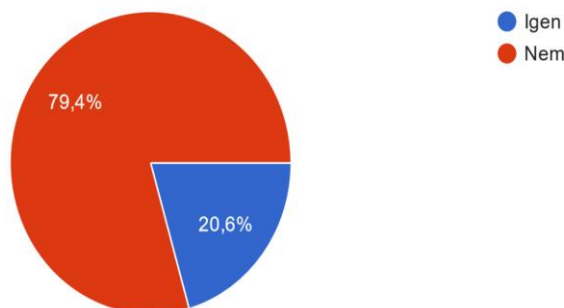
Véleményem szerint a magánbiztonsági szereplők bevonásában is látnak lehetőséget a kérdőívre válaszolók és nem utasítják el a sebességmérésre bevonható szereplők bővítését. A közlekedésbiztonság javítását a rendszeres ellenőrzésben látják. Az eredmények alapján úgy vélem leszögezhetjük, hogy nem a rendőrség egyedüli letéteményese a biztonság megteremtése, hanem ez közös együttműködésen alapuló kooperáció termékévé kell, hogy váljon.

A 7. diagram alapján a közlekedés biztonságának elégedettségére irányulóan mutatja a válaszok arányát a kérdőívet kitöltők, 79.4 %-a nem választ adott, míg a 20.6%-a elégedettségét fejezte ki. A 8. diagram az önkormányzati rendészet számára átadható sebességmérés és tilos jelzésen áthaladás ellenőrzési tevékenységre vonatkozó kérdésre kapott válaszok arányát mutatja. A válaszadók 38.2 % -a igennel válaszolt, hogy a rendőrség más feladatot tudna hatékonyan végezni ezidő alatt. Az együttműködésre 35.3 % tett javaslatot, míg 26.5 % elutasítja a településen létrehozott rendészeti szerv bevonását a közlekedésbiztonság területére.

7. diagram: Felmérés eredménye a közlekedésbiztonságáról, saját online kérdőív adatai alapján

Elégedett-e Ön a közúti közlekedés biztonságával?

136 válasz

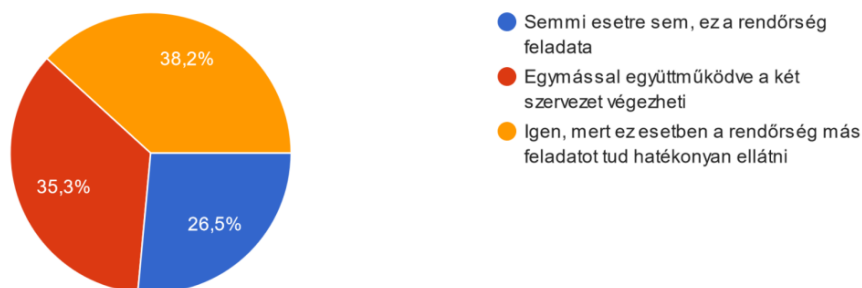


Forrás: Szerző saját on-line kérdőívének szerkesztése

8. diagram: Felmérés eredménye az önkormányzati rendészet és a rendőrség feladat megosztásáról, saját online kérdőív adatai alapján

Ön szerint az Önkormányzati rendészet számára átadható a rendőrség bizonyos közlekedésrendészeti tevékenysége? Pl. sebességmérés, tilos jelzésen áthaladás dokumentálása

136 válasz



Forrás: Szerző saját on-line kérdőívének szerkesztése

Az online kérdőív bemutatta, hogy a kitöltők túlnyomó része nem ismeri a komplementer rendészetet, ebből persze nem lehet levonni azt a következtetést, hogy ez egy ismeretlen fogalom. Azonban arra tényre rávilágított, hogy az oktatások során ezeket a szereplőket be kell mutatni, mind a személyekről, mind pedig a tevékenységükről részletes információkkal kell szolgálni az állampolgárok irányába.

Ezt erősíti meg az a kérdés elemzése is, mely arra irányult, hogy az önkormányzati rendész végezhet-e közúti ellenőrzést. A megkérdezettek 75 % -a nem választ jelölte meg, míg 25 % -a igennel válaszolt. A válaszadók lakóhelyének 66.9%-án önkormányzati rendészet van jelen, 19.9 % nyilatkozott úgy, hogy közterület-felügyelet van a településén, ahol él. A válaszadók 13.2 % lakóhelyén nincs egyik rendészeti szereplő sem.

Az együttműködés hatékonyságára adott válaszok előrevetítették a korábbi oktatásaim során tapasztaltakat, mégpedig a rendőrség és az önkormányzati rendészet és a polgárőrség közötti együttműködést a válaszadók 19.9 %-a értékelték a megadott (1-10-es skálán, ahol az 1 legrosszabb, 10 a legjobb) a nyolcadik helyre. A megkérdezettek 20.6 %-a legmagasabb értékre minősítette a nyolcadik helyre a rendőrség és a polgárőrség közötti együttműködést, míg a vizsgált személyek 19.1 %-a legrosszabb első helyre az önkormányzati rendészet és a polgárőrség közötti partnerséget minősítették. Ezekkel az értékkel arra lehet következtetni, mely a komplementer rendészeti szervek hibája is, hogy az együttműködés hiányos, gyenge lábakon áll. Ténnyeljáró van minden szereplőnek abban, hogy hatékony, mindenre kiterjedő közös tevékenységgel egy jól működő egymást kiegészítő szervezetként végezzék a biztonság megvalósítását.

A kutatás sikerességéhez a kérdőívre kapott válaszok jelentős része hozzájárul, a kérdésekre több esetben negatív válaszok érkeztek, melyek egyértelműen a szereplők tevékenységének fokozását vetítik előre. A feladatok megosztására adott válaszok a komplementer rendészet egyértelmű létjogosultságára hívja fel a figyelmet, ugyanakkor arra is rámutatnak, hogy a rendőrség egyes szerepét más szerv is elláthatja.

A válaszok kiinduló pontjai lehetnek egy új közlekedésbiztonság stratégia elgondolására, ellenőrzési feladatokba bevonható új szereplőkre és a feladatok elosztására is útmutatást adhat.

ÖSSZEGZÉS

*„Ahhoz, hogy az ember valami egész újat meglásson,
ahhoz egész másképp kell gondolkodni.
És ha az ember másképp gondolkodik,
azt mondják, hogy bolond.”*

(Szent-Györgyi Albert)

A téma kutatása során arra következtetésre jutottam, hogy a komplementer rendszet számára a jövőben hatékonyabb együttműködésre van szüksége, az állampolgárok részben ismerik az egyes szerveket, de mélyreható tudással nincsenek irányukba. A rendőrség bizonyos feladatait át kell, hogy engedje más szerv(ek) számára, nem ragaszkodhat görcsösen az egyes tevékenységekért.

Az egyik ilyen terület a sebességmérés a rendvédelmi szerv nem kizárólagos joggal bír a biztonságos közlekedés megvalósítása érdekében. A települési önkormányzatnak és a Magyar Közútnak is számos feladata van a prevenció területén. Ezek bővíthetők a sebességméréssel, melyhez a kutatásomban interjút adó szereplők egyöntetűen akként foglaltak állást, hogy nem szükséges ehhez az állami monopólium. Nincs szükség a rendőrség erőszakszervezetére, az automata módon való ellenőrzéshez, ahogyan az önkormányzati rendszet jogszabályon alapuló kényszerítő eszközei sem szükségesek.

Ennek a gondolatmenetnek a követése enged arra következtetni, hogy a sebességmérésbe a magánbiztonsági szolgáltatók is bevonhatók. Ugyan a magánbiztonsági szereplők a polgárjogi igénynek szereznek érvényt azzal, hogy a magánvagyon felett őrködnek, azonban egy átgondolt jogszabály módosítással a magánbiztonság jogosítványa is bővíthető. Azaz a feladatra kiválasztott, megfelelő rendőrségi és nemzetbiztonsági ellenőrzésen átesett vállalkozás a rendőrség szolgáltatójává válna. Nem tesz más feladatot, mint előre meghatározott helyen, időben hatósági jogkör nélkül, azaz megállításra, igazoltatásra, intézkedésre jogosultság nélkül méri a járművek sebességét. A tevékenység végzésével válna a magánbiztonsági szolgáltató a közlekedésbiztonság meghatározó részesévé.

A komplementer rendszet szereplői a társadalom biztonságának megvalósításában nélkülözhetetlen, a rendőrség egyedül nem képes megbirkózni az egyre növekvő és szerteágazó tevékenysége mellett a megnövekedett közlekedésrendészeti feladatkörrel.

Az önkormányzati rendésze, mint a helyi települések egyik biztonságát szavatoló szerve, a rendőrség számára a gyorshajítás és a tilos jelzésen történő áthaladás visszaszorítása hatékony partnerévé válhat. Kutatási eredményeim szerint, a válaszadók többsége gondolja úgy, hogy az önkormányzati rendészet önállóan és együttműködve is hatékony eszköz lenne a baleseti okok visszaszorításában. A magánbiztonsági szereplők esetében még él az a sztereotípa, hogy a vagyonőr a telephely portása, de úgy vélem ettől el kell szakadni. A szolgáltatási szektort be kell vonni más területre is, a rendőrséggel több területen dolgozik már jelenleg is együtt, mint azt az átlagember gondolja. Ugyanakkor erőforrásai még terhelhetők, további területen bizonyíthatja a biztonság megteremtéséhez való hozzájárulásával.

Hipotézisemet akként fogalmaztam meg, hogy rendőrség szerepvállalása mellett további rendészeti szervnek az önkormányzati rendészetnek, civil szervezeteknek, a magánbiztonságnak és a polgárőrségnek van helye és szerepe a közlekedésbiztonság javításában. Úgy vélem, hogy a kutatásom rávilágított e szereplők jelenlegi tevékenységének hiátusára. Gondoljunk vissza arra, hogy az általam megkérdezett emberek úgy vélik, hogy a közterület-felügyelő nem jogosult gépjárművezetővel szemben intézkedni. Ez alapján is látható, hogy nincsenek tisztában az állampolgárok a jogszabályokkal, persze nem jogszabályismeretet kell emiatt oktatni, hanem az érintett szerv képviselőinek, a rendészetnek az egyes rendészeknek szükséges a közterületen több időt eltölteni, illetve nyitni az állampolgárok irányába a megfelelő kommunikációs csatornákon. A dolgozatomban bemutatott példák bizonyítják, hogy helytálló az a gondolkodás, mely lehetőséget biztosítana az önkormányzati rendészet és a magánbiztonság számára a sebességellenőrzés és a tilos jelzésen történő áthaladás ellenőrzésére. Ebben a kutatás során megszólított rendőri- és rendészeti vezető és magánbiztonsági vállalkozást irányító ügyvezető is egyetértett velem.

Ezért úgy vélem, hogy a kutatásom megágyazhat ezeknek a szervezeteknek a közlekedésbiztonság területén. A komplementer rendészeti szereplők együttműködésében rejlik a jövőnk biztonságos közlekedésének záloga.

IRODALOMJEGYZÉK

Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára, Akadémia kiadó, Budapest 1983.

Beregnyei József: Szolgálati alapismeretek, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet, Budapest, 2008. 9.o

Budavári Árpád: Az alternatív rendészet lehetőségei a közfoglalkoztatásban egy magyar középváros példáján keresztül, Belügyi Szemle, 2020. 26.o <https://ojs.mtak.hu/index.php/bel-ugyiszemle/article/view/3880/3934>

Christián László - Rottler Violetta: A biztonság megteremtésének új megközelítése: komplementer rendészet, 2019. 91.o

Christián László, Komplementer rendészet. Ludovika Egyetemi kiadó Budapest 2022.

Christián László: Magánbiztonság elméleti alapjai, NKE Rendészettudományi kar, Budapest 2014. 11-12.o

Christián László: Rendőrség és rendészet. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Jogtudományi Intézet, Budapest 2016. 690.o és 695. o.

Christián László: Iránytű a polgárőrség és az önkormányzatok együttműködéséhez. Budapest 2017.

Christián László – Kardos Pál: Sokszínű Polgárőrség: New Yorktól az NKE egyetemi polgárőrségig. Magyar Rendészet, 2019. 47. o

Finszter Géza: A rendészeti rendszer alkotmányos és közjogi alapjai. 2. számú előtanulmány az átfogó rendészeti stratégia társadalmi vitájához [kézirat] (Budapest 2008) 24-25. o

Finszter Géza: A rendészet átalakulásának húsz esztendeje (1988–2008)

Mészáros Gábor: A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig Belügyi Szemle, 2017/3, 54. o, 57.o

Parádi József: A magyar állami rendőrség fejlődéstörténeti tapasztalatai 1867–1945. Rendvédelem-történeti Füzetek, 2012/25. 90. o.

Parádi József – Öry Károly: A magyar rendvédelem története. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Budapest, 1995, 109. o.

Boda József (szerk): Rendészettudományi Szaklexikon Dialog Campus, Budapest 2019. 66.o, 554.o

Tihanyi – Tóth Tímea: Személy és vagyonvédelmi tevékenység rendszete. A személy-és vagyonvédelem rendszetének eljárás jogi alapjai, Ludovika kiadó, Budapest 2022. 43.o

Tamás Zsolt – Molnár Katalin: A rendőrség közösséggel való kapcsolatának javítási lehetőségei. Belügyi Szemle, 2019. 47-48.o

Internetes források:

Óberling József: A közlekedésrendészet lehetőségei napjainkban című előadásában <https://player.slideplayer.hu/7/1948113/#> letöltve 2022. augusztus 25. 21:19

Andrew Millie: https://www.researchgate.net/publication/328335311_Research_on_volunteering_within_the_police letöltve 2022.09.03.18:09

Cristián László-Szabó Csaba: A magánbiztonság az önkormányzati rendészet és a polgárőrség szerepe a turizmus védelmében, 18.o <https://docplayer.hu/227943064-Dr-christian-laszlo-dr-szabo-csaba-a-maganbiztonsag-az-onkormanyzati-rendeszeti-es-a-polgarorseg-szerepe-a-turizmus-vedelmeben.html>, letöltve 2022.09.03. 18:00

Rudnay Béla: <https://hu.pinterest.com/pin/126452702021454069/> letöltve 2022.08.21. 16:58

1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről, 1.§-a, hatályos 2022.08.10. <https://njt.hu/jogszabaly/1994-34-00-00> letöltés ideje 2022.08.14. 22:55

1999.évi LXIII törvény: a közterület-felügyeletről, 17.§, hatályos: 2022. 08.14. <https://njt.hu/jogszabaly/1999-63-00-00>, letöltés ideje 2022.08.14. 21:55

Nemzetközi források, angol nyelvű forrásokat tanulmányoztam:

www.ocso.com/en-us/Careers/Employment-Information/Volunteer-Services

www.researchgate.net/publication/328335311_Research_on_volunteering_within_the_police

JEGYZÉKEK (KÉP, ÁBRA, DIAGRAM)

1. kép Rudnay Béla rendőrkapitány	13
2. kép Sebességmérést végző rendőr	16
3. kép VHKKEP-vel sebességmérést végző rendőr 2021	16
4. kép Kelemen János Sheriff-helyettes	18
5. kép Egyenruhás Police-rendőr.....	20
6. kép Önkormányzati rendészek	36
7. kép Sebességet mérő Önkéntes	53
1. ábra komplementer rendészet szereplői	26
2. ábra Győr Városrendészet Szervezeti ábra.....	44
1. diagram: Baleseti statisztika.....	7
2. diagram: A rendőrség, az önkormányzati rendészet és a magánbiztonsági szereplők létszámai	28
3. diagram: Győr Önkormányzati Rendészet	39
4. diagram: A online kérdőív adatai, a polgárőrség bevonása a gyermekek közlekedésre nevelésébe	54
5. diagram: Online kérdőív kitöltők korösszetétele, saját online kérdőív adatai	56
6. diagram: Online kérdőív kitöltők foglalkozásának megoszlása, saját on-line kérdőív adatai alapján	57
7. diagram: Felmérés eredménye a közlekedésbiztonságáról, saját online kérdőív adatai alapján	58
8. diagram: Felmérés eredménye az önkormányzati rendészet és a rendőrség feladat megosztásáról, saját online kérdőív adatai alapján	58

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet: Interjú
2. számú melléklet: Interjú
3. számú melléklet: Interjú
4. számú melléklet: Online kérdőív

1. számú melléklet:

Interjú Óberling József r. ezredes úrral, rendőrségi főtanácsos, címzetes egyetemi docenssel, az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály Vezetőjével. A kérdések megválaszolására az ORFK-n, Ezredes Úr irodájába került sor, melyre 25-30 perc állt rendelkezésre, mert ezt követően értekezletre került sor. Az interjú folytatására már nem volt mód. (Kivonat)

Amennyiben jogszabály lehetővé tenné, a komplementer rendészeti (önkormányzati rendészet, magánbiztonsági szolgáltatók,) Ön szerint bevonhatók lehetnek-e közlekedésrendészeti tevékenység végzésébe?

Mindennek alapja a megfelelő jogszabályi háttér, mely lehetővé teszi más szereplők bevonását a rendészeti feladatokba (...). Nem egyedi elképzelés, több EU országban is vesznek részt a rendőrségen kívül más szervek. Ilyen rendszer működik pl.: Olaszországban Polizia Municipale, Polizia Provinciale, ezek önkormányzati rendőrségek, de Olaszországban a csendőrségnek is van szerepe a közlekedés biztonság megteremtésében. (...) elvi lehetőségként van realitása annak, hogy az hazánkban az önkormányzati rendészet végezzen pl.: sebességellenőrzést, ám ennek kivitelezése jelenleg nincs napirenden (...). Jogszabályi felhatalmazás az önkormányzatok számára lehetőséget biztosít e baleset megelőzési tevékenységre. Jelenleg is van olyan együttműködés önkormányzatokkal, hogy adott településen automatamérési módban helyezzen ki a rendőrség sebességmérő készülékeket, rendőri jelenlét nélkül (...). Ugyan az önkormányzat biztosítja az infrastruktúrát ez továbbra is rendőri feladat maradt, osztom azt a véleményt, hogy a rendőrség monopol helyzetét a sebességmérés területén nem szükséges fenntartani. Alkalmas lehet az önkormányzati rendészet megfelelő képzéssel és ellenőrzéssel ennek a feladatnak az ellátására.

Az önkormányzatai rendészet intézkedési jogosultságának bővítése esetén önálló sebességmérő tevékenysége mennyiben segítené a rendőrség állományát?

(...) Az első kérdés megválaszolása során részben e témát már érintettük, kiegészítve mondom el, hogy a jelenleg hatályos jogszabály a közúti közlekedésről szóló törvény lehetővé teszi a sebesség mérést a települési önkormányzatok számára. Azonban jelenleg ezt a tevékenységet kizárólag a rendőrség hajtja végre. Önálló sebességmérési tevékenységet – amennyiben erre

megfelelő jogi háttér lehetőséget biztosít – kizáróan automata módban végezhetne más szerv. (...)nem szükséges rendőri végzettség, rendőrségi, rendészeti kényszerítő eszközök arra a tevékenységre mellyel nem kerül kontaktba az ellenőrzést végző az állampolgárral. Ugyan akkor azon is el lehet gondolkodni, hogy a rendőrségen belül és az önkormányzati rendészen kívül milyen szereplők vonhatók be (...). Azt vizsgáljuk meg, hogy a rendőrség bizonyos szerepeket átenged, bizonyos szerepeket magához von, pl.: rendőrség objektumainak őrzését magánbiztonsági szolgáltató végezte, mind addig, míg e feladatot a rendőrséghez tartozó FBŐ hatáskörébe került. De nézzük az újonnan megalakuló határvadász egységek felállítását, e szervezet feladatot fog elvonni a rendőrségtől. E gondolatmenet alapján akár a rendészeti igazgatási alkalmazott (RIASZ) állománycsoport is végrehajthatja ezt a feladatot. Mindennek alapja a megfelelő jogi háttér és vezetői döntés (...).

A magánbiztonsági szereplők bevonása a rendészeti (nem hatósági) feladatokba Ön szerint hatékony eszköz lenne a közlekedésbiztonság javítására? pl. sebességmérő készülékek üzemeltetésére, kizárólag automatamérés mellett, a rendőrség koordinálásával, és felügyeletével.

Véleményem szerint a szereplők bővítése során nem lényegi kérdés, hogy az önkormányzati rendészet vagy magánbiztonsági szereplő. (...) A kérdésre válaszolva elképzelhető a szolgáltatói szektor bevonása, melynek nem feltétele a magánbiztonsági szerepkör. Azt kell megvizsgálni, hogy miképpen lehet gazdaságosan, költséghatékonyan működtetni. Itt arra kell gondolni, hogy a szolgáltató számára, aki a sebességmérést végzi töltse ki az időt a megbízott feladattal. Ez lehet a sebességmérés és az összes azzal kapcsolatos tevékenység, pl. karbantartás (javítás, hitelesítés stb.) ezzel váltva ki a képzett, hatósági jogkörrel felruházott, intézkedésre jogosult rendőrt.

Interjú Udvardi Sándorral a Véd-Sz Kft. ügyvezetőjével

A kérdések megválaszolására a Véd-Sz Kft telephelyén került sor, melyre 20-30 perc állt rendelkezésre, mivel időközben értekezletre került sor. Az interjú folytatására már nem volt mód. (Kivonat)

Mióta van jelen a magánybiztonság területén?

A Véd-Sz Kft, idén 30 éves jubileumot ünnepelte, Dunaiújvárosban az egyik legidősebb vagyonvédelmemmel foglalkozó vállalkozásként van jelen. Telephelye és székhelye is ez idő alatt változatlan volt.

Mekkora létszámmal végzi a vagyonvédelmi tevékenységet?

A törzs létszáma a 30-35 fő, mely négy telephelyen oszlik meg, általában 6-8 fő van szolgálatban egy műszakban, mely 12 órás munkarendű. (...)

Ön szerint a magánbiztonságnak lehet szerepe a közlekedés biztonság megvalósításában?

(...)Véleményem szerint, igen azonban a Magyar kultúra erre nincs felkészülve jelenleg, ugyanakkor a rendészeti szereplőkkel való együttműködés lehetőséget biztosíthat ezen a területen. A sportmérkőzések biztosítása már elképzelhetetlen a magánbiztonsági szereplők bevonása nélkül, így úgy vélem a közlekedés vonalán is előbb-utóbb megjelenik a szolgáltatás valamely formája.

Ön szerint a rendőrség megfelelő erővel és technikai feltételekkel rendelkezik a közúti közlekedés biztonságának megvalósítására?

(...)Úgy vélem a technikai feltételek biztosítottak, a személyi oldal azutóbbi időszakban csökkenő tendenciát mutat.

Amennyiben a magánbiztonsági vállalkozások számára lehetőség lenne a közlekedésrendészeti tevékenység végzésére, vállalkozna-e a rendőrséggel való együttműködésre pl. sebességmérő üzemeltetésre?

Úgy gondolom erre a gazdasági szempontok szerint igen választ adok, mivel mindig több lábon kell állni egy vállalkozásnak a megbízások jönnek, mennek. (...)Ugyan cégünk biztos alapokon nyugszik, de egy állami megbízó olyan lehetőség, mely úgy vélem nagy biztonságot nyújtana

egy magánbiztonsági vállalkozásnak. Természetesen a részlet szabályok ismerete azért felülírhatja a válaszom. (...)

A rendőrséggel való együttműködésre tekintettel nemzetbiztonsági ellenőrzésen való átvilágítás, és azon való megfelelés Ön szerint negatív, vagy pozitív változást hozna cége számára a magánbiztonsági gazdasági oldalon?

Első sorban szeretném leszögezni, az fél, akinek van mitől (...). Cégünket ugyan nemzetbiztonsági ellenőrzés alá még nem vonták tudomásom szerint, de folyamatos kontroll alatt vagyunk a tevékenység véget. Egyik oldal a megbízó, a másik a hatóság, a megbízó elvárja, hogy tiszteséges, törvényes módon őrizzük a vagyonát, szavatoljuk a biztonság a dolgozóknak. A hatósági oldal pedig ezt garantálja, mégpedig a rendszeres ellenőrzéssel, a rendőrség évente ellenőrzi a vagyonvédelmi területet, illetve a NAV a gazdálkodási vonalon gyakorol kontrollt. Kérdésre válaszolva, igen a rendőrséggel való együttműködés minden bizonnyal pozitív irányba lendítheti a vállalkozásunk megítélését.

Ismeri Ön a komplementer rendészet fogalmát?

Igen, ennek mi is része vagyunk, ugyan a magánvagyon őrzését-, védését látjuk el, azonban ezzel a tevékenységgel közvetett módon a közbiztonságot is javítjuk. (...) ha csak arra gondolunk, hogy a vagyonőr alkoholszondás ellenőrzést végez és amennyiben a közterületről érkező járművezető pozitív mintát ad, értesíti a rendőrséget és átadja számára az intézkedést. Ezzel a tevékenységgel máris a közlekedésbiztonság területén találjuk a magánbiztonságot.

3. számú melléklet

Interjú Miletics Mórral Győr Városrendészet vezetőjével. A kérdések megválaszolására Győr Városrendészet telephelyén került sor, melyre 2-3 óra állt rendelkezésre. Az interjú folytatására már nem volt mód. (Kivonat)

Mikor alakult meg a Győri Önkormányzati rendészet? Volt-e előtt más szervezet pl. közterület-felügyelet?

A település közbiztonságának javítása iránti igény végett, 2020. október 01. napján alakult meg a Városrendészet Győr (...), az előd szervezet a Közterületfelügyelet és Mezei Őrszolgálat volt

Mi volt a megalakítás oka?

Modernizálás, új szemléletmód kialakítása, egy modern a mai kor kihívásainak megfelelő városi rendészeti szerv létrehozása.

Mekkora létszámmal alakult meg a szervezet, mennyi idő alatt lett végleges a létszáma?

A rendészet létszáma (...) 57 fő, ebből 40 fő járőr, 17 fő vezetés és adminisztrációs terület dolgozó, a megalakulás napjára lett teljes a létszám. (...)

Milyen szolgálati időbeosztása a rendészeknek, nappal éjszaka, 8, 12 óra?

(...)Járőrök többsége 12-24-12-48 órás egyenlőtlen munkaidő beosztásban dolgoznak, 8 fő járőr, akik a szolgálati feladataikból adódóan napi 8 órát dolgoznak, de az ő munka idejük is egyenlőtlen munkaidő beosztás, nem hivatali adminisztratív terület és a vezetők hivatali munkaidőben dolgoznak. (...)

Miként fogadta a rendőrség a rendészeti szerv létrejöttét.

Eleinte negatívan, egyrészt az előd szervezet idején lévő berögzült negatív sztereotípiák miatt, másrészt a szakmai feltételek és a bérfeszültség miatt, de a megalakulás óta ez megváltozott pozitív irányba. (...)

Hogyan fogadta a közvélemény a rendészeti személyeket?

Eleinte nem értették, voltak olyan negatív vélemények (...), hogy erre nincs szükség, de a szervezet és a rendészek munkája miatt mára ez megváltozott. Az emberek többségének a véleménye és hozzáállása sokkal pozitívabb, sőt már inkább minket keresnek meg egy adott rendészeti, közbiztonsági problémával nem pedig a rendőrséget (...). Ebben nagy szerepe volt annak, hogy

aktívan használtuk a helyi média és az általunk használt közösségi média felületeit (Győr+ Média, helyi újság, helyi tv, helyi rádió, facebook oldalunk, web oldalunk)(...)

Milyen szervezeti felépítéssel működik?



Miként határozták meg a rendészeti szerv feladatkörét?

Jogilag a feladatkör, hatáskör teljes mértékben megegyezik a korábbi közterület felügyelet hatásköreivel (...). A napi feladatok azonban túlmutatnak ezen (...), ma már többször is előfordul olyan bejelentés, küldés (akár a TIK részéről is), ami rendőrségi hatáskör lenne, mégis az elsődleges intézkedéseket a rendészet járőrei kezdik meg.

Melyek voltak az első intézkedések, melyeket a rendészek megtettek?

(...) egyrészt az új szolgálati időbeosztással biztosítottuk azt, hogy az állampolgárok 0-24 órában el tudjanak érni minket (az előd szervezet a klasszikus hétköznapi 8-16 órában dolgozott, így sok panasz volt arra, hogy nem érik el őket, késve vagy nem reagálnak a bejelentésekre).

Az elsődleges intézkedések közé azok tartoztak, amelyek nagyban hozzájárultak a városlakók szubjektív közbiztonság érzetének a javulásához frekvenciált városrészekben (...), helyszíneken állandó gyalogos szolgálattal biztosítottuk a jelenlétet, folyamatosan montíroztuk és montírozuk a lakossági panaszokat a szolgálat vezénylés alakítása végett. (...)

Az intézkedésekre hogyan reagáltak a város lakói?

(...) pozitívan, örültek, hogy végre látnak egyenruhás járőrt a lakókörnyezetükben.

A közlekedéssel összefüggő intézkedéseket folytatnak-e a rendészek?

(...) a hatáskörbe tartozó közlekedési szabálysértések elleni fellépés, intézkedés szorosan együttműködve a rendőrséggel, megerősítve őket létszámban, ellátjuk a rendezvények és a sportrendezvények területéhez, útvonalaihoz kapcsolódó lezárási, és forgalomirányítási feladatokat szolgálat teljesítése során rendőrség kérésére közreműködünk közúti baleset esetén a helyszín biztosításában, lezárásban, forgalomirányításban. (...)

Amennyiben jogszabály lehetővé tenné, létrehozna-e a rendészeti szervben belül közlekedésrendészeti tevékenységet végző egységet.

Egyrészt a megalakulásunk óta szerzett tapasztalatok alapján az elődszervezethez képest sokkal mélyebben és hatékonyabban folyunk bele a rendőrség közbiztonságot érintő feladataiba (...), segítve, kiegészítve őket. Másrészt pedig a helyi (kisebb) közbiztonságot érintő problémákra sokkal gyorsabban, hatékonyabban tudunk helyi rendészeti szervként reagálni. (...) Ugyanezt a metodikát követve a közlekedésrendészeti feladatokra is ki lehetne terjeszteni a helyi rendészeti szervek tevékenységét (...).

Közös vagy önálló szolgálat a jellemző a rendőrséggel?

(...) napi rendszerességgel nappal és éjjel is látunk el közös szolgálatot közrendvédelmi rendőrkollégával, illetve részt veszünk a rendőrség által időszakonként megtartott akció szolgálataiban.

Mennyi közlekedésrendészeti intézkedést folytattak le a rendészek 2020-2021. évben, ezek melyek voltak?

(...) 2020.09.10-től 2020.12.31-ig összesen 2096 db, míg 2021. évben összesen 4728 közlekedésrendészeti intézkedés történt. Ezekben a számokban benne van a közlekedési szabálysértések során alkalmazott (...), a feljelentés, a helyszínbírság és a távollétes helyszíni bírság is.

Illetve a statisztikába nem mutathatók ki azok a feladatok, intézkedések, amelyek a szolgálat teljesítése során adódtak pl: futó rendezvény útvonalának biztosítása, forgalomirányítás, vagy egy közúti baleset helyszínén történő forgalomirányítás a balesethelyszínelő rendőrkolléga irányításával segítve őt ezzel. (...)

Mi a véleménye a TDK dolgozatom felvetésének az önkormányzati rendészet mélyebb bevonása a település közlekedésrendészeti ellenőrzésbe, pl. sebességmérésre, kiemelt szabálysértések esetén való intézkedésre.

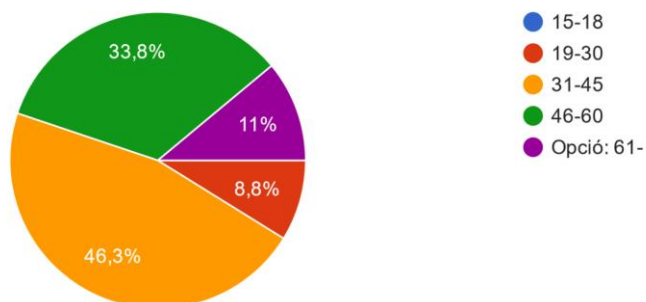
(...) álláspontom szerint ez megvalósítható lenne, a 12. pontban leírt tapasztalatok alapján (...).

4. számú melléklet:

Online kérdőív

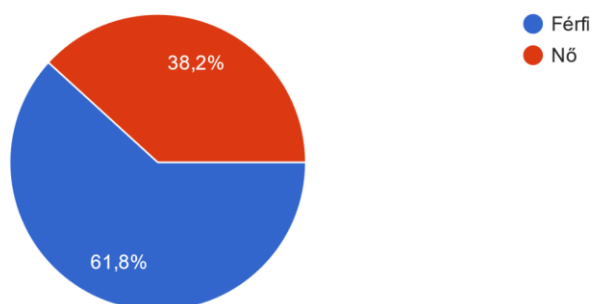
Melyik korosztályba tartozik?

136 válasz



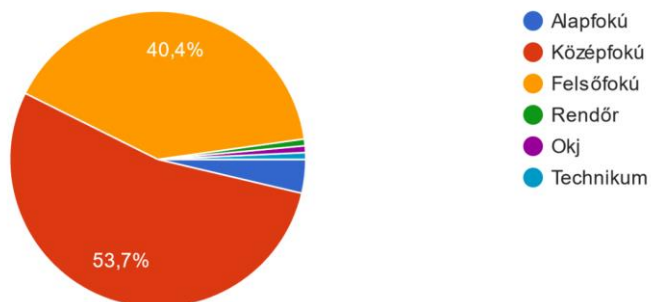
Neme?

136 válasz



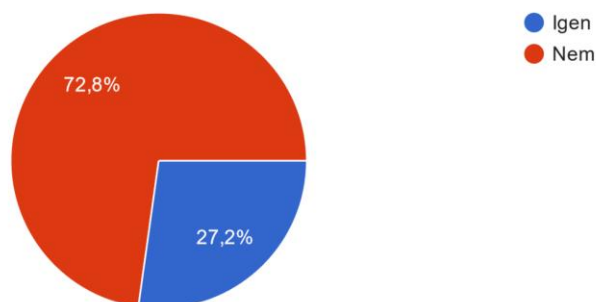
Iskolai végzettsége?

136 válasz



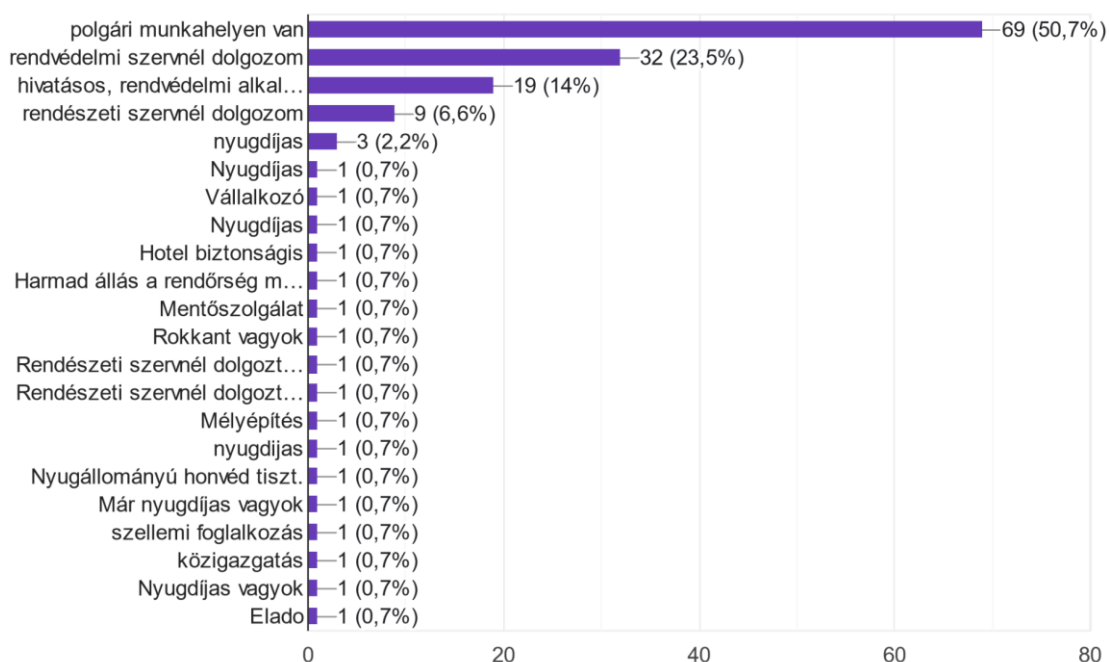
Hivatásos gépjárművezető?

136 válasz



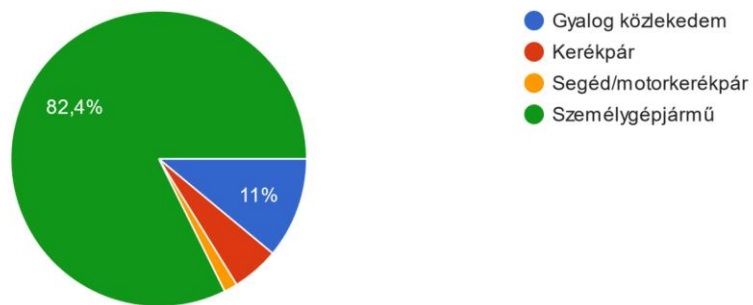
Milyen területen dolgozik? (Több válasz lehetőség van a rendvédelmi szerv területén)

136 válasz



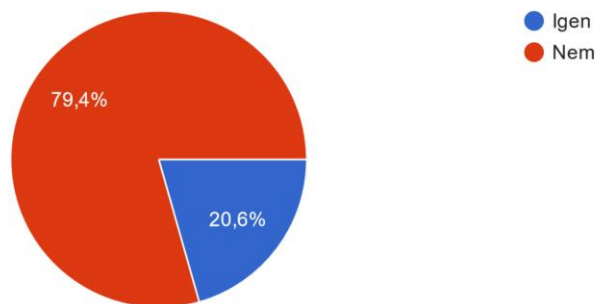
Milyen közlekedési módot használ a leggyakrabban?

136 válasz



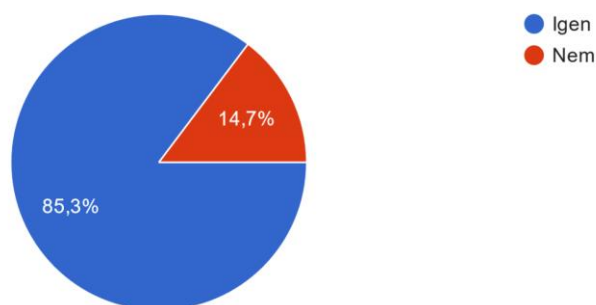
Elégedett-e Ön a közúti közlekedés biztonságával?

136 válasz



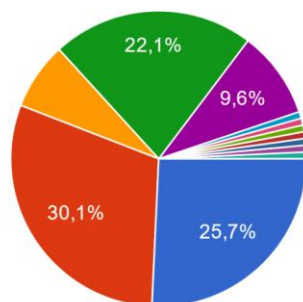
Ön szerint a rendszeres ellenőrzés javítja a biztonságos közlekedést?

136 válasz



Ön szerint a kinek a feladata közlekedés körében a rend, biztonság megteremtése?

136 válasz

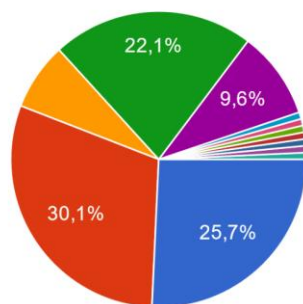


- Általában ez a rendőrség feladata
- Többnyire ez a rendőrség feladata
- Kizárólag a rendőrség feladata
- A rendőrségen kívül van más szerv a...
- A rendőrségen kívül van más szerv a...
- Önkormányzati rendészet
- Minden közlekedőnek a feladata
- Kollektív terméke az összes résztvevő...

▲ 1/2 ▼

Ön szerint a kinek a feladata közlekedés körében a rend, biztonság megteremtése?

136 válasz

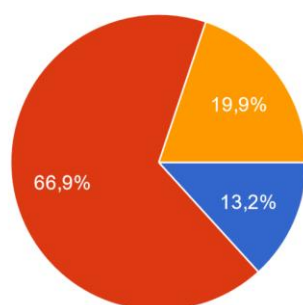


- Általában ez a rendőrség feladata
- Többnyire ez a rendőrség feladata
- Kizárólag a rendőrség feladata
- A rendőrségen kívül van más szerv a...
- A rendőrségen kívül van más szerv a...
- Önkormányzati rendészet
- Minden közlekedőnek a feladata
- Kollektív terméke az összes résztvevő...

▲ 1/2 ▼

Az Ön lakóhelyen van-e Önkormányzati rendészeti szerv, vagy közterület-felügyelet?

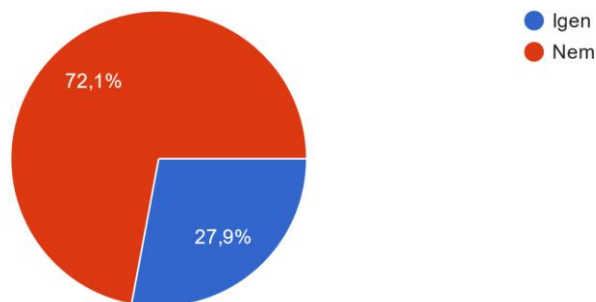
136 válasz



- Önkormányzati rendészet
- Közterület-felügyelet
- Nincs egyik sem

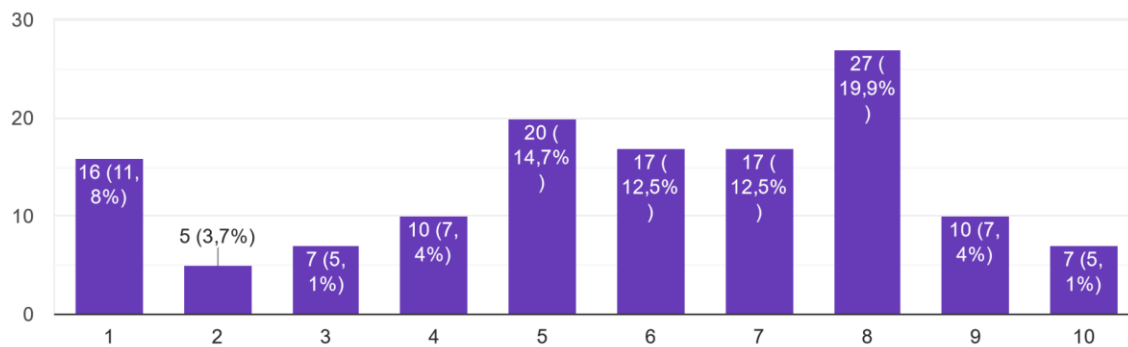
Ismeri Ön a Komplementer rendészetet?

136 válasz



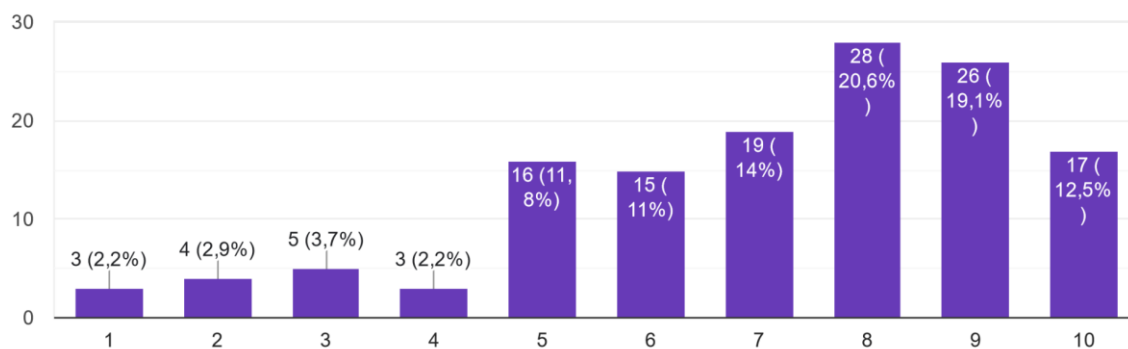
Ön szerint mennyire hatékony az együttműködés a lakóhelyén a rendőrség, az önkormányzati rendészeti szerv és a polgárőrség között? Jelölje meg a helyes számot a skálán!

136 válasz



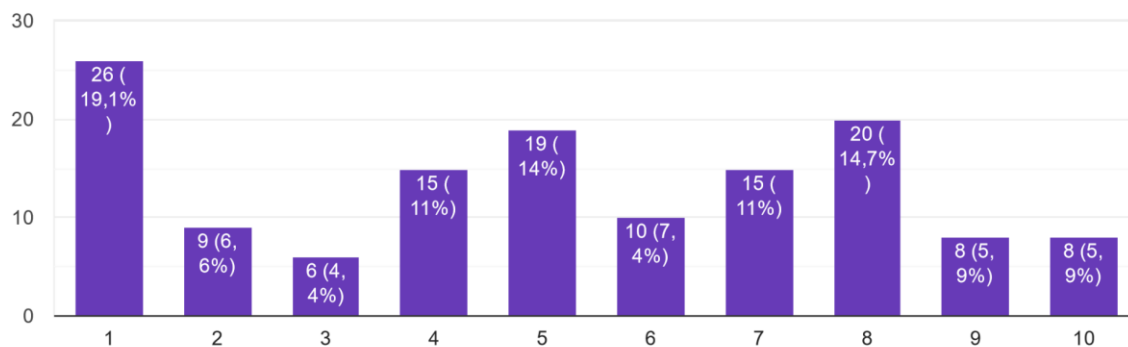
Rendőrség és a Polgárőrség között?

136 válasz



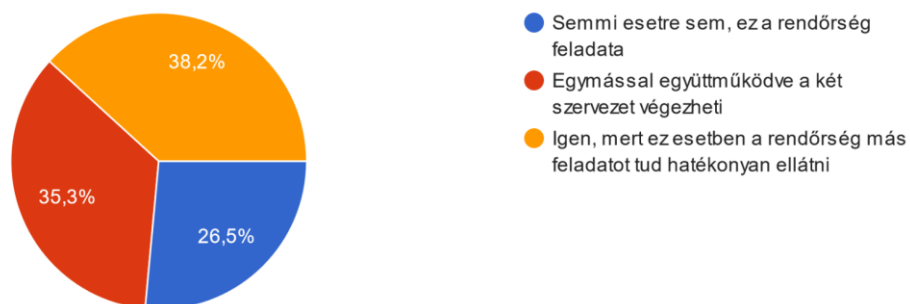
Önkormányzati rendészet és a Polgárőrség között

136 válasz



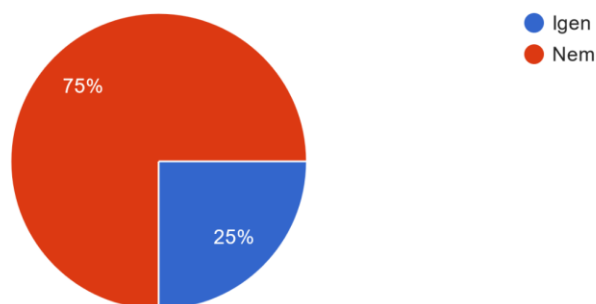
Ön szerint az Önkormányzati rendészet számára átadható a rendőrség bizonyos közlekedésrendészeti tevékenysége? Pl. sebességmérés, tilos jelzésen áthaladás dokumentálása

136 válasz



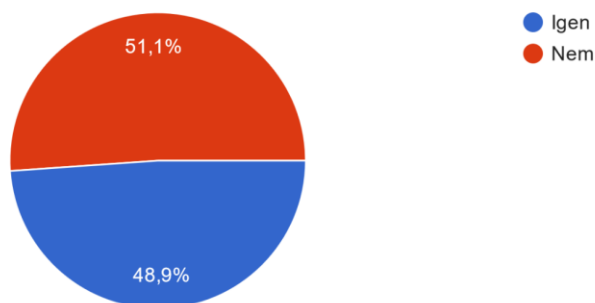
Az Önkormányzati rendészet tagja jogosult Ön szerint közúti ellenőrzésre?

136 válasz



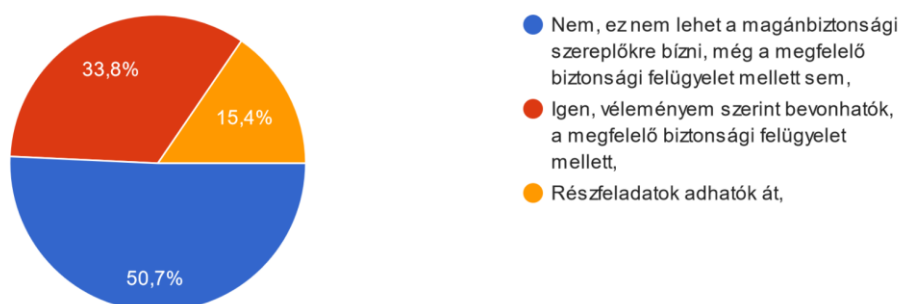
Ön szerint az Önkormányzati rendészet megfelelő visszatartó erő lenne, ha rendszeresen közúti ellenőrzést végeznének?

135 válasz



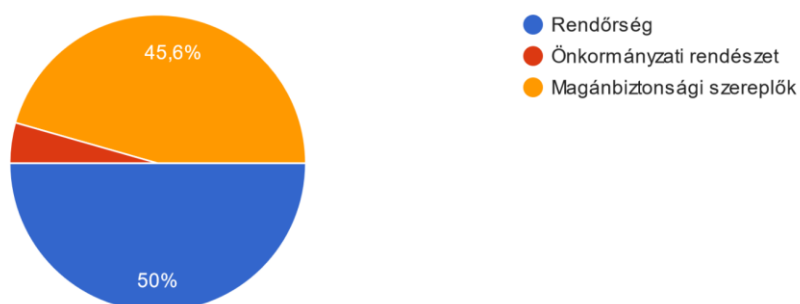
Mit gondol a magánbiztonsági szereplők bevonhatók-e a közúti közlekedés biztonságának növelésére?

136 válasz



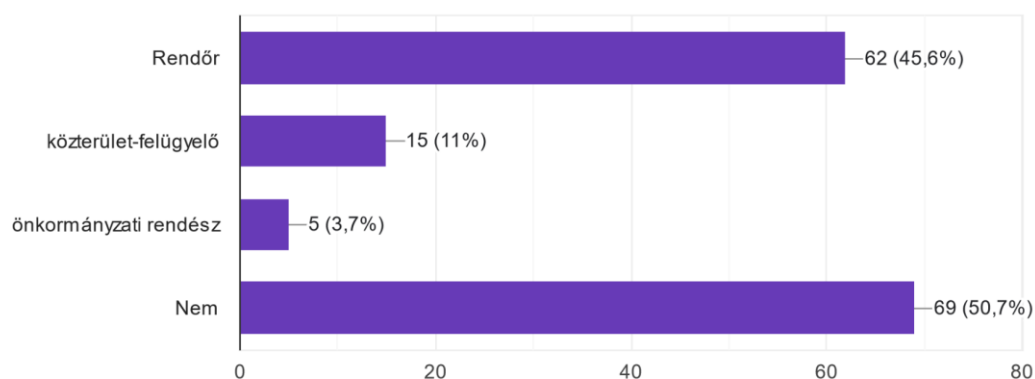
Ön szerint melyik szervezet tud élni az innovációk adta lehetőséggel, a lehető leggyorsabban követni az ágazatban megjelenő új eszközöket?

136 válasz



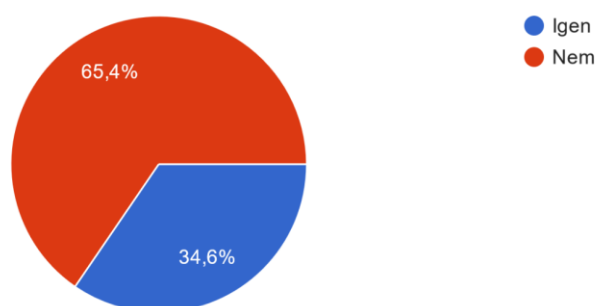
Önnel szemben intézkedett-e rendőr vagy önkormányzati rendész vagy közterület-felügyelő közlekedési szabálysértés elkövetése miatt? (több válasz is lehetséges)

136 válasz



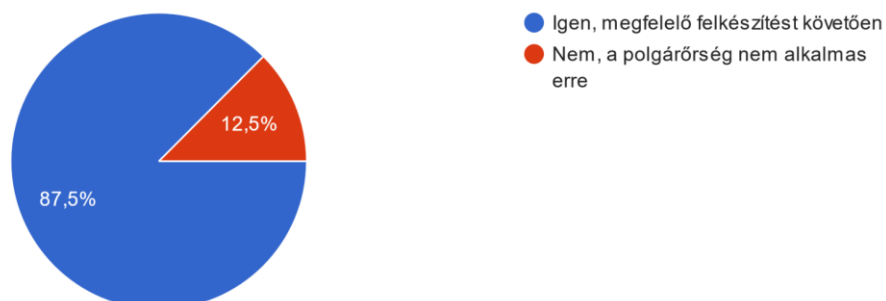
Ön szerint a gyermekek közlekedésre nevelésére fordított idő és az abban részt vevő szereplők hatékonyan látják el a feladataikat, megfelelő eszközök állnak rendelkezésükre?

136 válasz



Ön szerint a Polgárőrség bevonható a gyermekek körében a közlekedésre nevelés hatékonyságának növelésére?

136 válasz



Ön szerint az útdíjfizetést ellenőrző járművekben elhelyezett sebességmérő készülékkel növelhető lenne a biztonságos közlekedés?

136 válasz

