

Tanulmányok

Felföldi Péter, Harangozó Valentin: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre

Polyákovics Balázs: Járművezetés ittas állapotban és a zéró tolerancia – egy kutatás eredményei

Hadra Perta: Közlekedjünk együtt, vigyázzunk Egymásra!

Gál Erika, Molnár Ferenc: Az infokommunikációs eszközök evolúciója és jövője a rendészeti alkalmazásban (II.rész)

Szabados András: A prostitúció szabályozása és társadalmi megítélése

Vélemények

Pataky Csaba: Mi lesz veled, közlekedési bíraskodás? I. rész

KÖZBIZTONSÁGI SZEMLE

A MAGYAR RENDÉSZETTUDOMÁNYI TÁRSASÁG
KÖZBIZTONSÁÉGI TAGOZATÁNAK
TUDOMÁNYOS FOLYÓIRATA

II. ÉVFOLYAM / 1. SZÁM / 2021 június

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

Főszerkesztő:

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

A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:

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

Szerkesztőbizottság elnöke:

TIHANYI MIKLÓS Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Szerkesztőbizottság:

BUDAHÁZI ÁRPÁD PhD egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

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

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

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

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

GÁL ERIKA tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

KARDOS SÁNDOR Ph.D. (ORFK)

LAKATOS TIBOR (BM)

MÁTYÁS SZABOLCS Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR Ph.D. tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

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

PAPP DÁVID mestertanár (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

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

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

Technikai szerkesztő:

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Kiadó:

Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozat

Szerkesztőség:

1089 Budapest, Diószegei Sámuel u. 38-42.

kozbiztonsagiszemle@gmail.com

II. évfolyam, 2021/1. szám

Megjelenik évente két alkalommal.

Tartalomjegyzék

Tanulmányok

Felföldi Péter, Harangozó Valentin: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre	9
Polyákovics Balázs: Járművezetés ittas állapotban és a zéró tolerancia – egyik utatás eredményei	39
Hadra Petra: Közlekedjünk együtt, vigyázzunk Egymásra!	57
Gál Erika - Molnár Ferenc: Az infokommunikációs eszközök evolúciója és a jövője a rendészeti alkalmazásban (II. rész).....	65
Szabados András: A prostitúció szabályozása és társadalmi megítélése ...	78

Vélemények

Pataky Csaba: Mi lesz veled, közlekedési bíraskodás? I. rész.....	93
-------------------------------------------------------------------	----

Lectori Salutem!

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle II. évfolyamával köszöntöm Önöket. E lapszámunk terjedelme mutatja, hogy a rendészettudomány területén növekvő számban folynak empirikus kutatások. Számtalan érdekes és értékes felmérés, kutatás eredményeit közöljük. Betekintést nyerhetünk az e-rollerek világába, azok baleseti adataiba és ezek összefüggéseibe; ugyancsak az ittas vezetés hazai helyzetébe; rövid bemutatásra kerül a gyermekek körében végzett hazai balesetmegelőzési, közlekedésbiztonsági oktatás helyzetképe; folytatódik az infokommunikációs eszközök rendészeti alkalmazása evolúciójának és jövőjének vázolása; és nem utolsósorban röviden szemléljük a hazai prostitúciós helyzet szabályozása és társadalmi megítélésének tükrében felmerülő rendészeti problémákat, kihívásokat.

Új taggal bővült a lap szerkesztőbizottsága. Milica Kolaković-Bojović PhD a Szerb Kriminológiai és Társadalomtudományi Kutatóintézet tudományos főmunkatársa segíti a továbbiakban a szerkesztőbizottság munkáját.

Lapunk új rovattal bővült. A „Vélemények” rovatban kívánunk helyet biztosítani azoknak az írásoknak, amelyek elsősorban nem tudományos eredményekkel, hanem gyakorlati tapasztalatok bemutatásával, személyes meglátások közlésével kívánják fejleszteni a közbiztonság területén folyó diskurzust.

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

A szerkesztőbizottság nevében:

Tihanyi Miklós

a szerkesztőbizottság elnöke

E számunk szerzői:

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd, Nemzeti Közszerológáti Egyetem)

HARANGOZÓ VALENTIN (r.tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszerológáti Egyetem)

POLYÁKOVICS BALÁZS (r.tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszerológáti Egyetem)

GÁL ERIKA (tanársegéd, Nemzeti Közszerológáti Egyetem)

MOLNÁR FERENC (Budapesti Rendőr-főkapitányság Közrendvédelmi Főosztály)

HADRA PETRA (Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság)

SZABADOS ANDRÁS (Budapest Rendőr-főkapitányság VIII. Kerületi Rendőrkapitányság)

PATAKY CSABA (ügyvéd, közlekedési és biztosítási szakjogász)

E számunk lektorai:

MAJOR RÓBERT PHD (egyetemi docens, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR PHD (tanársegéd, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

GÁL ERIKA (tanársegéd, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

PAPP DÁVID (mestertanár, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

A közlés feltételei

Tisztelt Olvasó!

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

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

Terjedelem

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

A közlemény szerkezete és formája

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

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

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

Hivatkozások

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

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

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

FELFÖLDI PÉTER, HARANGOZÓ VALENTIN

AZ ALTERNATÍV KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK BUDAPESTI HELYZETKÉPE, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ E-ROLLEREKRE

Overview of alternative transportation modes focused on e-scooters – a study from Budapest

Absztrakt

Tanulmányunkban bemutatjuk a budapesti mikromobilitási eszközök egy csoportjának, az elektromos rollereknek és a kerékpároknek a forgalmi arányát Budapest egy kiemelten forgalmas pontján. A forgalomfelvételen alapuló adatgyűjtés 2021 februárjában és márciusában készült. Ezenfelül a rendőrség által gyűjtött baleseti adatokra alapozva megvizsgáljuk a 2020-as, elektromos rollereket is érintő balesetek jellemzőit. Legvégül javaslatokat teszünk a biztonságosabb közlekedést elősegítő jogszabályi környezet kialakítása érdekében.

Kulcsszavak: kerékpár, roller, elektromos roller, e-roller, baleset

Abstract

In this paper we present the traffic ratio of a group of micromobility devices in Budapest: electric scooters and bicycles at a busy traffic area of Budapest. Data collection based on traffic counting was conducted in February and March 2021. Based on accident data collected by the police we will examine the characteristics of accidents involving electric scooters in 2020. Finally we make proposals for the upcoming legislation for e-scooters that can result safer transportation.

Keywords: bicycle, scooter, electric scooter, e-scooter, road accident

Problémafelvetés

Az e-rollerek szabályozása ma Magyarországon nem teljes körűen megoldott kérdés. Jogszabályaink nem írnak elő kötelezettségeket az e-roller vezetői számára. Pedig az e-roller-vezetők száma nap, mint nap nő és ezzel egyenes arányban nő azoknak a közúti baleseteknek a számossága is, melyeknek az e-rollerek vezetői az okozói, vagy esetleg károsultjai. Erre a balesetszám-változásra jelen tanulmány második felében számszerű értékeket és grafikonokat is bemutatunk. A probléma kétoldalú, hiszen az e-rollert használók nem tudják, hogy milyen szabályok vonatkoznak rájuk. A gépjárművezetők pedig nem tudják, hogy hogyan kell az e-rollerekre tekinteni, például egy alá-fölé rendeltségi viszonyban, ahol a gyengébb közlekedőnek lenne elsőbbsége, a gépjárművezető könnyen megzavarodhat, hiszen a járművezető képzés során sem készítették fel erre. Ezért úgy gondoljuk, hogy a probléma megoldásához az első lépéscsoport, hogy jogilag pontosan kategorizálni kell az e-rollereket.

Hazai jogszabályi háttér

Amennyiben a mai napon valaki megvásárol egy e-rollert, és szeretne utánajárni, hogy a megvásárolt járművével kapcsolatban milyen hatályos jogszabályok vannak érvényben, akkor nem kap információt arra vonatkozóan, hogy mikor használhatja, hol közlekedhet vele, van-e hozzá kötelezően előírt védőfelszerelés. A közlekedési jogszabályokból az sem derül ki, hogy egyáltalán járműről van-e szó.

Belügyminisztériumi álláspont

A szabályozásra irányuló törekvések már 2019-ben elindultak, ez körülbelül egyidőre tehető az elektromos rollerek elterjedésének kezdetével. Mivel már 2019-ben is észlelték, hogy ezek a járművek valószínűleg nagy számban el fognak terjedni, ezért törekvések indultak annak érdekében, hogy a járműveket pontosan kategorizálják és alkossanak rájuk megfelelő szabályozást. Amennyiben gyalogosnak minősül, akkor alapvetően a járdán kell közlekednie, amennyiben kerékpár, akkor főleg az úttesten, azonban ha segédmotoros kerékpár, akkor kizárólag az úttesten közlekedhet. Adott esetben, az intézkedő rendőr sem tudja, hogy mely járműre meghatározott szabályok érvényesek rá, így nem tudja szankcionálni a jogsértő magatartást. Ennek a megoldására, kizárólag az országgyűlés képes, ezért a kérdéskör felmerült parlamenti szinten is még 2019-ben. Dr. Vadai Ágnes országgyűlési képviselő asszony írásbeli választ igénylő kérdést nyújtott be a Belügyminisztérium irányába, melyre Dr. Pintér Sándor belügyminiszter úr 2019. november 21-én, az alábbi tájékoztatást adta: „Az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni. A Rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni”¹

A válasz alapján tehát az elektromos rollerek segédmotoros kerékpárnak felelnek meg. Ebben az esetben, viszont az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (továbbiakban: KRESZ) alapján bár nem gépjármű, azonban mégis sok szabály vonatkozik rá. Például vezetői engedély kell ahhoz, hogy valaki részt vehessen vele a közúti közlekedésben. Ez segédmotoros kerékpár esetében legalább 14. életévet betöltött személy lehet csak, hiszen az „AM” kategóriás vezetői engedély megszerzésének feltétele a betöltött 14. életév.²

Kötelező védőfelszerelés van hozzá előírva, amely a bukósisak, és azt is rendeltetésszerűen bekapcsolva kell viselnie az e-roller vezetőjének.³

Kerékpársávon kizárólag lakott területen kívül közlekedhetnek vele, így például Budapest lakott területén tilos, és a hatályos szabályozás alapján utast szállítani sem szabad vele. Kötelezően fel kell szerelni a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 11. számú melléklete alapján helyzetjelző lámpákkal és tompított fényszóróval, illetve ezekkel ki is kell kivilágítani. A megengedett maximális sebessége 40

¹ BM/17105-4/2019. számú írásbeli válasz

² URL1

³ URL1

km/óra lehet, amely sebességet egyes e-roller típusok könnyedén elérnek.⁴ A KRESZ alapján még további szabályok is vonatkoznak jelenleg az e-rollert használókra, amennyiben a segédmotoros kerékpárra vonatkozó szabályozást tekintjük. Azonban sajnos a gyakorlat azt mutatja, hogy ezen szabályok betartásának megkövetelése ellentmondásként jelentkezhet. Hiszen amíg egyes segédmotoros kerékpárok kialakításukból következően gyakran megegyeznek egy már közlekedésbiztonsági szempontból erősebb járműnek, addig egy elektromos roller szinte a kerékpárral megegyezően gyenge közlekedőnek számít. Az alábbi ábrát tekintve jogosan merül fel a kérdés, miszerint biztos ugyanabba kategóriába tartozik-e az elektromos roller és az 1. ábrán látható jármű.

1. ábra Egy segédmotoros kerékpár



forrás: ⁵

Alternatív közlekedési eszközök

Napjainkban mondhatni minden régebbi hagyományos közlekedési eszköznek van egy újabb változata, amit a technológiai fejlődésnek köszönhetünk. Legyen szó akár kerékpárról, akár rollerről, akár gördeszkaról. „A kerékpárok helyett például megjelentek más, kis helyigényű és kis energiafelhasználású, de rugalmas mobilitást szolgáló eszközök. Ezeket az eszközöket nevezhetjük mikromobilitási eszközöknek.”⁶ Előnyük egyben a probléma gyökere is, ugyanis a használójuk jelen jogszabályok szerint gyalogos.⁷ A már meglévő, jogszabály szerint is járműnek minősülő közlekedési eszközök mellett megjelentek szinte teljesen új, eddig nem ismert közlekedési eszközök is. Rengeteg tényező befolyásolhatja a választást, hiszen mindegyik közlekedési eszköznek megvan a maga sajátossága.

Amennyiben valaki hosszabb távokat tervez az egyes alternatív közlekedési eszközökkel, tekintettel kell lennie a hatótávolságra és akkumulátor kapacitásra is, és persze a komfortra. Hosszabb távra alkalmasabb egy üléssel rendelkező elektromos eszközt választani. Viszont rövidtávon, például városon belüli közlekedésre tökéletes választás lehet az e-roller, hiszen álló pozícióban is kényelmesen vezethető rövid útszakaszokon.

A terület jellege szintén befolyásoló tényezővel bír adott esetben, hiszen nem mindegy, hogy az a környezet, ahol használni szeretnénk ezeket az eszközöket, milyen sajátosságokkal rendelkezik. Ha rosszabb állapotú utak állnak rendelkezésre, vagy sok a füves-kavicsos terület, akkor érdemesebb egy nagyobb kerekű közlekedési eszközt választani, amely az adott útviszonyokhoz megfelelő kerékmérettel és gumitípussal rendelkezik.

Véleményünk szerint a legtöbb ember döntésénél a leghatározóbb szempont ezek mellett, az a már említett akkumulátor kapacitása, illetve a motor teljesítménye, majd az ebből következő maximális végsebesség. Akik hosszabb utakat szeretnének megtenni, számukra ajánlottabb egy nagy kapacitású akkumulátorral rendelkező közlekedési eszköz választása, hiszen egy feltöltéssel a leghosszabb távolságot ezekkel lehet megtenni. A motor teljesítménye azért fontos szempont, mert a saját testsúlyunkat nem mindegy, hogy milyen teljesítményű motor mozgatja meg, főleg egy emelkedő

⁴ URL1

⁵ Kép forrása: URL2

⁶ Felföldi, 2020, 120.

⁷ Fülöp et al., 2005, 48.

útszakaszon. Fontos szempont a választás során az is, hogy az adott alternatív közlekedési eszköz gyártója kínál-e az eszközhöz saját applikációt, amellyel megtudhatunk különböző információkat a járművünkről, vagy a megtett úttal kapcsolatos információkról.

Az elektromos rollerek

E-rollerek specifikációi

Az elektromos rollerek Magyarországon elég nagy arányban figyelhetők meg a közúti közlekedésben, melyet kutatásunk eredménye is bizonyít. Azonban e-roller és e-roller között is van különbség mindegyik típus más-más specifikációkkal rendelkezik. Általánosságban megállapítható, hogy nagyon hasonlítanak a hagyományos társaikhoz, amelyek már évtizedek óta kaphatóak és jelen vannak a mindennapokban. Kialakításuk is megegyezik a hagyományos rollerekkel, pár apró mégis fontos eltérésekkel. Rendelkeznek fellépő résszel, amelyek általában csuszásgátló bevonattal vannak ellátva és egyes gyártók vízhatlan anyagból is készítik ezeket a részeket, így még esős időjárásban is maximális biztonsággal használhatóak. A legtöbb e-roller kormányja állítható magasságú, ami szintén fontos biztonsági szempont, hiszen minden felhasználó a saját magasságához mérten tudja állítani, így könnyedén irányítható a jármű. A fékrendszerük is eltérőek, hiszen nem mindegyik gyártó ugyan azokat a technológiákat alkalmazza. Vannak egyes típusok, amelyek fékkarral rendelkeznek, vannak olyanok, amelyeken a fékezést hátul lábbal működtetve kell végrehajtani, de lehet ezeknek a kombinációja is. A fékrendszerrel elmondható, hogy motorfékkel majdnem a legtöbb e-roller rendelkezik, ezen felül vannak olyan típusok, amelyek tárcsás fékkel is rendelkeznek. A gördülékeny haladást a kerek biztosítja, a legtöbb típus két keréssel van felszerelve, azonban megtalálható a piacon három és négy kerekes verzió is. A kerekeken található gumik is típusonként eltérőek lehetnek, hiszen vannak tömör gumis változatok, amelyek jobban ráznak, és az úthibákat jobban lehet velük érezni, de vannak fűvott gumiabroncsos változatok is, amelyek sokkal jobbak lengéscsillapítás szempontjából, azonban hajlamosak gyakran defektet kapni. Meg kell említeni, hogy egyes változatok rendelkeznek üléssel is, amelyek biztonsági és kényelmi szempontból jobbnak tekinthetők.

Az e-rollerek technikai adatait tekintve is számtalan különbség található egyes típusok között. A legtöbb roller összecuszkodható ebből adódóan könnyen szállíthatók, ez fontos szempont lehet vásárláskor, hiszen egy hirtelen bekövetkezett esőzés sem tudja megszakítani az útját senkinek, mert csak össze kell csukni és máris lehet fel lehet szállni egy tömegközlekedési eszközre, hiszen körülbelül hasonló nagyságú mint egy kézipoggyász, így praktikus és kompakt is. Az elektromos rollerek kijelzővel is rendelkeznek, amelyről megtudható a legtöbb információ a roller állapotával kapcsolatban, például a pillanatnyi sebesség vagy az akkumulátor töltöttségének állapota. A gyártók általában 25 km/órás végsebességre korlátozzák a típusok maximális sebességét, de található olyan típus is, amelynek a végsebessége elérheti a 35 km/órát is. Rendelkezhetnek még továbbá lopásgátlóval, tempomattal és egyéni sebességkorlátozó funkcióval is. Fontos megemlíteni, hogy bizonyos típusok rendelkeznek úgynevezett KERS rendszerrel, ami azt a célt szolgálja, hogy a fékezés során vagy egy lejtőn lefelé haladva a jármű a saját helyzeti és mozgási energiáját alakítja vissza elektromos energiává és azt - bár veszteségesen - képes visszatölteni az akkumulátorba. Így az átlagos hatótávolságuk az e-rollereknek 30-45 kilométer közé tehető, illetve az e-rollerek motorjainak az átlagos teljesítménye 250-300 Watt. A technikai fejlődés folyamatos az elektromos rollerek tekintetében is, hiszen vannak olyan típusok, amelyek rendelkeznek E-ABS rendszerrel, amely fontos újításnak tekinthető közlekedésbiztonsági szempontból, mert így egy hirtelen történő nagy intenzitású fékezés sem jelenthet gondot. Egyes változatok rendelkeznek automata sebességváltóval, amelyek alacsony sebesség mellett kisebb fordulatszámon működnek, így alacsonyabb fogyasztással is rendelkeznek.⁸

⁸ URL3

E-rollerek elterjedése

Az elektromos rollerek elterjedése a technológiai fejlődéssel párhuzamosan haladt előre. Az elektromos hajtás és a villanymotor már közel kétszáz éve ismert, hiszen Jedlik Ányos 1828-ban elkészítette az első elektromágneses kölcsönhatáson alapuló forgókészüléket, a villanymotor őst.⁹ Azonban az igazi áttörést a nagy kapacitású lítium-ion akkumulátorok megjelenése jelentette, hiszen ezeknek köszönhető egyes modelleknél az akár 100 km-es hatótáv. Így megállapítható, hogy elsősorban ezen akkumulátorok megjelenése volt szükséges ahhoz, hogy ezek az alternatív elektromobilitási eszközök elterjedhessenek. Az elektromos rollerek ára valószínűleg az elterjedésben kevésbé játszott szerepet, hiszen a mai napig elég drágának bizonyulnak, lehet találni elektromos rollert, akár közel félmillió forintért¹⁰ is, ami már egy használható személygépkocsi árával vetekszik.

Sok felhasználó nem a saját tulajdonában álló e-rollerrel közlekedik, hanem bérjámúként használja. Magyarországon ezt az üzleti modellt alkalmazza a 2017-ben alapított lassan Európa legtöbb nagyvárosában megjelenő Lime nevű nemzetközi vállalat. Erre tekintettel a kutatásban külön figyelmet szenteltünk a bérelt elektromos rollerek részarányára.

Közösségi roller használat

Magyarország fővárosában Budapesten 2019-ben nagy változást lehetett tapasztalni a mindennapi közlekedésben, hiszen ebben az évben futott fel az e-rollerek közúti használata. Év végétől teljes egészében elindult a közösségi rollerszolgáltatás is. A szolgáltató a Lime-S elektromos roller bevezetésével valósította meg a bérlet lehetőségét. A szolgáltatás egyszerű működési elven alapszik. Egy okostelefonra letölthető applikáció beszerzése után az elektromos rollereket szinte bárki kibérelheti, majd használatot követően bárhol leparkolhatja azt és otthagyhhatja. A felhasználó által kiválasztani kívánt rollert a kormányon lévő QR-kóddal lehet kibérelni. Minden felhasználó rendelkezik egy virtuális pénztárcával, amelyre tud pénzt feltölteni, és amennyiben rendelkezésre áll elegendő összeg, akkor már használatba is veheti az adott személy a kívánt rollert. A szolgáltató által kínált Lime-S rollerek 25 km/órás maximális sebességre képesek. A hatótávolság egy feltöltéssel körülbelül 30-50 kilométer. A szolgáltatás dokkolóállomások nélkül működik, ezért bárhol felvehető és le is tehető a használatba vett roller. Ez azt jelenti, hogy nincs szükség arra, hogy valahol leadja a használó az e-rollert, mint a hagyományos bérbeadások esetén. Mindegyik rollerben található egy GPS berendezés, amely nyomon követi a mozgását, így könnyedén lehet tudni, hogy hol hagyták, mennyi ideig használták, ugyanis ez alapján fogja a szolgáltató a roller használati díját kiszámlázni. Ebből kifolyólag többször is előfordul, hogy széthagyott rollerekkel lehet találkozni. Ez mivel sokszor akadályozza, vagy akár veszélyezteti a közlekedést, így balesetveszélyes helyzeteket idézhet elő. Ez a magatartás sokszor elégedetlenséget vált ki az arra közlekedők körében.

⁹ Szabadváry, 1996, 118.

¹⁰ URL4

2. ábra A Lánchídról a Dunába dobott e-roller

forrás: ¹¹

Az elektromos rollerek elterjedésének problematikája majd az összesen országban jelentkezett. Következmények nélkül ez sok egyéb gondot idéz elő mind rendészeti, mind a társadalmi szempontból. A gyalogosok számára nem marad elég hely a közlekedésre a járdán, a széthagyott rollerek balesetveszélyes helyzeteket idézhetnek elő, a vízbe dobott rollerek akkumulátorai súlyosan szennyezik a vizet, a széttrött rollerek akkumulátorai veszélyes hulladéknak minősülnek. Ennek érdekében lépéseket kellett tenni, mind a szolgáltató, mind a hatóság oldaláról. Mivel jelenleg nincsen megfelelően kategorizálva ez a közlekedési eszköz, így a hatóság csak az elkövetett szabálysértések vagy bűncselekmények miatt tudja felelősségre vonni a felhasználókat, azonban a konkrét járműtípusra vonatkoztatott szabályok megsértése miatt nem, hiszen azok ilyen szempontból nincsenek. Ezért a kerületi önkormányzatok kényszerültek abba a helyzetbe, hogy saját rendeleteket alkossanak, amivel meg tudják akadályozni, hogy a fenti példákhoz hasonló szabályszegések megtörténjenek. Ilyen rendelet volt az V. kerületi szabályozás, ahol az önkormányzat tulajdonában álló gyalogutakon és gyalogos övezetekben tilos a meghatározott eszközökkel történő közlekedés. Később az I. kerületi önkormányzat is hasonlóan oldotta meg az eszközökkel kapcsolatos problémákat.¹²

Ezen rendelet értelmében pedig tilos a kerületben lévő közterületeken például elektromos rollereket bérelni és parkoltatni, illetve tilos a gyalogutakon és gyalogos övezetekben elektromos meghajtású eszközöket használni. Ezeket a területeken csak kézben vagy tolvá lehet használni ezeket az eszközöket. Azonban kivételként említi meg, hogy a rendelet ezen része nem vonatkozik a rendvédelmi szervek járműveire, illetve a mozgáskorlátozottak által használt eszközökre. Mondhatni, hogy ezek az önkormányzatok rá voltak kényszerülve, hogy ezeket az intézkedéseket meghozzák, hiszen az elektromos rollerek nem csak balesetveszélyesek voltak egyes esetekben, hanem a városképet is rombolták. Az önkormányzatok azon felül, hogy ezeket a rendeleteket meghozták, annak betartását folyamatosan ellenőrzik is.

A problémára a szolgáltatónak is kötelessége volt reagálni, hiszen a bérbe adott járművek jelentős része károsult a nemtetszésüket kifejező állampolgárok miatt, illetve a cégnek sem volt érdeke, hogy jogilag felelősségre vonják a kialakult állapotok miatt. Ennek érdekében a szolgáltató alapszabályokat fektetett le a felhasználók számára. Ezt minden bérlőnek felelőssége betartani és meg kell felelniük a leírt feltételeknek. A gyakorlatban azonban sajnos kiderült, hogy ezeket a szabályokat a felhasználók, ahol tudják, ott kikerülik. A szabályok ellenére naponta lehet találkozni olyan közösségi e-rollert használóval, aki nem visel bukósisakot, akik ketten használnak egy Lime-ot, vagy éppen vezetés közben mobiltelefont használnak, holott a szabályzat mindegyik tevékenységet tiltja.

¹¹ Kép forrása: URL5

¹² Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat - 13/2018. (VI.28.) önkormányzati rendelet

A koronavírus hatása

A SARS-COV-2 vírus (továbbiakban koronavírus) a mindennapi életünkben nagymértékű változásokat idézett elő. A közlekedésben résztvevők számát tekintve hónapoként eltérő mértékű visszaesést lehetett tapasztalni. A szigorításokat követte a forgalomcsökkenés.¹³ Ennek az okai visszavezethetők mind a korlátozásokra és intézkedésekre, mind arra is, hogy az emberek nem szívesen mentek ki a közterületre, hiszen potenciális fertőzésveszélynek tették ezzel ki saját magukat. Ezért sok esetben csak a bevásárlás, munkába járás, munkavégzés és a szükséges ügyek elintézése lett a közlekedési motiváció, és visszaszorult a szabadidős közlekedés.

A fertőzés veszélyének súlyosságát felismerték a közösségi rollerszolgáltatók is. A fentebb említett csökkenő számok miatt a cégeknek elég volt sokkal kevesebb rollert kihelyezni az utakra, hiszen alacsonyabb számú roller mennyiséggel is ki tudták elégíteni a velük való közlekedési igényeket. A Lime-hoz köthető elektromos rollereket 2020. március 19-én kivonták a fővárosból és szüneteltette a cég a szolgáltatását.¹⁴ Ez sok felhasználót nem ért kedvezően, hiszen voltak olyan személyek, akik pont azért váltottak bérletet, mert a járvány miatt az elektromos rollereket szerették volna használni. Azonban ők sem voltak elegendően ahhoz, hogy érdemes legyen fenntartani a szolgáltatást. Például Franciaország fővárosában, Párizsban pár nap leforgása alatt 98 százalékkal estek vissza a bérletek a 2020. márciusi hónapban.¹⁵ Elmondható, hogy a járvány hatásai nem voltak a legkedvezőbbek ezeknek a cégeknek. Ugyanakkor a közösségi rollerszolgáltatók tavaly nyár óta újra működnek. Mára mind a közösségi és mind az egyéni rollerekkel ismét mérhető arányban vesznek részt a közúti közlekedésben.

Elemző, vizsgáló munka

Forgalomszámlálás

A bevezetésben megfogalmazott célkitűzés érdekében szükséges volt, hogy egy olyan kutatási módszert válasszunk, amely nem csak aktuális eredményeket képes számunkra adni, hanem célzottan lehet alkalmazni speciális járművekre is, úgy, mint az elektromos rollerek. Valós, pontos, és célzottan számunkra megfelelő adatokat kapni és azokból egzakt eredményeket levonni csak úgy lehetséges, ha saját méréseket is végzünk a közúti közlekedésben. Ennek érdekében három alkalommal keresztmetszeti forgalomszámlálást végeztünk. A forgalomszámlálás elsődleges célja a forgalom nagyságának és összetételének meghatározása irányonkénti és kategóriánkénti besorolással, valamint egységjárműképzéssel.¹⁶ A közúti forgalomban rengeteg fajta járművel lehet közlekedni, pontosan ebből következik a nagyfokú inhomogenitás is, amely miatt szükséges a különböző járművek egységesítése. Az egységjármű számának megállapításhoz szükség van a forgalomban részt vevő járművek összetételének vizsgálatára.

Vizsgálat

A vizsgálat tervezésekor több fontos szempontot is figyelembe kellett venni, a vizsgált helyszín útviszonyaitól az adott napon várható időjárásig. Fontos szempont volt a megfelelő helyszín kiválasztása. Mindenképpen olyan helyszínt kellett választani, ahol a közlekedők számára több úttípus használatának lehetősége fennáll.

A helyszín kiválasztásánál szempont volt, hogy minél több adatot kaphassunk adott időintervallum alatt, ezért olyan helyszínre esett a választás, ahol nagy számban fordulhatnak elő alternatív közlekedési eszközök, és ezeknek a eszközöknek az előfordulása ott a legkedvezőbb, ahol megfelelő úthálózat és

¹³ Tóth, 2020, 66.

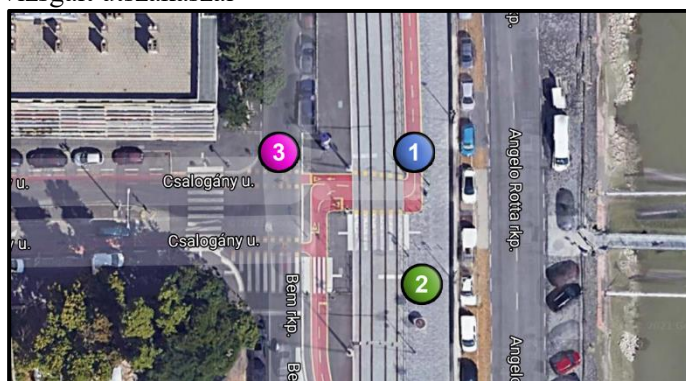
¹⁴ URL6

¹⁵ URL7

¹⁶ Major et al. 2019, 75.

közlekedési infrastruktúra van számukra kialakítva. Megvizsgálva a telepített budapesti kerékpárszámlálók nyilvános adatait, amelyből tudható, hogy melyik mért útszakasz az, ahol több kerékpáros halad el, mint máshol. A telepített mérőállomások a következőek: Múzeum körút, Árpád híd, Bem tér, Hungária körút, Weiss Manfréd út. A tavalyi évben A legtöbb kerékpáros a Bem téren lévő mérőállomáson haladt el, összesen 28343 db.¹⁷ A következő lépésben a Bem tér úthálózatát kellett megvizsgálni, hogy milyen úttípusok állnak rendelkezésre. Ezt a Google műholdas képe alapján is megvizsgálható a 13. ábrán.

3. ábra Bem rakpart vizsgált útszakaszai



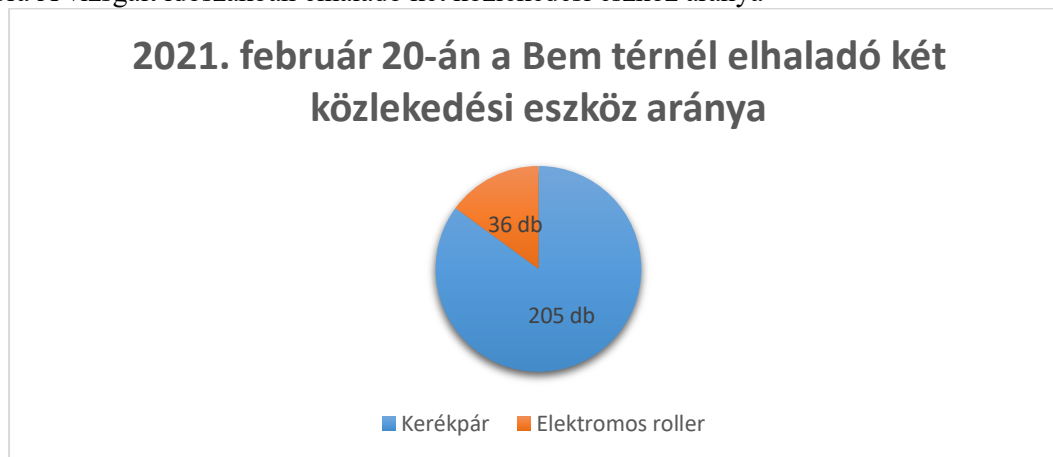
forrás: szerzők

A Bem térhez legközelebb a legkedvezőbb mérési állomás a Bem rakpart és a Csalogány utcai útkeresztesződés. Egy elektromos rollerrel közlekedve itt több lehetőség adódik az úttípus megválasztására, a kívánt útiránytól függően lehet választani három lehetőség közül. A 3. ábrán látható egyes számmal jelölt lehetőség a kerékpárút. A kettes számmal jelölt lehetőség a gyalogút. A hármas számmal jelölt lehetőség pedig az úttest, tehát a közúti sávban való haladás. Pontosan e miatt a három változat miatt esett a választás erre az útkeresztesződésre, hiszen az egyes és a kettes szám között elhelyezkedve vizsgálható, hogy hány céljármű halad el a kerékpárúton, a gyalogúton vagy az úttesten. A kutatás tekintetében elhanyagolható volt a személyautók vagy motorkerékpárok száma, ezért részleges forgalomfelvételt hajtottunk végre kerékpárok és elektromos rollerek számolásával.

A vizsgálat napjának és idejének meghatározásakor figyelembe kellett venni az időjárás tényezőket is, mivel ezekkel a járművekkel hidegebb időben nem szívesen közlekednek az emberek, hiszen például egy elektromos roller vagy egy elektromos unicitli kevésbé szélvédett. Az időjárás tényezők figyelembe vételét követően a mérés napját és mérés időintervallumát határoztuk meg. A mérések napjai között volt munkanap, illetve volt hétvégi időpont is, ez a megoldás viszonyítási alapul szolgál a munkanapon és a hétvégén közlekedők számának vizsgálatakor. A hétvégi mérési időintervallumok szombati és a vasárnapi csúcsidős mérések voltak. A hétköznapi egy péntek délutáni mérés volt, amiben a hivatásforgalom és a szabadidős forgalom is megjelenhetett. Vizsgált szempont volt ezen kívül az is, hogy az elektromos rollerek vezetői milyen arányban viselnek védőfelszerelést főként bukósisakot.

¹⁷ URL7

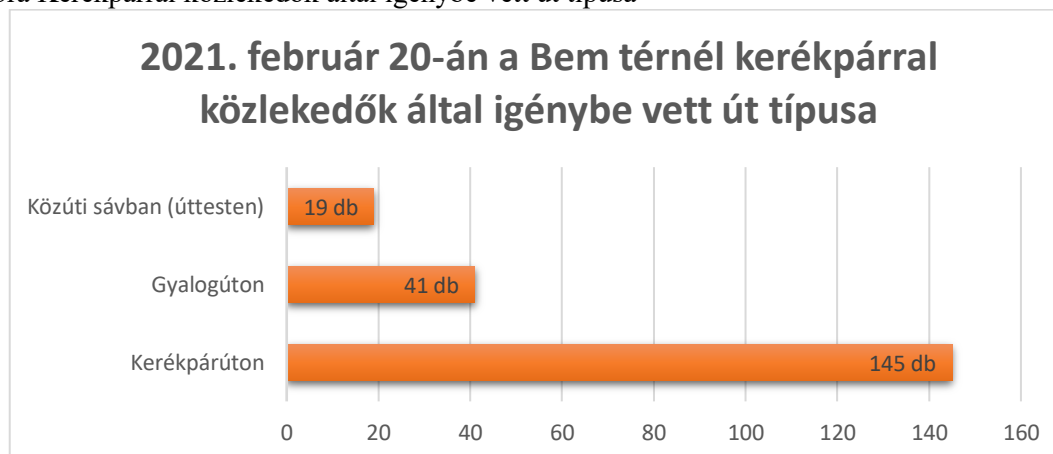
6. ábra A vizsgált időszakban elhaladó két közlekedési eszköz aránya



forrás: szerzők

A 6. ábrán a vizsgált időszakban elhaladó céljárművek számát lehet látni. A vizsgált csomópontban három óra elteltével összesen 241 darab közlekedési eszköz haladt el. Ebből 205 darab volt kerékpár, illetve, ugyanennyi idő alatt összesen 36 darab elektromos rollert észleltünk. A negyedórás bontásokban történő mérés ideje alatt, megfigyelhető volt, hogy nem egyesével haladtak a kerékpárosok, hanem főként csoportokban közlekedtek. Ezen a napon nem volt megfigyelhető elektromos kerékpár, illetve az alternatív közlekedési eszközök közül az elektromos rolleren kívül sem haladt el egyéb jármű.

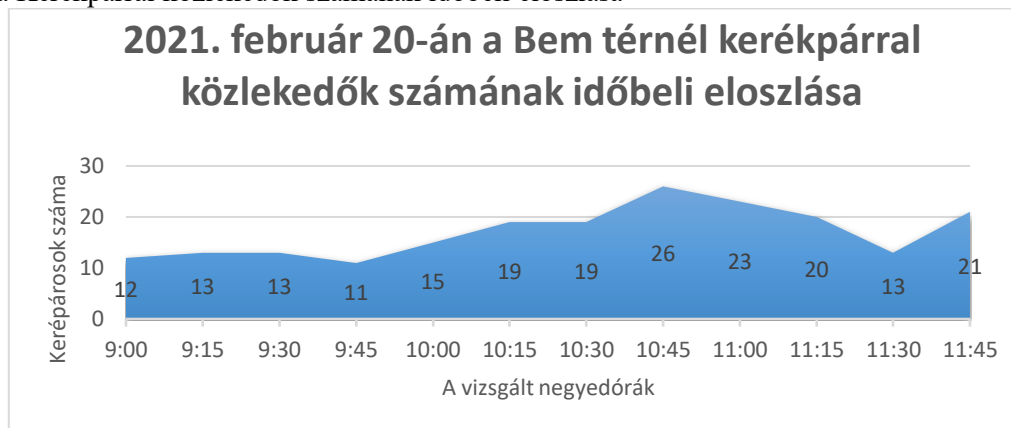
7. ábra Kerékpárral közlekedők által igénybe vett út típusa



forrás: szerzők

A 7. ábrán azt lehet megfigyelni, hogy a kerékpárral haladók közül hányan mely utat választották a csomópontban megtalálható úttípusok közül. A vizsgálati helyszínen egy kerékpáros három lehetőség közül választhatott, ami csak a valóságban nyújt számukra választási lehetőséget, hiszen a kerékpárosoknak jogszabályok által számukra előírt úton kell közlekedniük. Azonban az adott csomópontban a felsorolt infrastruktúra-típusok álltak rendelkezésre és mindannyijuknak a saját döntése volt, hogy melyiket veszik igénybe, hiszen a vizsgált időszak alatt nem történt semmilyen olyan rendkívüli esemény, esetleges közúti közlekedési baleset, amely miatt meg kellett volna változtatniuk a haladásuk irányát és az igénybe venni kívánt úttípust. Az ábrán látható, hogy a kerékpárosok túlnyomó többsége a vizsgálat helyszínén a számukra jogszabályban előírt felületen, kerékpárúton haladt. Ez a szám az összes kerékpárhoz viszonyítva egy picivel több mint 70%-ot jelent. Gyalogúton 41 közlekedő haladt el, ami az összes kerékpáros 20%-a volt. Közúton az úttesten 19 fő kerékpáros haladt el, ami picivel kevesebb mint a 10%-a az összes kerékpárosnak.

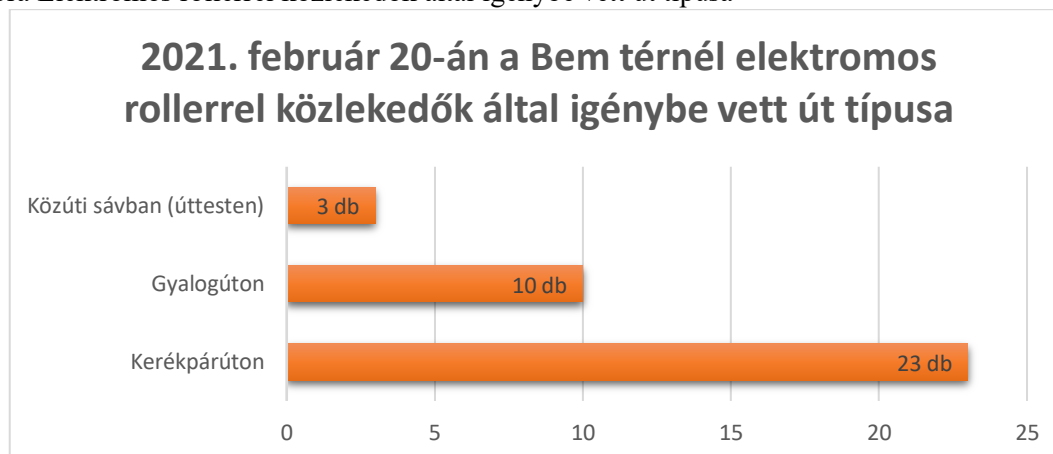
8. ábra Kerékpárral közlekedők számának időbeli eloszlása



forrás: szerzők

A 8. ábra a kerékpárral közlekedők időbeli elosztását szemlélteti. A mérés helyszínén megfigyelhető volt, hogy az idő előrehaladtával emelkedett a kerékpárosok száma. A reggeli órákban a 15 perces bontásokat tekintve szinte azonos számban haladtak el a kerékpárosok. A legalacsonyabb számban 09:45-ös negyedben voltak összesen 11 fő. A kerékpárosok közül a legmagasabb szám 10:45 és 11:00 között volt megfigyelhető összesen 26 fő.

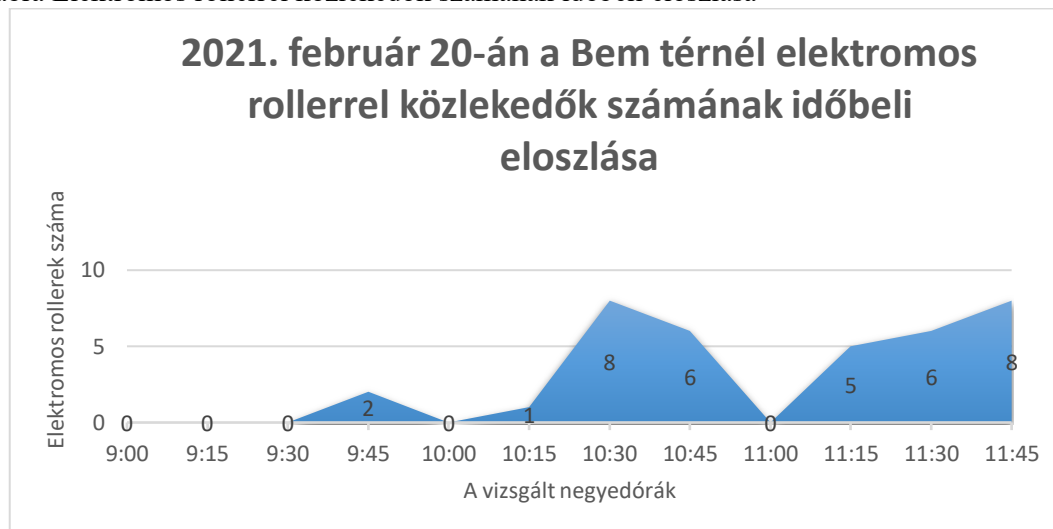
9. ábra Elektromos rollerrel közlekedők által igénybe vett út típusa



forrás: szerzők

A 9. ábrán azt lehet megfigyelni, hogy azok a személyek, akik elektromos rollerrel haladtak, melyik utat vették igénybe az úttípusok közül. Ez az egyik legérdekesebb vizsgálati grafikon, hiszen ez szemlélteti főleg a valóságban megjelenő mindennapi problémát, hiszen az elektromos rollerek számára a valóságban nincs választási lehetőség. A kerékpárosoknak jogszabályok által számukra előírt úton kell közlekedniük, viszont az elektromos rollerek számára, ahogy az előző részekben kiderült nincsen megfelelő szabályozás, leszámítva azt, hogy számukra a jelenleg felsorolt úttípusok közül a közúton kellene haladni, mivel segédmotoros kerékpárnak minősülhetnek a belügyminisztériumi állásfoglalás szerint. A valóságban a közúton történő haladás jelentené a legnagyobb veszélyt és a balesetek bekövetkeztenek nagyfokú lehetőségét az hordozná magában a legjobban, ha ott közlekednének. Az ábrán látható, hogy az e-rolleresek többsége a vizsgálat helyszínén, a kerékpárúton haladt. Ez a szám az összes e-rollereshez képest 63,8%-ot jelent. Gyalogúton 10 fő haladt el a vizsgált időszakban, ami az összes elektromos roller 27,7%-a volt. Közúton az úttesten összesen 3 fő haladt el, ami 8,3%-a az összes elektromos rolleresnek.

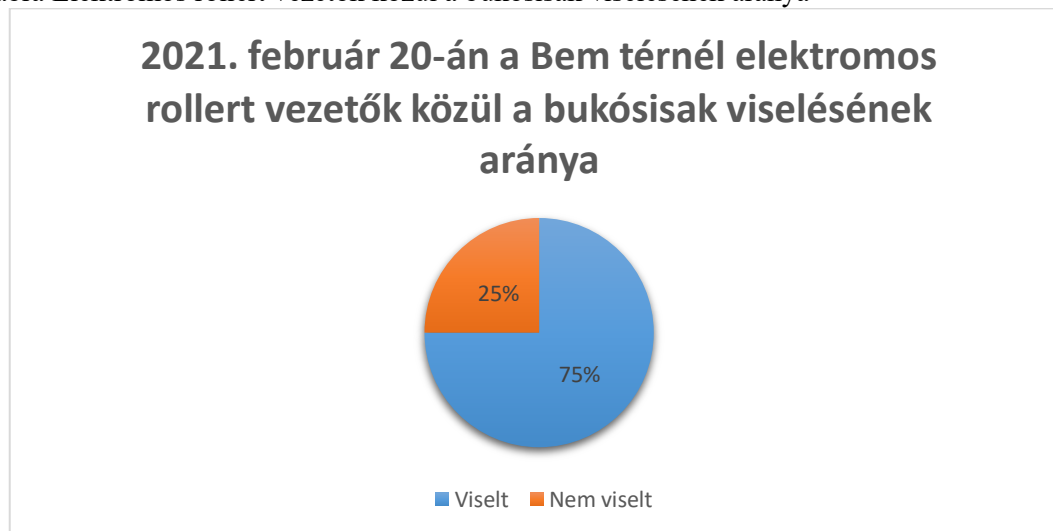
10. ábra Elektromos rollerrel közlekedők számának időbeli eloszlása



forrás: szerzők

A 10. ábra az e-rollerrel közlekedők időbeli elosztását szemlélteti. A reggeli órákban az alacsony hőmérséklet miatt szinte nem is jelentek meg az utakon ezek a közlekedési eszközök. A későbbiekben is nagyobb emelkedés először 10:15-től majd csak 11:45-től volt megfigyelhető.

11. ábra Elektromos rollert vezetőik közül a bukósisak viselésének aránya



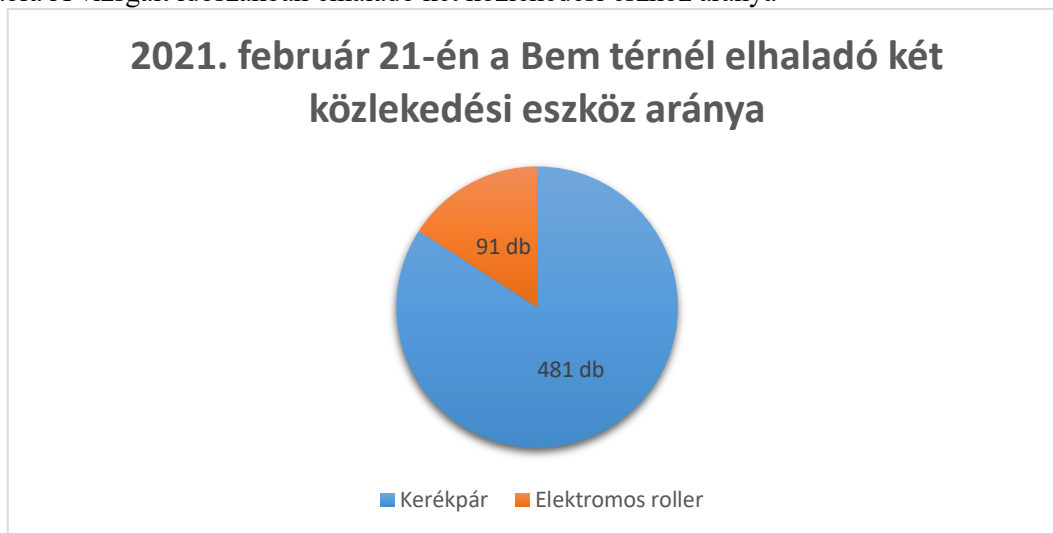
forrás: szerzők

A 11. ábrán az figyelhető meg, hogy azok a személyek, akik elektromos rollert vezettek, milyen arányban viseltek bukósisakot. Az összes 36 fő elhaladó e-rolleres közül 25%, azaz 9 fő nem viselt bukósisakot, míg 75%-, az az 27 fő pedig viselt. A belügyminisztériumi állásfoglalásnak megfelelően jelenleg segédmotoros kerékpárnak minősülő elektromos rollerek vezetői körében a szabályos bukósisak-használat kötelező, de a használók aligha ennek a jogszabályi kitételeknek tettek eleget, valószínűbbnek gondolható az a szempont, mely szerint aki télen is hajlandó elektromos rollert használni, az a hőmérsékleti viszonyokat illetve a megcsúszás veszélyét is figyelembe veszi, összességében ezzel a közlekedési eszközzel rutinosabban közlekedik. A későbbi mérések kedvezőbb időjárási körülményei közt mért sisakhasználati arány csökkenő számai is alátámasztják ezeket a feltételezéseket.

II. Vizsgálati alkalom

A második vizsgálati alkalom 2021. február 21-én vasárnap délután történt. Ezen a napon az időjárás is kedvezőbb volt a kikapcsolódásra, hiszen az előző mérési alkalomtól eltérően már 7 Celsius fok volt a hőmérséklet. A második vizsgálati alkalommal a mérési időszak 12:00-kor kezdődött és 15:00-ig tartott. A mérőhely az előző naphoz hasonlóan a 3. ábrán látható 1-es és 2-es pont között helyezkedett el.

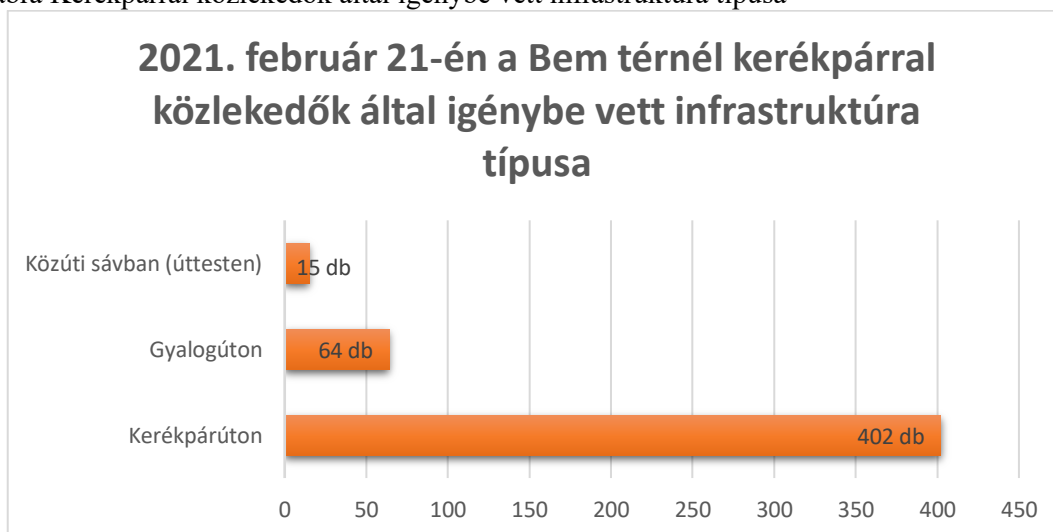
12. ábra A vizsgált időszakban elhaladó két közlekedési eszköz aránya



forrás: szerzők

A 12. ábra kördiagramján megfigyelhető, hogy a háromórás időintervallum alatt 481 fő kerékpáros haladt el, ami az előző napi 205 fő kerékpárhoz képest több mint a kétszerese. Viszont a vizsgálat szempontjából még fontosabb, hogy az előző naphoz képest, a 36 elektromos rollerrel közlekedő helyett ezen a napon már 91 fő haladt el e-rollerrel, tehát 2,5-szeres az eltérés az egy nappal azelőtti vizsgálati alkalomhoz képest, pedig a hőmérséklet még mindig nem érte el a 10 Celsius fokot.

13. ábra Kerékpárral közlekedők által igénybe vett infrastruktúra típusa

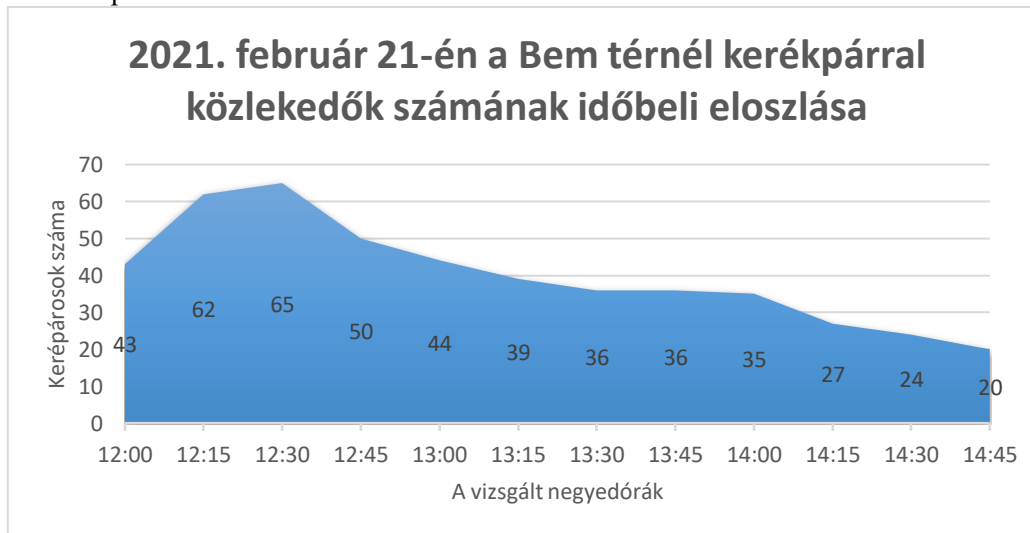


forrás: szerzők

Ezen a napon sem történt olyan rendkívüli esemény, amely miatt meg kellett volna változtatni bármely kerékpárosnak vagy elektromos közlekedési eszközzel haladónak az útját, így mindenki szabadon

választhatta meg az infrastruktúra-típust. Az összes kerékpárhoz viszonyítva már sokkal többen vették igénybe a kerékpárutat, mint az előző naphoz képest. Ez látható ezen a sávdigramon is, amely alapján 402 kerékpáros a szabályoknak megfelelően a számára előírt kerékpárúton haladt. A vizsgált időszakban gyalogúton összesen 64 fő kerékpáros haladt el, közötti sávban pedig 15 fő. Ezek a számok az előző naphoz képest pozitív irányú eltérést mutatnak a helyes úttípus megválasztásának terén.

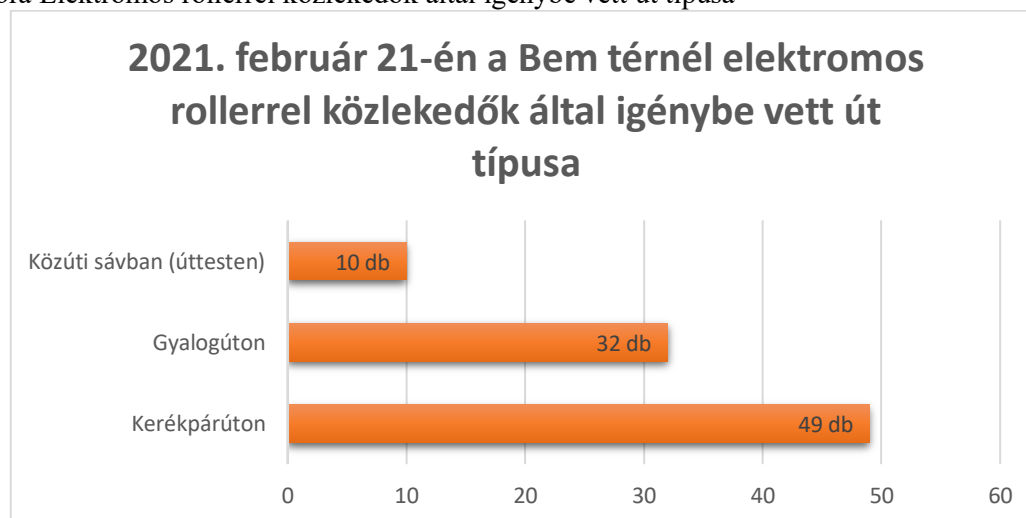
14. ábra Kerékpárral közlekedők számának időbeli eloszlása



forrás: szerzők

A 14. ábra a kerékpárral közlekedők időbeli elosztását szemlélteti. A legnagyobb számban 12:30-tól lehetett megfigyelni a kerékpárosokat. A későbbiekben az idő múlásával és a hőmérséklet csökkenésével párhuzamosan csökkent a kerékpárosok száma is. 14:45-től egészen 15:00-ig összesen már csak 20 fő kerékpáros haladt el.

15. ábra Elektromos rollerrel közlekedők által igénybe vett út típusa

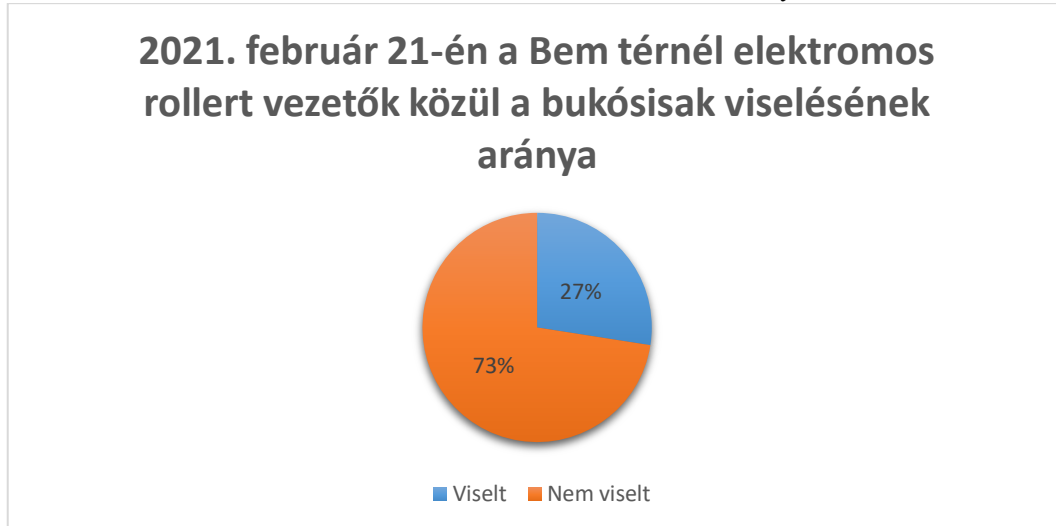


forrás: szerzők

A 15. ábrán az elektromos rollerrel közlekedők által igénybe vett út típusát lehet megfigyelni. A legtöbb e-roller kerékpárúton haladt el, összesen 49 fő. A második legtöbben a gyalogúton haladtak el, ez a szám

32 fő, míg legkevesebb most is a közúti sávban haladt el összesen 10 fő. Az ábra alapján megállapítható, hogy a szabályozás hiánya miatt az összes lehetséges úttípuson megjelennek az elektromos rollerek, és a számuk egészen nagy szórást mutat.

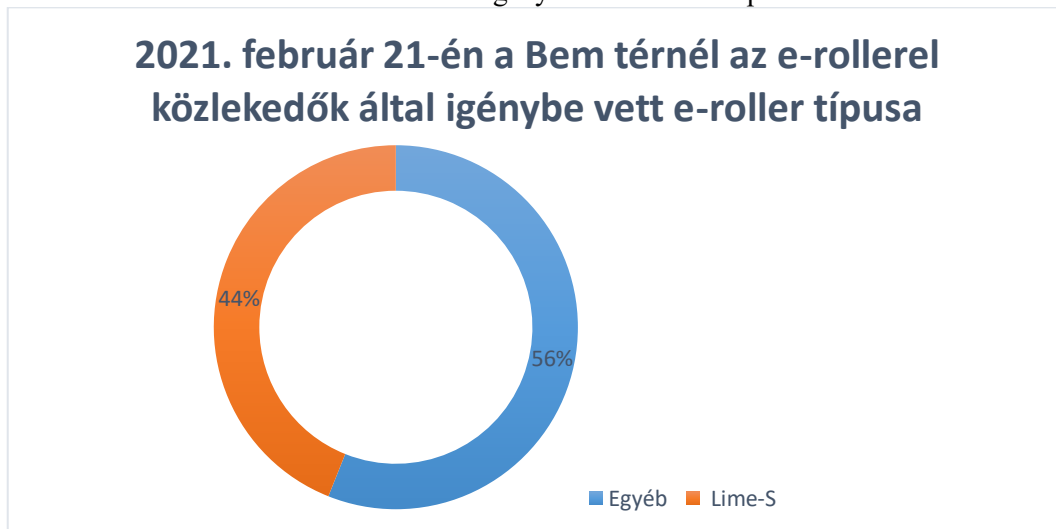
16. ábra Elektromos rollert vezetők közül a bukósisak viselésének aránya



forrás: szerzők

Talán a legérdekesebb és egyben a legfontosabb adatok a 16. ábra kördiagramján láthatóak. Ezen a napon 91 darab elektromos roller haladt el. Az összes elhaladó személy közül csupán 27%, azaz 25 fő viselt bukósisakot. Az arány az előző naphoz képest gyakorlatilag megfordult, 73%, azaz 66 fő nem viselt bukósisakot, illetve semmilyen védőfelszerelést. Ez a szám egy olyan negatív tendencia lehetőségét is mutatja, miszerint ha több elektromos roller vesz részt a közlekedésben, akkor közülük kevesebb személy fog védőfelszerelést viselni.

17. ábra Elektromos rollerrel közlekedők által igénybe vett e-roller típusa



forrás: szerzők

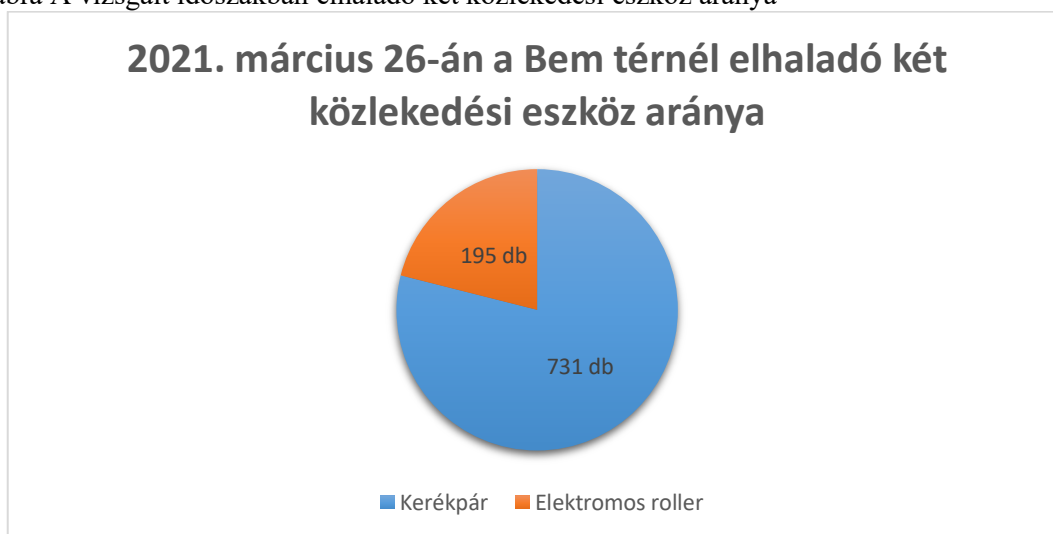
Mivel ezen a napon több elektromos közlekedési eszköz haladt el, így sokkal több jellemzőt sikerült megtudni, mint például az elhaladó személyek milyen fajta elektromos rollert használtak. Megkülönböztettünk két közlekedő-típust, egyik akik Lime-S rollerrel haladtak, tehát a közösségi e-rollerszolgáltató által kínált lehetőséget választották, a másik csoport pedig, akik valamilyen egyéb fajta, feltételezhetően saját elektromos rollert vettek igénybe. A 17. ábrán az figyelhető meg, hogy a 91 fő

elektromos rolleres közül 44%, azaz 40 fő közösségi rollert használt, tehát majdnem az elhaladók fele ilyen e-rollerral közlekedett.

III. Vizsgálati alkalom

A harmadik vizsgálati alkalom 2021. március 26-án pénteken történt. Ekkor azt feltételeztük, hogy a pénteki napból és a magasabb környezeti hőmérsékletből kifolyólag magasabb elektromos rolleres számokat mérhetünk, amiben megjelenik a hivatásforgalom és a szabadidős forgalom is. Ekkor 17 °C volt a hőmérséklet. A harmadik vizsgálati alkalommal a mérési időszak szintén 12:00-kor kezdődött és 15:00-ig tartott. A mérőhely az előző alkalmakhoz hasonlóan a 3. ábrán látható 1-es és 2-es pont között helyezkedett el.

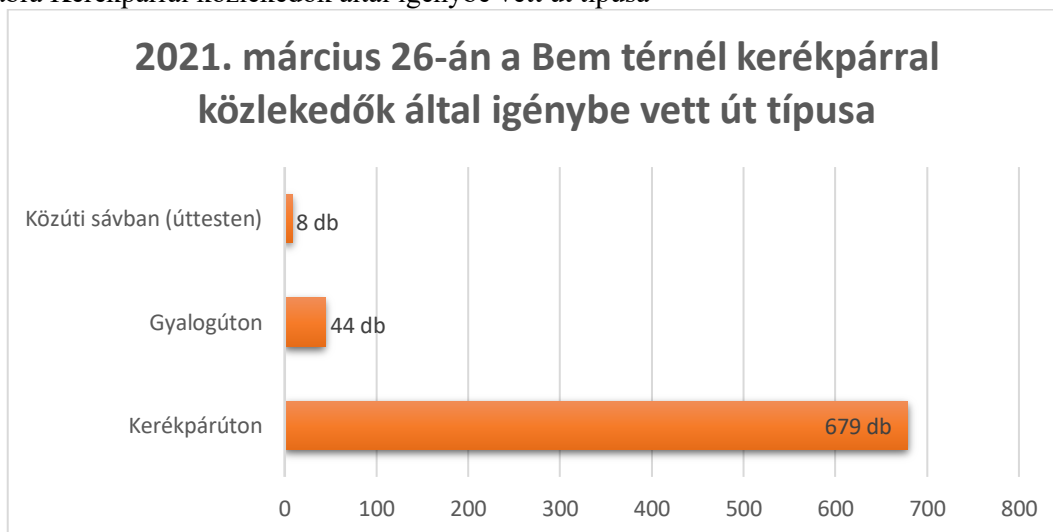
18. ábra A vizsgált időszakban elhaladó két közlekedési eszköz aránya



forrás: szerzők

A 18. ábrán megfigyelhető, hogy a három óra alatt 731 fő kerékpáros haladt el. Ez meghaladja az előző két mérési napon elhaladó összes kerékpáros összegét is, ami 686 fő volt. Emellett az eddigi legtöbb e-roller haladt el a mérési pont előtt, összesen 195 darab.

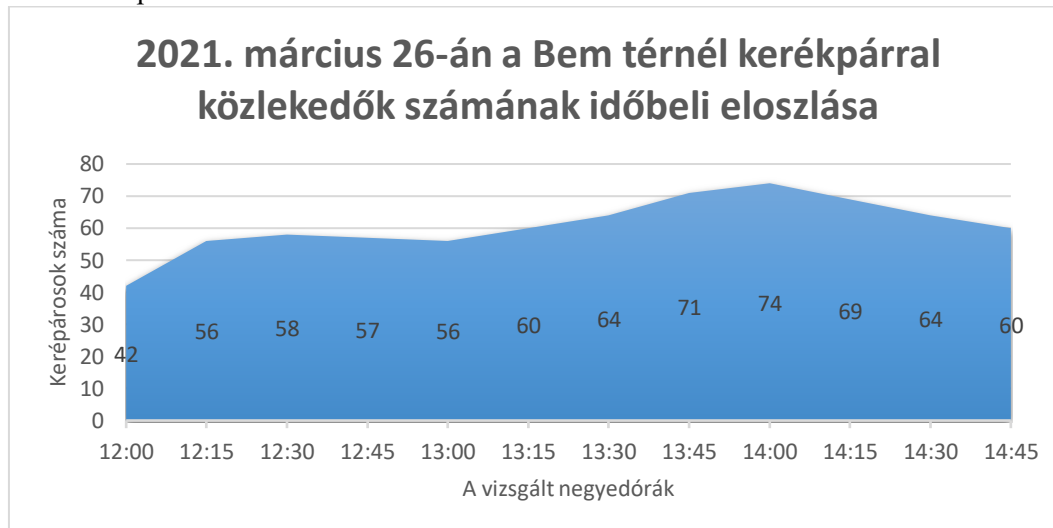
19. ábra Kerékpárral közlekedők által igénybe vett út típusa



forrás: szerzők

A harmadik vizsgálati napon sem történt olyan rendkívüli esemény, amely miatt meg kellett volna változtatni bármely kerékpárosnak vagy elektromos közlekedési eszközzel haladónak az útját. Ezen a sávdiagramon látható, hogy 679 fő kerékpáros a számára előírtaknak megfelelően közlekedve a kerékpárúton haladt. Gyalogúton összesen 44 kerékpáros haladt el, közúti sávban pedig 8 fő. Ezek a számok az előző mérésekhez képest nagymértékű, pozitív irányba történő eltérést mutatnak a helyes úttípus megválasztásában.

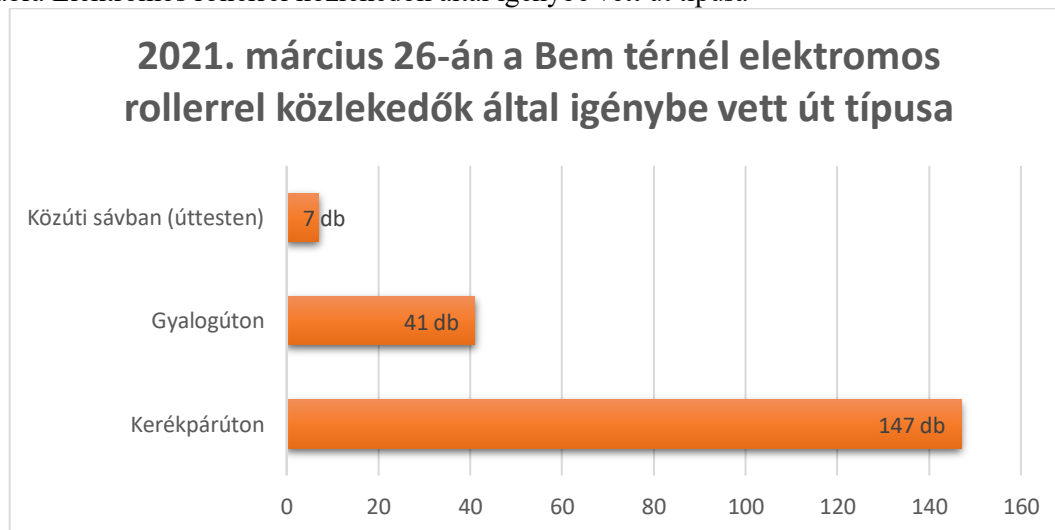
20. ábra Kerékpárral közlekedők számának időbeli eloszlása



forrás: szerzők

A 20. ábra a kerékpárral közlekedők időbeli elosztását szemlélteti. A legnagyobb számban 14:00-tól lehetett megfigyelni a kerékpárosokat ekkor 74 fő haladt el. Ezen az ábrán is látszik, hogy nagyon nagy mennyiségű kerékpáros haladt el a mérési pont előtt a negyed órás bontásokban, viszont a számuk most sokkal egyenletesebben változott a hétfégi mérési napokhoz képest, amiben az időjárás hatása fontos szerepet játszhatott.

21. ábra Elektromos rollerrel közlekedők által igénybe vett út típusa

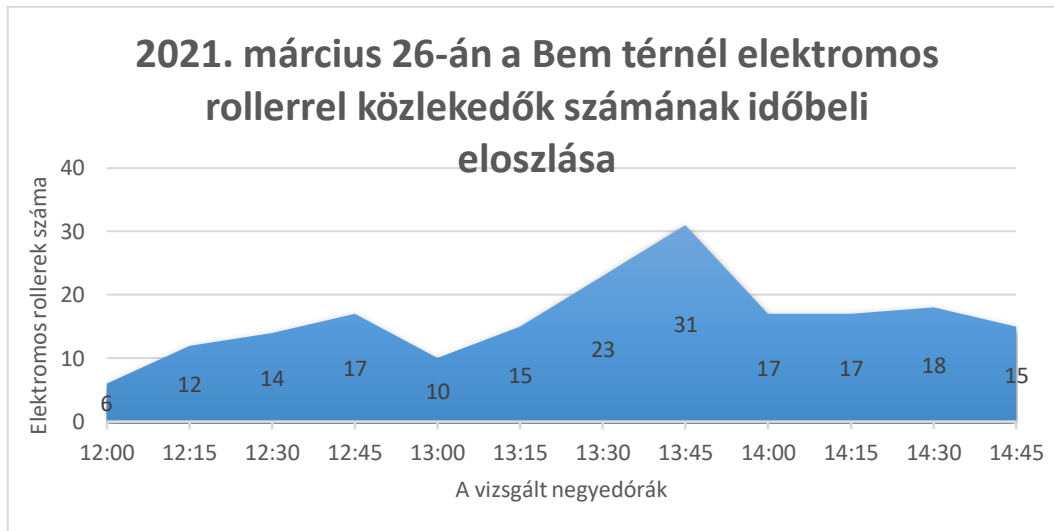


forrás: szerzők

A 21. ábrán az elektromos rollerrel közlekedők által igénybe vett infrastruktúra típusát lehet megfigyelni. A legtöbb e-roller ismét kerékpárúton haladt el, összesen 147 fő. A második helyen a gyalogút szerepel 41 fővel, míg a legkevesebb, mindössze 7 fő ismét a közúti forgalmi sávban

közlekedett. Az ábra alapján megállapítható, hogy a szórás itt is nagy, és szükséges a szabályozás, viszont az is látszik, hogy ez a gyalogosok védelmének érdekében is fontos.

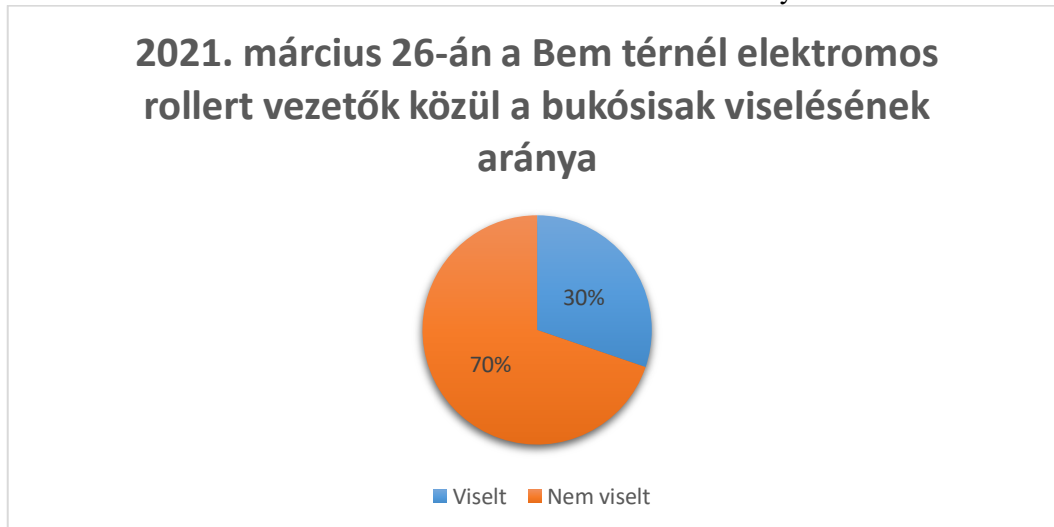
22. ábra Elektromos rollerrel közlekedők számának időbeli eloszlása



forrás: szerzők

A 22. ábra az e-rollerrel közlekedők időbeli elosztását szemlélteti. A legalacsonyabb számban a mérés kezdetének első 15 percében haladtak el, összesen 6 fő. A legmagasabb számban 13:45-től voltak megfigyelhetők összesen 31 fő.

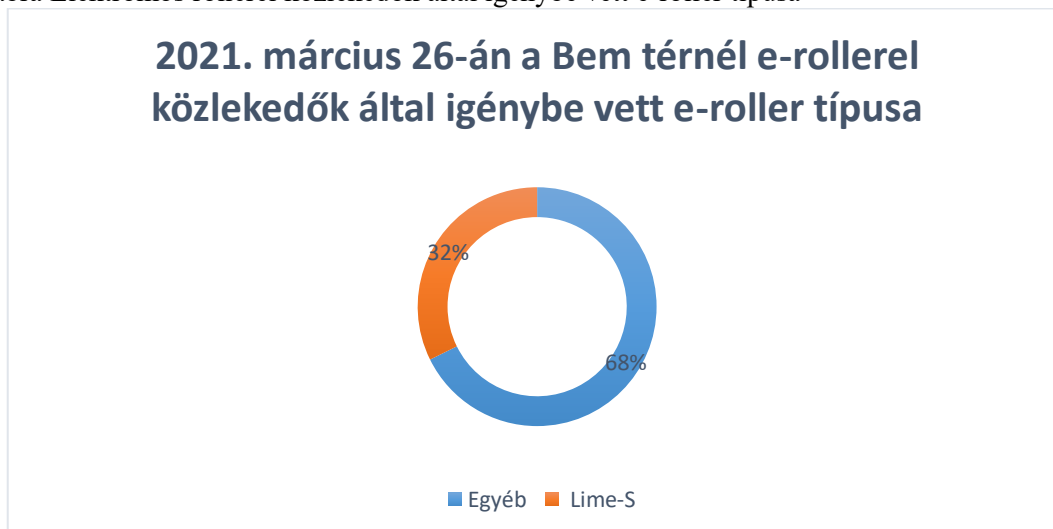
23. ábra Elektromos rollert vezetőik közül a bukósisak viselésének aránya



forrás: szerzők

Ezen a napon 195 darab elektromos roller haladt el. Az összes elhaladó személy közül csupán 30%, azaz 59 fő viselt bukósisakot. 70%, azaz 136 fő nem viselt bukósisakot, és semmilyen védőfelszerelést (23. ábra). Ismét a második mérési napon látott arányok láthatóak. Ebből azt a következtetést lehet levonni, hogy minél nagyobb vizsgált minta, a sisakviselési arány csökken, ami összefüggésben lehet a hobbifelhasználói réteg növekedésével.

24. ábra Elektromos rollerelel közlekedők által igénybe vett e-roller típusa



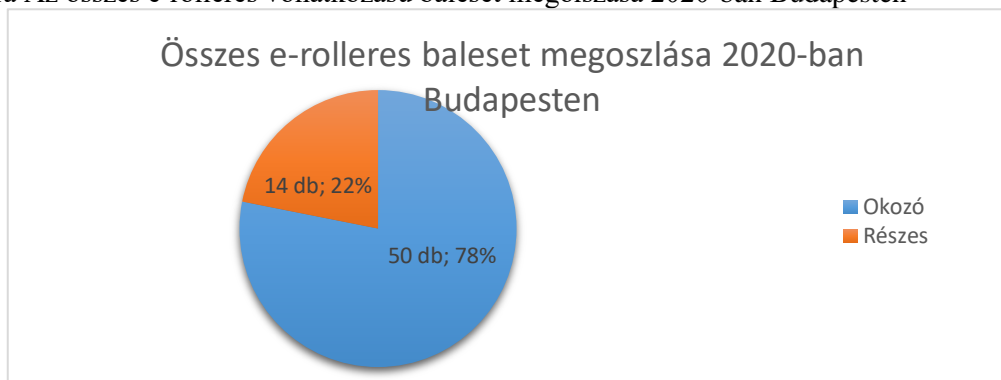
forrás: szerzők

Ismét megvizsgálhatjuk, hogy az elektromos rollerek közül mennyi volt közösségi megosztáson alapuló és mennyi feltételezhetően saját. A 24. ábrán az figyelhető meg, hogy a 195 darab elektromos rolleres közül 32%, azaz 63 fő közösségi rollert használt. Ez alacsonyabb arány az előző mérési alkalomhoz képest. Nagyobb arány figyelhető meg a nem közösségi rollerek körében, hiszen ők 132-en voltak, ez 68%-nak felel meg. Ennek magyarázata az lehet, hogy a kerékpározáshoz hasonlóan az e-rolleres közlekedés is szezonális, a tavasz, illetve a jó idő közeledtével a magántulajdonban levő e-rollerrel is elkezdnek közlekedni a felhasználók, amiket a téli napokon még nem vettek használatba.

A 2020-as év baleseti adatai

A 2020-as évben történt elektromos rollerekhez köthető közlekedési balesetek adatainak a megismerését a Budapesti Rendőr-főkapitányság (továbbiakban BRFK) Közlekedésrendészeti Főosztályán végzett kutatómunka tette lehetővé. Közlekedési baleseteket illetően az Európai Unió hosszútávú célkitűzései között szerepel a halálos áldozatok számának nullára csökkentése.¹⁸ Azonban elektromos rollerekkel, mint minden más közlekedési eszközzel könnyedén válhat bárki baleset részesévé, illetve okozójává. Halálos baleset szempontjából a 2020-as év sajnos nem volt szerencsés az e-rolleres közlekedés tekintetében Budapesten.

25. ábra Az összes e-rolleres vonatkozású baleset megoszlása 2020-ban Budapesten



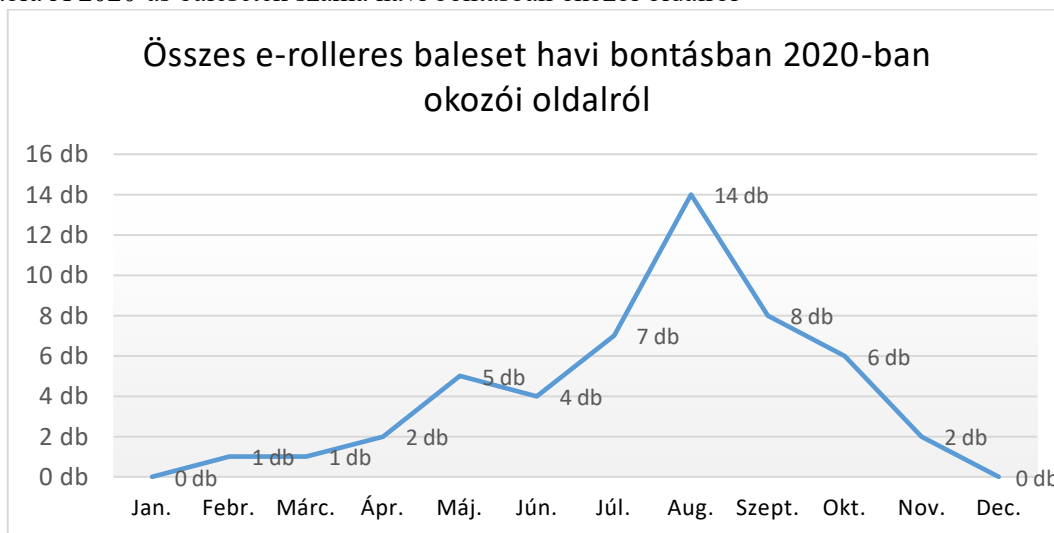
forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

¹⁸ Európai Bizottság: Fehér Könyv, 2011, 11.

A 25. ábrán a 2020-as év összes e-rolleres közlekedési balesete látható százalékos arányban vizsgálva. A fenti ábráról megállapítható, hogy 2020-ban 61 darab közlekedési baleset történt, amelyben érintett volt elektromos roller, és ezek közül 23% volt a részesi arány. Az összes balesethez képest pedig 77%-ban az elektromos rollerrel közlekedő személyek okozták a balesetet.

Okozók

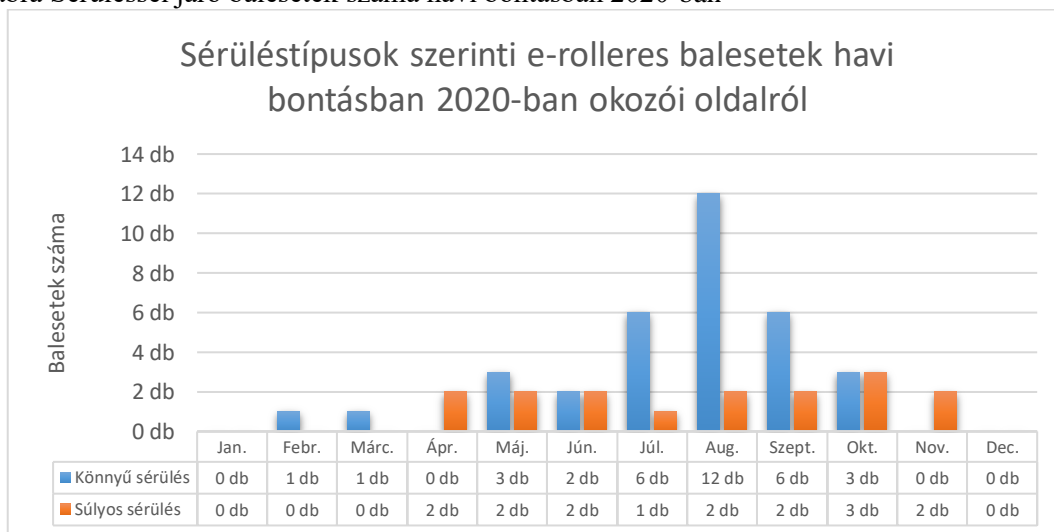
26. ábra A 2020-as balesetek száma havi bontásban okozói oldalról



forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 26. ábrán az látható, hogy az a 47 közlekedési baleset, amelyet elektromos rollerrel közlekedő személy okozott, miként alakult havi bontásban. 2020 augusztusában volt a legtöbb, 12 ilyen baleset történt. A közlekedők abszolút száma, valamint a nyári szünet és a szabadságolások hatása is közre játszhat, valamint mivel a hőmérséklet ezekben a hónapokban a legalkalmasabb arra, hogy kihasználják az elektromos rollerek által nyújtott lehetőségeket.

27. ábra Sérüléssel járó balesetek száma havi bontásban 2020-ban



forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 27. ábra grafikonján az elektromos rollerrel közlekedők által okozott balesetek látszanak a sérülés kimenetelétől függően. Alapvetően három sérülési csoportba lehet osztani ezeket a baleseteket, könnyű sérüléssel járó, súlyos sérüléssel járó és halálos baleset.¹⁹ A fenti ábrán csak a könnyű és a súlyos sérüléssel járó balesetek láthatóak, mert nem történt olyan halálos kimenetelű közlekedési baleset a 2020-as év során, amelyet elektromos rollerrel közlekedő okozott. Megállapítható, hogy a 2020-as évben összesen 34 könnyű sérüléssel járó és 16 súlyos sérüléssel járó baleset történt. A legmagasabb számban - 12 darab - augusztusban történt könnyű sérüléssel járó baleset. Októberben pedig a legmagasabb számban - 3 darab - történt súlyos sérüléssel járó baleset.

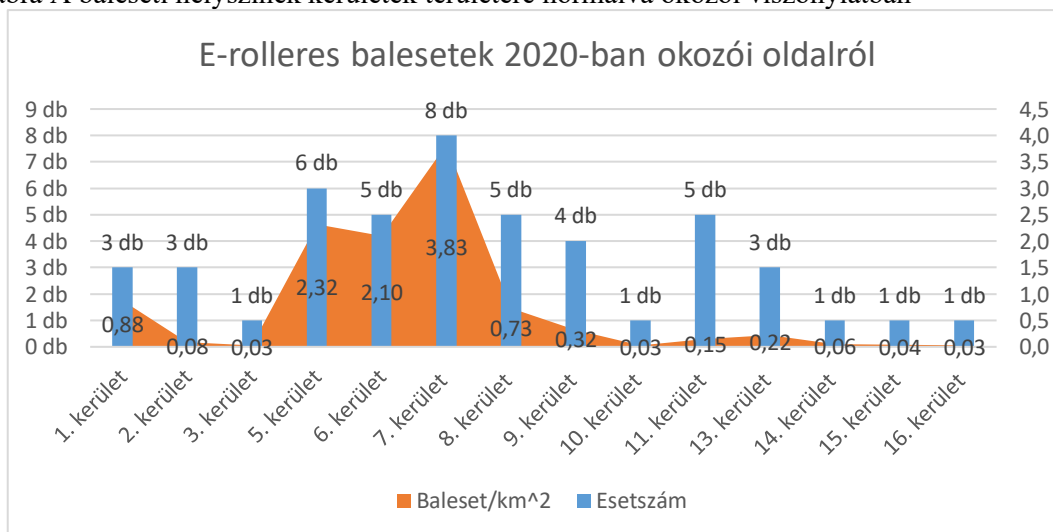
28. ábra A balesetek bekövetkeztének az okai



forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 28. ábrán az látható, hogy az e-rollerrel okozott balesetknél az intézkedő rendőrök mit állapítottak meg a baleset bekövetkezésének okára. Látható, hogy sebesség hibás megválasztása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz volt a fő ok. A második legtöbb esetben a fő ok a sebesség hibás megválasztása az útviszonyokhoz volt. A többi eset közül még kiemelhető az egyéb elsőbbség meg nem adása miatt bekövetkezett baleset, ugyanis az összes baleset 9%-a emiatt történt.

29. ábra A baleseti helyszínek kerületek területére normálva okozói viszonylatban

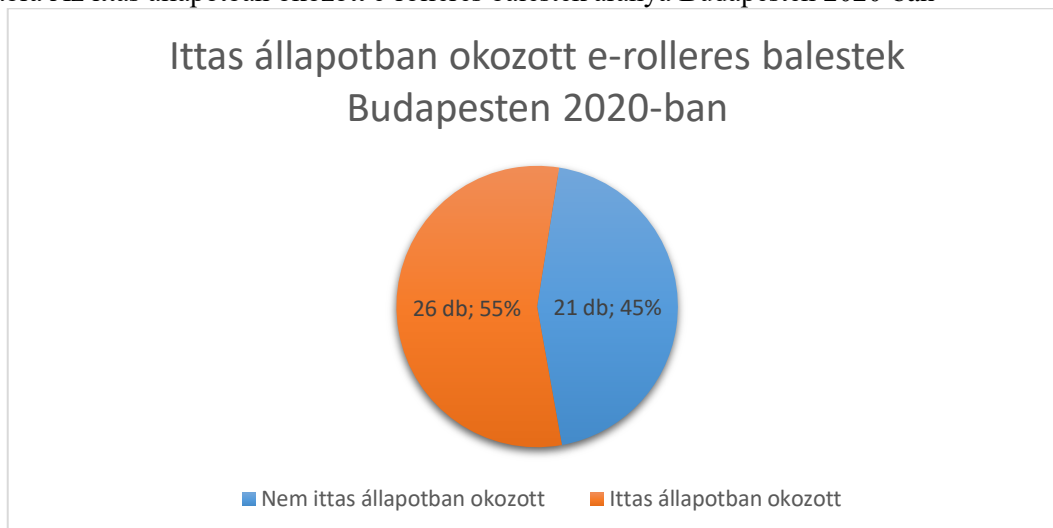


¹⁹ URL8

forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 29. ábrán az figyelhető meg, hogy hol okozták ezek a járművezetők a balesetet Budapesten belül. A baleseti adatok érzékeltetése érdekében a nem túl sokatmondó puszta esetszámokat a kerületek területi arányában normáltuk, így látványosan kiadódott az egy kerület négyzetkilométerére eső baleseti kockázat. A számok tekintetében abszolútértékben és fajlagos értékben is kimagaslik az V., a VI. és a VII. kerület. Csak ebben a három kerületben történt az összes baleset 40%-a, ami kimondottan magas arány, miközben területarányosan ezek a kerületek a lekisebbek közé tartoznak Budapesten.

30. ábra Az ittas állapotban okozott e-rolleres balesetek aránya Budapesten 2020-ban

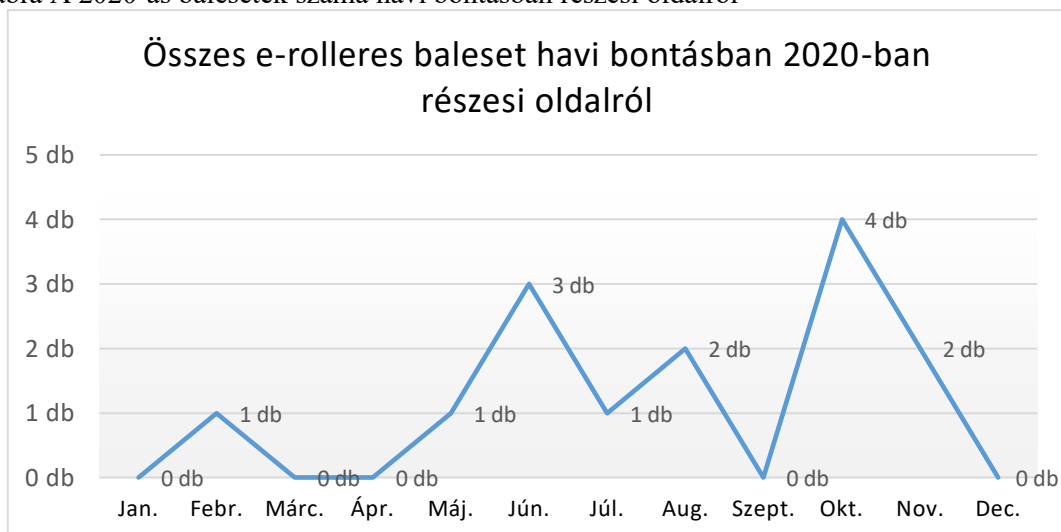


forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 30. ábrán az látható, hogy az összes baleset közül, a baleset bekövetkeztekor hány e-rollerrel közlekedő személy volt ittas állapotban. Az adat elszomorító, hiszen az esetek több mint felében, azaz 26 baleset okozásakor, az okozó személy ittas állapotban volt.

Részeselek

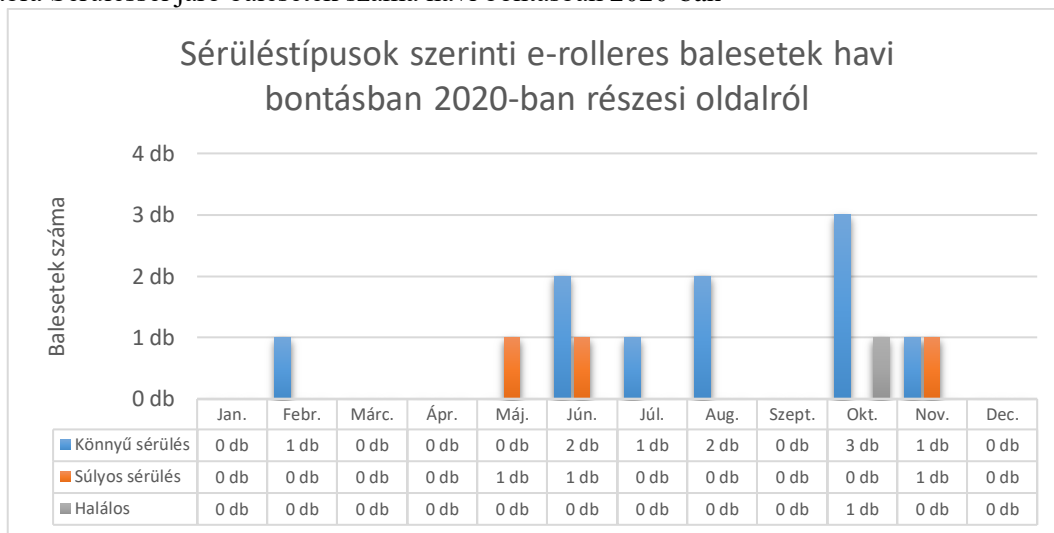
31. ábra A 2020-as balesetek száma havi bontásban részesei oldalról



forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

Első ránézésre a részesek ábrája sokkal jobbnak tűnik, kisebbek az esetszámok, hónapokra lebontva sincsen annyi baleset, mint az okozók között, azonban amennyivel kevesebb az esetszám annál rosszabb eredmény lett a végén. A 31. ábrán megfigyelhető, hogy hány olyan baleset történt, ahol az elektromos rollerrel közlekedő részese lett a balesetnek, tehát nem ő okozta. Összesen 14 ilyen baleset történt és a hónapos bontásban megfigyelhető, hogy ezen belül is a legtöbb az 2020 októberében összesen 4 darab, ami az összes baleset több mint negyede. Megállapító az ábráról, hogy volt 5 olyan hónap is, amelyben nem történt ilyen fajta baleset.

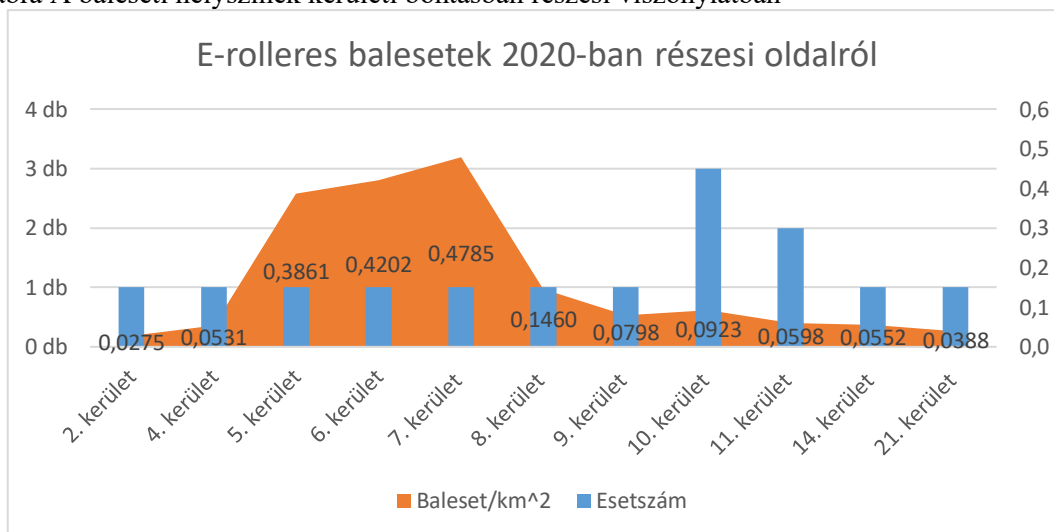
32. ábra Sérüléssel járó balesetek száma havi bontásban 2020-ban



forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 32. ábrán azon balesetek adatai láthatók, ahol az e-rollerrel közlekedő nem, mint okozó, hanem mint vétlen fél szerepelt a balesetben. Sajnálatos módon 2020-ban történt olyan közlekedési baleset, amelyben a részes, elektromos rollerrel közlekedő személy az életét veszítette. 2020-ban összesen 10 könnyű sérüléssel és 3 súlyos sérüléssel járó baleset történt. Azonban 2020. októberben egy fő a baleset bekövetkeztekor olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette a 11. kerületben. A balesetben elhunyt személy közösségi megosztáson alapuló rollert használt.

33. ábra A baleseti helyszínek kerületi bontásban részesi viszonylatban



forrás: szerzők (a BRFK adatai alapján)

A 33. ábrán az okozókat tartalmazó 29-es ábrához hasonlóan az látható, hogy hol történt a baleset Budapesten belül. (Az ábrán csak azok a kerületek látszanak, ahol történt e-rolleres baleset.) A számok tekintetében ismét a baleset/négyszekilométer arányszámot is képeztük a kerületek vonatkozásában, amelyből megtudható, hogy az ugyan alacsony részesi balesetszámok mellett a 10. kerület és a 11. kerület tűnik ki, de ajlagosan mégis a belvárosi kerületek a kockázatosabbak ebben az esetben is. Az alacsony esetszám miatt azonban ebben az esetben nem vonható le messzemenő következtetés.

Következtetések

A vizsgált mérési helyszínen, ami a mikromobilitási eszközök szempontjából a legforgalmasabb Budapesten, így lehet belőle tendenciákat kimutatni, kimutattuk az elektromos rollerek és a kerékpárok megoszlását 2020 kora tavaszán. Az elektromos rollerrel közlekedők száma az elmúlt években érezhetően növekedett. Ez köszönhető a jelenlévő közösségi e-roller szolgáltatóknak is hazánkban. Így lehetőség nyílik azok számára is, ilyen elektromos rollert használni, akik egyébként nem engedhetnék meg maguknak, hogy egy sajátal rendelkezzenek, vagy azok számára is, akik nem tartják fontosnak, hogy saját elektromos rollert vásároljanak, de szívesen kipróbálnák, vagy rendszeresen használnák rövidebb távok megtételére. Továbbá annak is köszönhető ez a tendencia, hogy napról-napra egyre többen döntenek az alternatív közlekedési eszközök használata mellett és a társadalom egyre nagyobb része nyitott az innovációkra és nem tartanak egy új lehetőség kipróbálásától - főleg ha azzal még jótékony hatást is váltanak ki a környezetünkre.

Azonban az is megállapítható, hogy ezeknek az eszközöknek a használói bizonytalanok olyan tekintetben, hogy a rájuk vonatkozó szabályok nem tekinthetők biztonságosnak, mely szerint segédmotoros kerékpárnak minősülnek. Szubjektív biztonságérzet szempontjából érthető, hogy egy elektromos rollerrel közlekedő személy a kerékpáruTON fog közlekedni a belvárosban, mintsem az úttesten. Azonban közlekedésük nem mehet el egy olyan irányba sem, ahol már az elektromos rollerek jelentenek nagyobb veszélyt a többi közlekedésben résztvevőre a járdán vagy gyalogúton. Az adatokból mindeközben kiderül, hogy az e-rollerrel haladók jelentős része megjelenik a gyalogosok közlekedésére szolgáló felületen. Az első lépés annak érdekében, hogy bármit is lehessen tenni az az, hogy ezeket a közlekedési eszközöket pontosan kategorizálni kell. A szabályozással kapcsolatos aktualitásokat böngészve úgy tűnik, hogy Magyarországon is körvonalazódni látszik egy új járműkategoría kialakulása, a gyalogosjármű vagy PLEV (personal light electric vehicles).²⁰

A biztonsági előírások tekintetében a jármű elhelyezkedésétől függően meg kell határozni, hogy mik azok a kötelező elemek, amelyekkel egy elektromos rollernek rendelkeznie kell. Így például kötelező lenne legalább egy első vagy hátsó fék, illetve kötelező lenne elől-hátul világító berendezéssel rendelkeznie. Továbbá szükséges lenne egy fényvisszaverő matrica elhelyezése a vázon, illetve egy hangjelző berendezés is. A járművezetőnek tilos lenne ezekkel az eszközökkel személyt szállítani. Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között, fényvisszaverő mellényt vagy ruházatot kell viselnie a járművezetőnek. Illetve lakott területen kívül sisak használata kötelező lenne. A minimum életkor, amelytől ezek a járművekkel közlekedni szabadna az 14 éves életkor, amely megegyezik az "AM" kategóriás vezetői engedély megszerzéséhez kötött alsó korhatárral. Rendészeti szempontból pedig ezeknek a szabályoknak megfelelően, ha nem tartják be, akkor szükséges szankciókat is rendelni és a biztonsági követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló eljárásokat végrehajtani.

A bevezetendő szabályoknak azoknak az e-roller használóknak, akik saját e-rollerrel közlekednek nem jelentené nagy nehézséget, viszont a közösségi roller használóknak már egyes esetekben szükséges megfelelően előkészülni egy utazásra. Legnagyobb mértékben a közösségi roller szolgáltatóknak kell alkalmazkodniuk. Az általuk kínált e-rollereket fel kell készíteniük, hogy megfeleljenek a leendő jogi szabályozásoknak. Továbbá kialakulni látszik egy újfajta töltési módszer, amely lehetővé teszi, hogy az elektromos rollereket, akár vezeték nélkül is tölteni lehessen.²¹ Amellett, hogy ez sokkal kényelmesebb felhasználói szempontból, egyfajta megoldást is jelenthet az utakon széthagyott rollerek problémájára,

²⁰ URL9

²¹ Sung et al, 2021, 1270.

hiszen ha ilyen töltőállomások lennének kihelyezve, akkor a felhasználóknak ott kellene letenniük az alacsony töltöttségű rollereket és nem megengedve számukra, hogy bárhol leparkolhassanak.

A megfelelő statisztikai számítások érdekében és a jövőbeni vizsgálatok érdekében szükséges, hogy a Robotzsaruban megjelenjen az e-roller, monocikli stb. lehetőség is. Ezzel pontosan lehetne az intézkedéseket rögzíteni, mivel ez jelenleg nem megoldott. Továbbá fontos lenne, hogy egységjármű szorzó kerüljön hozzárendelése mind az e-rollerekhez és mind a további alternatív közlekedési eszközökhöz. Ez azért fontos, mert megfelelő forgalomfelvételt és abból következő eredményeket csak úgy lehet megállapítani, ha ezeket a szorzókat előzetesen meghatározzák a jármű típusának megfelelően. Bár nem lehet teljesen kiküszöbölni és elkerülni az elektromos alternatív közlekedési eszközöket érintő baleseteket, - hiszen azokkal a járművekkel is történnek balesetek, amelyekre már van szabályozás - azonban olyan minimális biztonsági előírásokat és a forgalomban való közlekedésüket szabályozó normákat lehet meghatározni, amelyek nagymértékben hozzájárulnak az ezeket a közlekedési eszközöket érintő balesetek számának a csökkentéséhez. Mind a társadalomnak, mind a környezetnek, mind a gazdaságnak is szükség van az e-rollerek és a további közlekedési eszközök jelenlétére a mindennapokban. Ezek a közlekedési eszközök enyhíthetik a forgalmi dugókat, enyhítik a légszennyezést és egy megfelelően szabályozott környezetben enyhíthetik a parkolási gondokat. Továbbá hozzájárulnak a fenntartható turizmus megőrzéséhez és enyhítik azt a zajhatást, amely a közlekedéstől származik.

Irodalomjegyzék

- BM/17105-4/2019. számú írásbeli válasz dr. Vadai Ágnes (DK) K/7930. számú, „Miért segédmotor kerékpár az elektromos roller? Avagy a rendőrség szándékosan akar baleseteket okozni elektromos rollerekkel az utakon?” című írásbeli választ igénylő kérdésre
- Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat - Hatályos rendeletek 13/2018. (VI.28.) önkormányzati rendelet
- Európai Unió Bizottságának Fehér Könyve, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához - Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, Brüsszel, 2011., 11. oldal
- Felföldi Péter (2020): Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon, IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia, Zalakaros, konferenciakötet, 120. oldal
- Fülöp Ágnes - Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, HVG Orac, Budapest 2005. 48. oldal
- Major Róbert, Felföldi Péter, Mészáros Gábor: Forgalmiszervezés és -irányítás, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2019. 74. oldal
- Sung Il Kwang, Uhjin Hur, Young Dae Ko (2021): Sustainable Electric Personal Mobility: The Design of a Wireless Charging Infrastructure for Urban Tourism. Sustainability, 13, 1270. MDPI, Basel, Switzerland, ISSN: eISSN: 2071-1050
- Szabadvány Ferenc (1996): Magyar Tudománytörténeti Tabló, előtérben a kémia. Technikatörténeti Szemle, 22. kötet, Művelődésügyi Minisztérium, Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoportja, 1997. Budapest, 118. oldal. https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_TechTortSzle_22/?pg=108&layout=s letöltés ideje: 2021. február 13.
- Tóth Zsombor - A COVID-19 hatásai a budapesti közlekedésre, Tudományos Diákköri Konferencia dolgozat, Budapest, 2020., 66. oldal

Internetes és képi források

- URL1: 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól 11. § (1) <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0500024.gkm> letöltés ideje: 2021. június 16.
- URL2: Motostop - DERBI GPR Racing 50 2015 50cc, <https://www.motostop.eu/productimages/8860/18823.jpg> letöltés ideje: 2021. február 08.
- URL3: Teszt Plussz Magazin - Elektromos roller teszt <https://tesztplussz.hu/elektromos-roller-teszt-mutatjuk-a-legjobbkat/> letöltés ideje: 2021. február 12.
- URL4: Insportline.hu - Elektromos roller. <https://www.insportline.hu/34134/elektromos-roller-powero-city> letöltés ideje: 2021. február 13.
- URL5: Ács Gábor - Euronews - Budapesti e-rollerek <https://hu.euronews.com/2019/11/07/gyorsan-eleri-a-vegzet-az-e-rollereket-budapesten> letöltés ideje: 2021. február 13.

- URL6: Bozzay Balázs - Index - Eltűntek az e-rollerek Budapestről
https://index.hu/gazdasag/2020/04/22/koronavirus_e_roller_lime_eltuntek_az_e-rollerek_budapestrol/ letöltés ideje: 2021. február 15.
- URL7: Magyar Kerékpárosklub- Budapesti kerékpáros forgalomszámlálók adatai
<https://kerekpárosklub.hu/szamlalo/adatok> letöltés ideje: 2021. március 22.
- URL8: 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól,
http://www.police.hu/sites/default/files/60_2010_csere.doc letöltés ideje: 2021. március 29.
- URL9: Magyar Autóklub - Az alternatív közlekedési eszközök
<https://www.autoklub.hu/minden-amit-az-alternativ-kozlekedesi-eszkozokrol-tudni-erdemes/> letöltés ideje: 2021. március 26.

Mellékletek

1. számú melléklet: Az első mérési alkalomról készült jegyzőkönyv

		Csomópont: Bem Rakpart			
		Feladat szám: 2021. 02.20.-21.			
		Név (reagel): Harangosé Valentin			
		Név (délután): Harangosé Valentin			
Irány	Időköz (vezetés)	Kerékpár			Összesen
		Kerékpárról	Gyalogolt	Közút számban (átlagban)	
E	0,3	0,3	0,3	0,3	12
A	9:00	11	0	1	12
A	9:15	13	0	0	13
A	9:30	12	0	1	13
A	9:45	7	3	1	11
A	10:00	5	7	3	15
A	10:15	16	3	0	19
A	10:30	12	6	1	19
A	10:45	18	6	2	26
A	11:00	15	5	3	23
A	11:15	13	7	0	20
A	11:30	8	1	4	13
A	11:45	15	3	3	21
Össz.		145	41	19	205
E		43,5	12,3	5,7	61,5
Kerékpár		Elektromos roller			
Összesen:		205 db		36 db	

		Irányok (beut/ felvezetés röviden)			
		A Bem Rakpart			
		Hőmérséklet 1 Celsius			
Kerékpárról	Gyalogolt	Közút számban (átlagban)	Összesen	Viselt-e bukósisakokat?	
				Viselt	Nem viselt
0,3	0,3	0,3	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
1	1	0	2	0	2
0	0	0	0	0	0
2	4	2	8	6	2
0	0	0	0	0	0
4	0	0	4	4	0
4	1	0	5	4	1
6	2	1	8	5	3
23	10	3	36	8	28
6,9	3	0,9	10,8	27	9
Mérést végző személy aláírása: <i>Harangosé Valentin</i>					

2. számú melléklet: A második mérési alkalomról készült jegyzőkönyv

		Csopont: Bem Rakpart			
		Feladatizm: 2021.02.20.-21.			
		Név (reggel): Harangosz Valentin			
		Név (délután): Harangosz Valentin			
Irány	Időköz (percek)	Kerékpár			Összesen
		Kerékpárton	Gyalogton	Közül sávan (úttesten)	
E		0,3	0,3	0,3	
A	12:00	38	4	1	43
A	12:15	49	10	3	62
A	12:30	55	8	2	65
A	12:45	43	4	3	50
A	13:00	38	6	0	44
A	13:15	35	3	1	39
A	13:30	30	6	0	36
A	13:45	31	4	1	36
A	14:00	28	5	2	35
A	14:15	18	4	1	24
A	14:30	18	6	0	24
A	14:45	15	4	1	20
Össz		402	64	15	481
E		120,6	19,2	4,5	144,3

		Irányok (vezt)		Hőmérséklet			
		A Bem Rakpart		9 Celsius			
Kerékpárton	Gyalogton	Elektromos roller		Összesen	Viselet-biztonságok?		Lime-S
		Közül sávan (úttesten)	Összesen		Viselet	Nem viselet	
0,3	0,3	0	0,3	2	2	0	1
2	0	0	0	9	0	9	3
3	6	8	2	21	1	20	11
11	8	2	3	11	4	7	8
6	2	0	1	5	3	2	5
4	4	0	0	7	2	5	1
3	2	2	1	6	2	4	3
3	2	0	0	7	3	4	2
5	0	1	0	3	0	3	0
2	0	2	1	3	0	3	2
3	3	3	2	8	3	5	2
4	4	0	0	8	2	6	3
3	1	1	0	4	3	1	1
49	32	10	3	91	25	66	40
14,7	9,6			27,3			

Mérést végző személy aláírása: *Harangosz Valentin*

Összesen:	Kerékpár	481 db	Elektromos roller	91 db
-----------	----------	--------	-------------------	-------

3. számú melléklet: A harmadik mérési alkalomról készült jegyzőkönyv

		Somidpont: Bem Rákapart			
		Feladat szám: 2021.03.26			
		Név (főszel): Harangzó Valentin			
		Név (oldalsz): Harangzó Valentin			
Irány	Időköz (kezdés)	Kérdőív			Összesen
		Kérdőívben	Gyaloglapon	Közúti sávbán (üttesten)	
E		0,3	0,3	0,3	
A	12:00	36	6	0	42
A	12:15	48	7	1	56
A	12:30	52	5	1	58
A	12:45	54	3	0	57
A	13:00	53	2	1	56
A	13:15	55	3	2	60
A	13:30	60	4	0	64
A	13:45	64	7	0	71
A	14:00	71	2	1	74
A	14:15	66	3	0	69
A	14:30	62	0	2	64
A	14:45	58	2	0	60
Össz:		679	44	8	731
E		203,7	13,2	2,4	219,3

		Irányok (oldal) (felvezetés oldalán)				
		Hőmérőskálát A Bem rákapart				
		17 Celsius				
Kérdőívben	Gyaloglapon	Közúti sávbán (üttesten)	Összesen	Viselt-e bukósítékot?		Lime-S
				Viselt	Nem viselt	
0,3	2	0	6	1	5	2
4	4	0	12	3	9	5
8	5	0	14	5	9	5
9	6	1	17	8	9	4
10	2	1	10	6	4	7
7	2	1	10	4	11	7
12	3	0	15	2	21	8
18	4	1	23	2	28	2
22	7	2	31	3	12	8
14	2	1	17	5	10	8
15	2	0	17	7	10	8
15	3	0	18	7	11	5
13	1	1	15	8	7	2
147	41	7	195	59	136	63
44,1	12,3	2,1	58,5			

Mérést végző személy aláírása: *Harangzó Valentin*

Összesen:	Kérdőív	731 db	Elektronos roller	195 db
-----------	---------	--------	-------------------	--------

POLYÁKOVICS BALÁZS

JÁRMŰVEZETÉS ITTAS ÁLLAPOTBAN ÉS A ZÉRÓ TOLERANCIA – EGY KUTATÁS EREDMÉNYEI

Drunk driving and zero tolerance - the results of a research

Absztrakt

A tanulmány egy empirikus kutatás eredményeit ismertetve mutatja be a társadalom viszonyulását az ittas járművezetéshez, mint közlekedési devianciához. A kutatás eredményeképpen fontos következtetések vonhatók le egyfelől az ittas járművezetéshez kapcsolódó látenciáról, másfelől a járművezetők cselekményhez kapcsolódó tudatállapotáról. A tanulmány több megközelítésben a zéró tolerancia elvének elfogadottságát és az ahhoz való viszonyulást is elemzi.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, ittas járművezetés, közúti ellenőrzés, közlekedési baleset, közlekedépszichológia

Abstract

The study presents the results of empirical research that presents society's attitudes towards drunk driving as transport deviance. As a result of the research, important conclusions can be drawn about the latency related to drunk driving on the one hand and the state of consciousness of drivers related to action on the other hand. The study also analyzes the acceptance of and attitudes towards the principle of zero tolerance in several approaches.

Keywords: traffic safety, drunk driving, road control, traffic accident, traffic psychology

Problémafelvetés

A rendőrség alapvető feladata a bűnüldözés. Ennek igen speciális területe a nagyszámú közlekedési bűncselekményekkel szembeni fellépés.¹ Ezen bűncselekmények közül kiemelkedik az ittas járművezetés ami azért veszélyes a társadalomra, mert az alkoholt fogyasztó ember gondolkodása, reakció ideje, ítélőképessége megváltozik. Egy olyan szituációban, mint a vezetés, ahol hatalmas energiák szabadulnak fel, a legkisebb hibából adódóan is nagyon súlyos károk, balesetek következhetnek be. Emiatt az alkoholfogyasztás sem jogilag sem erkölcsileg nem engedhető meg. Mi viszi rá mégis az embereket az ittasan történő vezetésre? Az egyes személyes okokat meg fogom vizsgálni, úgymint: miért vezetett az illető ittasan, hogyan vélekedik az ittasan vezetőkről és az aktuális jogi szabályozásról. A zéró tolerancia bevezetése óta milyen módon változott a statisztika és hogyan vélekednek róla az állampolgárok. A magyar közlekedés fejlődése hosszú és nehézkes utat járt be. A technika fejlődése továbbra sem áll meg, ezért a jogalkotóknak folyamatosan naprakész jogszabályokat kell alkotni a társadalom védelme érdekében.

Jogi szabályozás

Hatályos büntető törvénykönyvünket megelőző kódexet, az 1978. évi IV. törvényt (régí Btk.) több mint százszor módosították, a rendszerváltozás után többször is szerették volna leselejtezni, mert a módosítások következtében a törvénykönyv elvesztette szilárdságát és logikai egységét. A szakemberek többsége egy merőben új kódex létrehozását látta megoldásnak. Összességében elmondható, hogy az új szabályozás nem reformálta meg a büntetőjog alkalmazását, azonban egyes területeket jelentősen megváltoztatott, így az ittas vezetést is. A régi Btk. egy tényállásban szabályozta az ittas és bódult állapotban történő járművezetést. Ezzel szemben a hatályos 2012. évi C. törvény (új Btk.) „ezt az egységet megbontotta és a bódult állapot alakzatot önálló deliktumként rendelte büntetni, habár a védendő jogi tárgyak és a büntetési struktúrájuk azonos.”² Lényegi változás volt, hogy a szubjektív és ezért bizonyíthatatlan „befolyásoltság” mint tényállási elem megszűnt, a bűncselekmény konkrét alkoholmennyiség szervezetben való jelenlétével valósulhat meg.³ Mindemellett a zéró tolerancia elve megmaradt, a KRESZ továbbra is tiltja a Btk-ban meghatározott koncentrációnál⁴ alacsonyabb mennyiségű alkohol szervezetben való jelenlétét is. A hivatkozott alkoholkoncentrációt meg nem haladó ittas vezetés esetén a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (1) bekezdés k) pontjához⁵ kapcsolódóan a 156/2009. (VII. 29.) Kormányrendelet 1. § (1) bekezdése alapján közigazgatási hatósági eljárásban a 12. § (1) bekezdés⁶ szerint a rendelet 11/D. mellékletében meghatározott közigazgatási bírságot kell megfizetnie, akinek szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van. Ez a szabályozás a közúti jármű ittasan történő vezetésére vonatkozik, a többi közlekedési ág alá tartozó járművel elkövetett ittas vezetés szabályszegése szabálysértésnek minősül.

¹ Major, Mészáros (2015) 7.

² Mészáros (2014) 164.

³ Major (2013) 72.

⁴ Btk. 240. § (3): ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.

⁵ „(1) Az e törvényben, valamint külön jogszabályban és közösségi jogi aktusban ... k) a közúti közlekedési szabályok közül ... kd) a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”) ... vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.”

⁶ „12. § * (1) * A Kkt. 20. § (1) bekezdés k) pontjához kapcsolódóan - ha jogszabály eltérően nem rendelkezik - a 11/A-11/F. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben foglalt, ... a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”), ... a 11/A-11/F. mellékletben meghatározott valamely rendelkezést megsérti.” A bírság legnagyobb összege 100.000 ft.

Statisztikai kitekintés

Az ittas vezetés bűncselekménye igen gyakori, mely körülmény indokolja az ellene való fokozott fellépés szükségességét.

1. sz. táblázat a Járművezetés ittas állapotban bűncselekmények száma

2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
14.654 db	15.759 db	16.038 db	13.801 db	13.632 db

forrás:⁷

A táblázat adatai alapján megállapítható, hogy az esetszám tendenciózus változást nem mutat.

Nagyon sok esetben a személysérüléses közúti közlekedési balesetek bekövetkezésekor ittas a járművezető.

2. sz. táblázat az ittasan okozott személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma

2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
1537 db	1349 db	1387 db	1353 db	1318 db

forrás:⁸

Az elmúlt öt évben a fenti táblázat szerint alakultak az ittas járművezető által okozott közúti közlekedési balesetek száma. E számok tekintetében is kijelenthető, hogy jelentős problémát jelent az ittas járművezetés.

Az alkohol

Korábbi szakirodalmi adat szerint „Köztudott, hogy az alkohol okozta központi idegrendszeri károsodások a különböző bűncselekmények elkövetését elősegítik és jelentős szerepet játszanak a közlekedési balesetek kialakulásában is. Az országos statisztikák szerint a balesetek 11-12%-ában az elkövető vagy a sértett alkoholos befolyásoltsága kimutatható, és az esetek nagy részében ezen alkoholos befolyásoltság a baleset bekövetkeztében oki szerepet is játszik.”⁹ Ez a szám ugyan csökkent, de még mindig megengedhetetlenül magas. Ezeket az adatokat mutatja a fenti táblázat. A társadalomra veszélyességét az alkohol emberre gyakorolt káros hatásán túl, maguk az elkövetési számok is növelik, mert minél több az esetszám, annál nagyobb az esélye a közlekedési baleset bekövetkeztének.

Az alkohol a központi idegrendszerre hatva számos érzékszervet befolyásol, úgymint a felismerési, reagálási, döntési és ezeken keresztül a járművezetési képességet. A vezetési képességet még befolyásolja a koffein, nikotin, a kábítószeres és egyes gyógyszerek. Egy részük birtoklása is már büntetendő, míg a másik csoportjuk legális. Azonban ezek közül akad olyan, amelynek fogyasztása a közlekedésben részt vevő járművezetők számára tilalmazott, mégpedig az etil-alkohol. Az alkohol kihat a vérkeringésre, a légzésre, a központi idegrendszerre és valamennyi szerv működésére is, ennek következtében lehetlenné teszi a váratlan kritikus helyzetek megoldását, amik a közlekedés során sűrűn előfordulnak. A fiziológia jellemzőit megvizsgálva megállapítható, hogy a látómező beszűkülését, a térlátás csökkenését okozza és az összetett, bonyolult cselekvések elvégzésére való képességet rontja. Ez a közlekedésben az úgynevezett 'alagútvezetést' eredményezi, mely során az ittas járművezetők nem veszik észre az oldalról érkező gyalogosokat és más akadályokat sem. Ezekon felül különlegesnek mondható hatása az italfogyasztásnak a színlátás és a hallás romlása. Fél ezrelék felett egyes embereknél a piros, másoknál a zöld szín érzékelése gyengül. 1 ezrelék véralkoholszint 60%-kal növeli a

⁷ URL1

⁸ URL2

⁹ Enyedi, Fülöp, Melegh, Radványiné, Varga (2008) 227-228.

Országok	Általános érték	Hivatásos vezetőknél	Kezdő vezetőknél
Ausztria	0,5	0,1	0,1
Belgium	0,5	0,2	0,5
Bulgária	0,5	0,5	0,5
Horvátország	0,5	0,0	0,0
Cseh Köztársaság	0,0	0,0	0,0
Dánia	0,5	0,5	0,5
Észtország	0,2	0,2	0,2
Olaszország	0,5	0,0	0,0
Luxemburg	0,5	0,2	0,2
Hollandia	0,5	0,5	0,2
Lengyelország	0,2	0,2	0,2
Románia	0,0	0,0	0,0
Szlovákia	0,0	0,0	0,0
Svájc	0,5	0,1	0,1

forrás:¹³*Németország¹⁴*

Jelenleg Németországban a véralkoholszint felső határértéke 0,5 ‰. Aki ezt az értéket a járművezetésnél átlépi, a német törvények szerint szabálysértést követ el és büntetést szabnak ki vele szemben. A gyanúsítottat 1500 euró pénzbírsággal sújthatják, ráadásul 1-3 hónapra eltiltják a vezetéstől.

Lépcsőzetes rendszert alkalmaznak a visszaeső ittas vezetőkkel szemben az alábbiak szerint.

4. számú táblázat A német szisztéma¹⁵

	Pénzbírság (euró)	Büntetőpont	Vezetéstől eltiltás
Első alkalom	500	2	1 hónap
Visszaeső	1000	2	3 hónap
Ismételt visszaeső	1500	2	3 hónap

Forrás:¹⁶

A Német Büntető törvénykönyv 315. szakasza szerint: (1) „Aki a közúti közlekedésben gépjárművel vesz részt és alkohol vagy más kábító hatású szerek fogyasztása következtében nincs abban a helyzetben, hogy a járművet biztonságosan vezesse és ezáltal a másik ember életét vagy testi épségét vagy jelentős értékű anyagi javakat veszélyeztet 5 évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbírsággal büntetendő.”

(3) „Aki az első bekezdésben foglaltakat gondatlanságból követi el vagy a veszélyt gondatlanságból idézi elő 2 évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbírsággal büntetik.”

Továbbá a 316. szakasz leírja:

„Aki a közúti közlekedésben gépjárművel vesz részt és alkohol vagy más kábító hatású szerek fogyasztása következtében nincs abban a helyzetben, hogy a járművet biztonságosan vezesse 1 évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbírsággal büntetik, ha a cselekmény nem a 315. szakaszba ütközik.”

¹³ URL5¹⁴ URL6¹⁵ URL7¹⁶ URL8

A véralkoholszint határai a német közúti közlekedésben:

0,0 ‰ A vezetői engedély megszerzését követően az első két évben kezdőnek minősül a járművezető és a zero tolerancia vonatkozik rá, tehát ha megszegi a következő büntetésekkel számolhat:

- próbaidő hosszabbítása 2 évvel
- legkevesebb 250 eurós pénzbírság
- 1 büntetési pont
- utóképzésen kötelező részvétel

0,3 ‰ A közlekedés veszélyeztetése esetén:

- 3 büntetési pont
- vezetői engedély elvétele
- pénz- vagy szabadságvesztés

0,5 ‰

- 500-1500 eurós pénzbírság
- 2 büntetési pont
- 1-3 hónap vezetéstől eltiltás

1,1 ‰

- vezetői engedély elvétele
- pénzbírság vagy szabadságvesztés

Franciaország¹⁷

Akárcsak az unió számos tagországában, Franciaországban is a 0,5 ‰ véralkoholszint az engedélyezett. Milyen szankcióra számíthat a határétéket túllépő vezető? Ha 0,5 ‰ és 0,8 ‰ érték között közlekedik a francia utakon, akkor a pénzbírság 135 euró. Ennél még magasabb értéknél szigorúbb intézkedésekre – 2 évet meghaladó szabadságvesztése és 4500 eurós pénzbírságra – számíthat. Ha még kábítószer is fogyasztott egészen 9000 euróra emelkedik a pénzbírság és 3 évre a szabadságvesztés.

Kutatási célok, kérdések

Kutatásom alapja egy anonim Google-kérdőív. Néhány nap alatt több mint 505-en töltötték ki és küldték el válaszaikat. Úgy gondolom, ebből a kitöltésszámból már vonhatok le következtetéseket az ittas járművezetés egyes kérdéseiről és a társadalom zero toleranciához történő hozzáállásáról. Minden korosztály számára egyértelmű, áttekinthető és könnyen megválaszolható kérdőívet állítottam össze annak érdekében, hogy releváns adatokhoz jussak.

A jelenlegi szabályozás szerint hazánkban „valamennyi közlekedési ágazatban, így a közúti közlekedésben is a zero tolerancia elve érvényesül, azaz egyáltalán nem lehet a gépjárművezető szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol”¹⁸. Ellenben, az Európai Unió számos országában nincs zero tolerancia bevezetve, ezért olyan kérdéseket is feltettem, amelyek a zero tolerancia esetleges eltörlésének következményeit vizsgálják a társadalom szemszögéből.

Kérdőívem elkészítésének több célja is volt. Egyrészt az ittasan vezetők egyéni motivációjának megismerése, vajon miért ültek be alkohol fogyasztása után a gépjárműbe. Hipotézisem volt az is, hogy a zero tolerancia eltörlése esetén, amikor egy minimális alkoholfogyasztást követően még megengedett lenne a járművezetés (például 1 korsó sör) az emberek magukkal sokkal inkább elnézőek, mint másokkal szemben. Tehát valószínűleg úgy vélik, hogy ők személyesen be tudnák tartani a megengedett alkoholfogyasztást, de a többi ember ezt nem tartaná be, túllépné azt.

A kérdőívet 28 kérdésből állítottam össze. Az első öt kérdés az általános adatokra vonatkozik (személy neve, életkora, lakóhely típusa), a következő öt kérdésben arra voltam kíváncsi, vezetett-e már ittasan a kitöltő és ennek részleteire. Majd ezt követően rátértem a zero tolerancia tárgykörére és az emberek véleményére az ittas vezetéssel kapcsolatban.

¹⁷ URL9

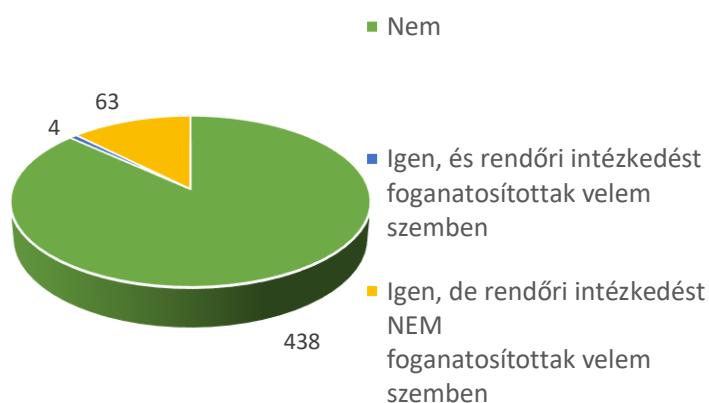
¹⁸ Major (2014) 87.

Kutatási eredmények

Az 505 főből 343 nő és 162 férfi osztotta meg véleményét a témával kapcsolatban. A következő kérdésem a kitöltő életkorára vonatkozott. Nyolc kategóriába soroltam a személyeket, azért hogy minél pontosabban meghatározható legyen a koruk. A harmadik kérdés az iskolai végzettségre vonatkozott. Itt hat választási lehetőséget adtam meg, a „kevesebb, mint 8 osztálytól” kezdve egészen a „főiskolai vagy egyetemi diplomáig”. Fontosnak tartottam felmérni, hogy a válaszadók mióta rendelkeznek vezetői engedéllyel, ugyanis eltérő véleménnyel rendelkezhet, aki már 30 éve gépjárművel közlekedik az utakon, és akinek (még) nincs vezetői engedélye. Az ötödik kérdésben a válaszadók lakóhelyének jellegére kérdeztem rá.

Az általános személyi körülmények után tértem rá a tanulmány érdemi kérdéseire, melyek a vizsgált téma törzsanyagát képezik. Elsőként arra voltam kíváncsi vezettek-e már ittasan és az ittasan vezetők közül hány emberrel szemben foganatosítottak rendőri intézkedést. A válaszadók közül (505 főből) 438-an nem vezettek ittasan, 63-an vezettek, de nem volt velük szemben rendőri intézkedés, tehát hétköznapi nyelven szólva 'megúszták' a felelősségre vonást, nem úgy, mint az a 4 személy, akikkel szemben már intézkedtek a rendőr kollégák.

2. sz. ábra Vezetett már ittasan gépjárművet?



Forrás: szerző

A 67 ittasan vezetett személyből 24 volt nő (36%) és 43 férfi (64%). Az életkort nézve pedig 29 fiatal (43%), 27 középkorú (40%) és 11 idős (17%) volt az elkövetők megoszlása.¹⁹ Az ittasan vezető személyeknél az iskolai végzettséget is vizsgáltam. Alapvetően azt gondolnánk, hogy minél magasabban iskolázott valaki, annál kevésbé követ el szabályszegéseket/bűncselekményeket. Meglepő módon a kutatásban részt vett személyek közül, a magasabban iskolázottak nagyobb arányban vezettek ittasan, számszerűsítve:

- Főiskolai/egyetemi végzettség: 27 fő
- Gimnáziumi érettségi: 23 fő
- Szakközépiskolai érettségi: 11 fő
- Szakmunkásképző: 6 fő
- Befejezett 8 osztály: 0 fő

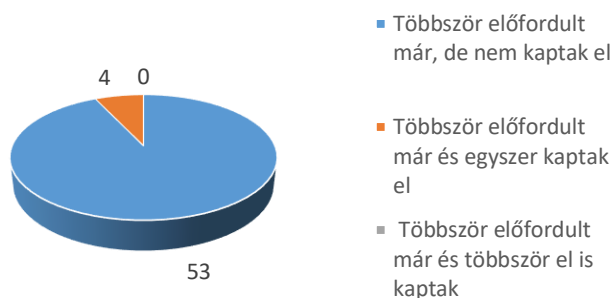
Ráadásul a magasabb végzettség felé haladva nő az esetszám is.

¹⁹ Fiatal: 16-30 év, Középkorú: 31-50 év, Idős: 51 felett

A másik kiolvasható tény ebből a kérdésből – amire egyébként előzetesen számítottam – az a különösen magas látencia. A 67 esetből csak négyszer intézkedtek az ittasan vezető személlyel szemben, tehát jelen kutatás alapján megközelítőleg 94%-os látencia arányról beszélhetünk.

A következő kérdés a többszöri elkövetésre vonatkozott

3. sz. ábra Amennyiben vezetett már ittasan gépjárművet



Forrás: szerző

Az 57 válaszadóból 53-mal többször előfordult, hogy ittasan vezetett ennek ellenére nem került a rendőrség látókörébe. Ez alapján úgy vélem, addig fogja folytatni ezt a tiltott tevékenységet, amíg vagy balesetet nem okoz, vagy rendőri intézkedést nem foganatosítanak vele szemben. Nyilvánvalóan az utóbbit tartom helyesnek. A feltevésemet – miszerint a fokozott rendőri ellenőrzéseknek valódi visszatartó hatása van – tovább erősíti az a 4 személy, aki „többször vezetett már ittasan és egyszer el is kapták”. A végső megerősítést az adta, hogy akit már eljárás alá vontak, az nem követte el még egyszer ezt a bűntettet, ugyanis a „többször előfordult már és többször el is kaptak” opcióra 0 válasz érkezett.

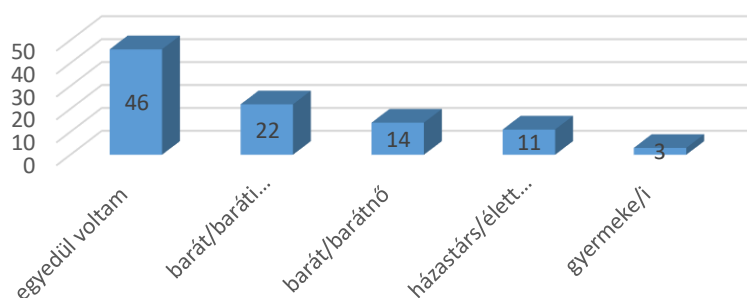
Az előző két kérdéshez kapcsolódóan érdeklődtem még az iránt, hogy amennyiben ittasan vezetett az illető, kinek a járművet használta. A 64 válaszadó közül 56 a sajátját, míg a maradék 8 fő más, szülő, barát, céges járművet vezetett. Úgy véltem, az emberek egyszerűen bátrabbak a saját közlekedési eszközükkel, ez be is igazolódott.

A következő kérdéskör az elkövetés idejére vonatkozott. Előzetesen arra számítottam, hogy az ittas vezetés nagyobb hányada éjszaka történik. Helyesen gondoltam, hiszen míg a „nappalra” 19-en, addig az „éjszakára” 39-en kattintottak. Miért inkább éjszaka? Ennek több oka lehet, például: az átlagember talán abban a tudatban van, hogy éjjel kevesebb a rendőri ellenőrzés, esetleg inaktívabbak a rendőrök. Nyilvánvaló ok lehet az esti italfogyasztás szokása is.

Ugyanígy alakult a hétköznap-hétféle páros is. A hétköznapot 10 fő, míg a hétvégét 28 fő jelölte. Valószínű, azért mert jellemzően hétvégén vannak az olyan események, összejövetelek, programok, ahol általában alkoholt fogyasztanak az emberek. E kérdéshez kapcsolódóan az italfogyasztás okaként három konkrét esetet adtam meg. A „családi/baráti összejövetel alkalmával” lehetőséget választották a legtöbben, pontosan 30-an. Felháborítónak tartom azt a felelőtlen viselkedést, amikor a családtagok, barátok hagyják a korábban poharazó személyt vezetni, hiszen tisztában vannak az alkoholfogyasztásának tényével. A „diszkóba utazás előtt/után” opciót 6 fő, az „ünnepnapon (Húsvét, Karácsony)”-t pedig 10 fő jelölte be. Számomra meglepően alakultak az arányok az egyes lehetőségekre adott válaszok alapján. Történetesen a „diszkóba utazás előtt/után” alternatívára vártam a legtöbb számot, ehhez képest ezt jelölték legkevesebben.

A következő kérdés szintén szorosan kapcsolódik az előzőekhez. A kérdésem így szólt: „Amikor ittasan vezetett kik tartózkodtak még a gépjárműben?”

4. sz. ábra Amikor ittasan vezetett kik tartózkodtak még a gépjárműben?



Forrás: szerző

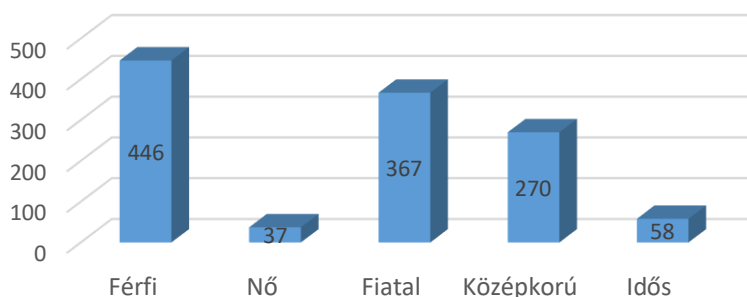
Meglehetősen fontosnak tartottam felmérni, hogy az ittas vezetés alkalmával a vezetőkön kívül még kik tartózkodtak a járműben, ezáltal magatartásával a saját életén és testi épségén kívül még kiét tette ki fokozott veszélynek. Ittasan vezetni a gépjárművet könnyelmű döntés, nem beszélve arról, amikor utast is szállítunk és őt is belevisszük ebbe a veszélyes helyzetbe.

Előzetesen vázoltam egy általam elfogadhatónak mondható arányt, mely a következőképp nézett ki: az „egyedül voltam” körülbelül 90% lesz, a maradék 10% pedig arányosan oszlik el, és a „gyermekel/í” nulla fordul elő. A valóságban 67 személy adta le válaszait az öt válaszlehetőségre. Lehetőség volt többet megjelölni. Akik így tettek, azoknál már többször előfordult az ittas vezetés más-más utasokkal, ezért összesen 96 válaszlehetőség került megjelölésre. Ebből 46 az „egyedül voltam”, 22 a „barát/baráti társaság”, 14 a „barát/barátnő”, 11 a „házastárs/élettárs” és végül 3 a „gyermekel/í”-t jelölte.

Nem igazolódt be a hipotézis. Habár az „egyedül voltam” 48%-kal kiemelkedik a statisztikából, mégsem közelíti meg a feltételezett 90%-ot. Az a tény, hogy 3 fő a gyermeke jelenlétében vezetett ittasan, rendkívüli felelőtlenségre utal.

A következőben arra a szubjektív álláspontra fókuszáltam, hogy „Ön szerint melyik az a nem/korosztály, akik leggyakrabban szoktak ittas állapotban gépjárművet vezetni?” Az alábbi diagrammal a válaszok megoszlását szemlélteti.

5. sz. ábra Ön szerint melyik az a nem/korosztály, akik leggyakrabban szoktak ittas állapotban gépjárművet vezetni?



Forrás: szerző

A nemek aránya tekintetében a férfiakra 446 (92%), míg a nőkre csupán 37 (8%) válasz érkezett. Azaz mindkét nem férfi elkövetői körre gondol az ittas vezetés hallatán. Azonban ezt az eredményt érdemes összehasonlítani a az ittas vezetők - korábban bemutatott – nemek szerinti megoszlásával. Ott az 'ittasan már vezetett' lehetőségre 36%-ban női és 64%-ban férfi adott választ. Ebből látható, hogy elméleti síkon azt gondolják a kitöltők: szinte csak a férfiak vezetnek ittasan. A valóság nem ezt mutatja, a nők nagyobb számban vezetnek ittasan, mint ahogy azt a válaszadók vélik.

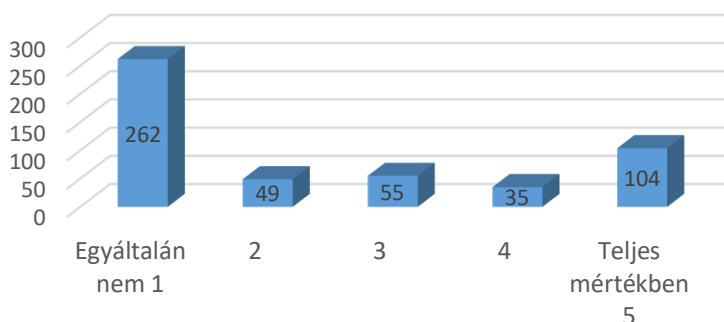
A korosztály tekintetében, ahogyan arra számítottam is a fiatalok vezetnek a listát 367 (53%), majd a közép- 270 (39%), végül az időskorúak 58 (8%) szavazattal. Szintén összevetve az ittas vezetők

korosztály szerinti megoszlásával, hasonló eredmények születtek. Az idősök vonatkozásában van némi eltérés, őket szépkorokra és életpaszatalatukra, meggondoltságukra való tekintettel, nem vélik ittas vezetőknek.

A következő kérdésekkel rátértem a zéró tolerancia tárgykörére. Elsőnek felmértem, egyáltalán tisztában vannak-e az emberek a fogalom jelentésével. Az 505 kitöltőből 468 'Igen'-nel, 5 'Nem'-mel és 32 'Hallottam már róla'-val válaszolt. Az 5 fő aki nincs vele tisztában korábban a 'nem rendelkezem vezetői engedéllyel' választ adta. Összességében elmondható, hogy a vezetői engedéllyel rendelkező állampolgárok hallottak már róla és tudják is a zéró tolerancia jelentését.

A következő kérdésem a zéró tolerancia eltörlésére irányult. Egytől-ötig terjedő skálán, az „egyáltalán nem”-től a „teljes mértékben”-ig lehetett kiválasztani a kitöltő nézeteinek megfelelő választ.

6. sz. ábra Ön támogatja a zéró tolerancia eltörlését?



Forrás: szerző

Itt arra voltam kíváncsi, az emberek mennyire támogatják ezt a változtatást, ami azt foglalná magába, hogy némi szeszital fogyasztását követően még megengedett lenne a vezetés. 505 válaszadó közül egyáltalán nem támogatná 262 fő és efelé irányul további 49 fő is, azonban 104 fő teljes mértékben támogatja és 35 fő pedig majdnem teljes mértékben teszi ezt. 55 fő tartózkodott, ők nem tudnak egyelőre határozottan állást foglalni. A kapott eredmény alapján látszik a társadalmi egyet nem értés. Ugyanakkor a kitöltők nagyobb része egyetért a jelenlegi szabályozással és nem akar megengedni semmilyen szintű toleranciát. A további kérdések vizsgálata után választ kapunk arra a kérdésre, hogy miért gondolják így. „A zéró tolerancia eltörlése esetén, Ön szerint az állampolgárok be tudnák tartani, hogy ne fogyasszanak többet a megengedett alkoholmennyiségen túl?” Tehát arra voltam kíváncsi, az egyén mit gondol a többi állampolgárról. Erre a kérdésre is 505 fő adta le a voksát, 58 fő szerint betartanák, viszont 447 fő szerint túllépnék a megengedett mennyiséget. A kitöltők majdnem 90%-a (pontosan 88,5%) nem bízik annyira az embertársaiban, hogy betartanák a limitet, tehát alábecsülik a másik ember döntéshozó képességét. Jelen eredmény alapján nem meglepőek az előző kérdésre (Ön támogatja a zéró tolerancia eltörlését?) adott válaszok, mely szerint a többség nem támogatja azt.

A következőben személyes indoklást kértem az előző kérdésre (kérdésem pontosan: Kérem az előző kérdésre adott válaszát röviden indokolja meg!). 375 válasz érkezett, ezek közül csak néhányat szemléltetnék:

- *Ha már egy kicsit iszik, akkor sokkal nehezebben áll ellen a csábításnak, hogy igyon még egy kicsit, mintha semmit nem ivott volna.*
- *Azt gondolom, hogy azok az állampolgárok tartanak be, akik most is betartják, hogy úgy ülnek volán mögé, hogy nem fogyasztanak alkoholos italt.*
- *Hiába van jelenleg is Magyarországon zéró tolerancia, rengetegen vezetnek ittasan, véleményem szerint amennyiben ezt eltörlőnék még több ittas vezető (akik nem tartják be a megengedett alkoholmennyiség fogyasztását) lenne.*
- *Nem mindenki képes helyesen megítélni, hol van az a határ, amikor még biztonságosan tud vezetni alkoholos befolyásoltság mellett. Ezen felül minden embernek más-más mértékű az a szint, ahol még ittasan is képes normálisan vezetni.*

- *Az esetek többségében, aki eddig sem tudta betartani a zéró toleranciát, annak szerintem nem lenne ez sem lehetőség, hogy tudja tartani a mérsékletességet. Viszont jó kezdeményezés.*
- *Általában az emberek nagy kísértést éreznek a tiltott dolgok megtételére. Így ha meg van engedve "csak egy sör", véleményem szerint tényleg csak egy lesz. Továbbá nincs az a nagy kísértés, vagy az érzés, hogy kimarad valamiből az illető. Ezek ellenére én személy szerint nem fogyasztanák alkoholt vezetés mellett.*
- *A társadalom nagy részére általánosan jellemző az önkontroll hiánya.*
- *Nem tudnák betartani mivel a zéró tolerancia ellenére is vezetnek ittasan. Ha egy állampolgár inni kezdene, nem tudná megtartani a megengedett alkoholmennyiséget, egy-két személy kivételével. A fiataloknál benne van az is, hogy meg szeretnék mutatni azt, hogy nekik így is megy a vezetés.*
- *A korlátozásnak visszatartó ereje van. Ha eltörlik, biztosan túllépnék a megengedett szintet.*
- *Úgy gondolom, hogy az alkohol fogyasztása közben nehéz "belőni" azt, hogy mennyi az a mennyiség, ami még belefér, és mennyi az, amivel túllépné az illető a határt. Emellett különböző emberek szervezete különbözőképpen reagál ugyanarra az alkoholmennyiségre.*
- *Ha a zéró toleranciát nem tudja betartani, akkor a mértékkel is gond lesz.*
- *A vezetők többsége betartaná, de mindig van kivétel.*
- *A minimális alkoholfogyasztás sok országban megengedett! Azt gondolom 1-2 sör, nem több! még nem okoz vezetésképtelen állapotot.*
- *Felnőttként kell kezelni a társadalmat és bízni bennük.*
- *Zéró tolerancia hiányában a megengedett alkoholmennyiség nagyon alacsony, ami sokszor nehezen tartható be. Sok embernek könnyebb megállni, hogy egyáltalán ne igyon, mint hogy megálljon az első ital után.*
- *Mert többen lennének azok, akik ittasan vezetnek és tovább nőne a balesetek száma.*
- *Mert a magyar ember az összejövetelek kötelező elemeként tekint az alkoholfogyasztásra, illetve annak megtagadását akár udvariatlanságnak is tekintheti.*
- *Általában az emberek egy pohárral isznak, nem jellemző hogy részegre igyák magukat (jó esetben). Kis mennyiségű alkohol fogyasztása vacsorához például és vezetés több országában megengedett és működik.*

Összeszedett, jól megfogalmazott és nagyon változatos válaszok születtek, melyeket érdemes megvizsgálni. Összességében elmondható az elutasítás, néhányan fenntartásokkal támogatnák a kezdeményezést, és csak páran gondolják úgy, hogy működőképes lenne, és nem növelné a balesetek számát sem. A következő kérdéssel viszont az egyén saját döntését vizsgáltam. „Ön, személy szerint úgy érzi, be tudná-e tartani, hogy ne fogyasszon többet a megengedett alkoholmennyiségen túl?” Az eredmény a következőképpen alakult: 505 fő kitöltőből 422 fő igen, 18 fő nem, és 65 fő nem biztos benne, hogy be tudná tartani a megengedett mennyiséget.

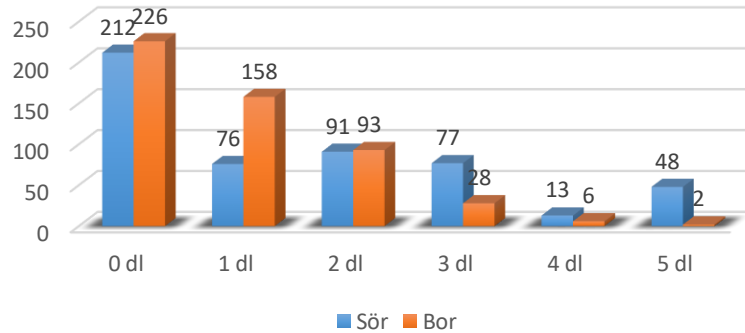
A két adatsort összevetve azonnal látható az az ellentmondás, melyet feltételeztem. Az 505 fő kitöltőből 422 egyértelműen úgy véli, ő személyesen be tudná tartani a limitet, azonban a másik kérdésnél a szintén 505 fő kitöltőből 447-en azon az állásponton vannak, hogy a többi ember igenis képtelen lenne betartani azt. Ezen eredmények alapján megállapítható a feltevés helyessége, miszerint az emberek a saját akaraterejüket túl, míg a másokét alábecsülik.

Továbbá kiemelném azt a statisztikát, mely szerint a már ittasan vezetett személyek közül (67 fő) 55 fő úgy érzi, be tudná tartani, 8 fő nem biztos benne és csupán 4 fő ismerte el, hogy túllépné biztosan a mértéket. Tehát a zéró toleranciát sem tudták betartani, hiszen ittasan vezettek (nagy részük többször is), azonban az új szabályozást gond nélkül betartanák. Megítélésem szerint ez az ellentmondás is a fenti emberi tulajdonságra vezethető vissza.

Ezt követően az egyik legfontosabb kritériumra tértem rá, méghozzá a zéró tolerancia eltörlése esetén megengedhető alkoholmennyiségre. Bor és sör tekintetében vizsgáltam, ugyanis az égetett/tömény italokat teljes mértékben kizártnak tartom. Legnagyobb számban a 0 decilitert jelöltek, kétségkívül ők nem támogatják a zéró tolerancia eltörlését. Bor fogyasztása esetén az 1 dl volt a legtámogatottabb, míg

sör esetén a 2 dl. Megdöbbenve észleltem, hogy sörből nem az 5 dl-t jelölték a legtöbben, ugyanis ez felel meg általában egy üveg vagy korsó sörnek és azt vártam, ehhez fognak viszonyítani. Az alábbi ábrán látható, főként a csekély mennyiséget tartanak csak megengedhetőnek.

7. sz. ábra Véleménye szerint milyen mértékű alkoholfogyasztást követően lehet még biztonságosan gépjárművet vezetni?



Forrás: szerző

Ezt követően azt is vizsgáltam, hogy az emberek mennyire élnének a megváltozott lehetőséggel, mely szerint bizonyos mértékű alkohol fogyasztása után még vezethetne gépjárművet. Az 505 fő 59%-a soha, 24%-a ritkán, 15%-a alkalmanként és 2%-a gyakran élne az új lehetőséggel. Elfogadhatónak tartom a kapott statisztikát, ugyanis a legtöbben nem kezdenék el drasztikusan kihasználni a változásokat.

Az emberek az ittas vezetés és a balesetek bekövetkezése között hatalmas ok-okozati kapcsolatot feltételeznek. 505 válaszadóból 440 fő szerint növekedne az ittasan okozott közúti balesetek száma, amennyiben megengedett lenne az alkoholfogyasztás és a vezetés. Ennek indoklására a következőket mondták:

- *Már egy kismértékű ittasság estén is romlik az észlelési és a reakció idő is.*
- *Vakmerőbbek lennének!*
- *Mindenki félig/teljesen részegen ülne a volán mögé, teljes lenne a katasztrófa az utakon.*
- *Igen, mivel így már az az állampolgár is megengedné magának, hogy igyon, aki eddig a zéró tolerancia miatt nem ivott. Illetve mindenkire máshogy hat egy bizonyos mértékű alkohol és sok mindentől függ az, hogy ez milyen állapotba juttatja a személyt.*
- *Az alkohol miatt a reakcióidőnk is növekedni fog, és ha nem csak én, hanem a velem szembejövő vezető is fogyasztott alkoholt akkor neki is. Ezáltal nagy a veszélye a balesetnek.*
- *Igen, mert az ember az alkohol hatására bátrabb lesz, ezáltal nagyobb sebességgel közlekedne, felelőtlen döntéseket hozna.*

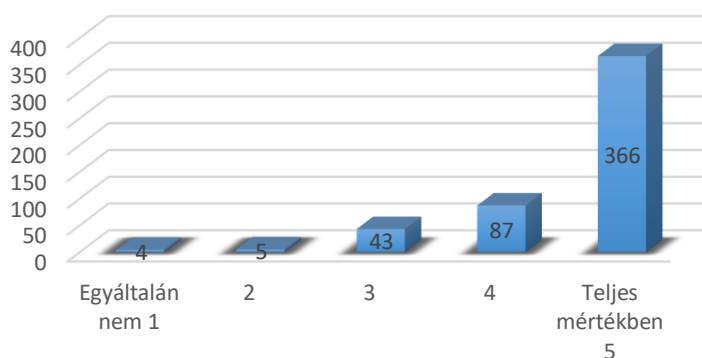
Mások szerint nem növekedne az ilyen balesetek száma, mert:

- *Azért gondolom, hogy nem, mert ha kis mértékben lehet fogyasztható az alkohol, azzal még nem veszítené el a gépjárművezető a gépkocsija fölött az uralmat és az alkoholos befolyásoltsága nem lenne olyan mértékű, hogy az baleset okozását idézhesse elő.*
- *Rengetegen ülnek tolerancia mellett is ittasan. (Természetesen nem 1-2dl fogyasztással, hanem jóval többel) Ebből ítélve nem lenne több ittas vezetés tehát baleset sem.*
- *Véleményem szerint nem növekedne, de nem is csökkenne drasztikusan. Ez az intézkedés nem hiszem, hogy az utak biztonságosságának kedvezne, inkább csak bizonyos csoportok körében lenne örömteli változás, illetve a szórakozóhelyeknek, italboltoknak minimálisan több profitot hozna.*
- *Ha ugyan olyan szigorral tartatnák be, mint most és a büntetése pedig szigorodna, nem lenne emelkedés.*

- *Akik az eddigi zéró toleranciát be tudták tartani, ők a megengedett határon belül tudnak maradni, akik pedig eddig is olyan mértékű alkoholos befolyásoltság alatt vezettek, ők ezután sem fognak változtatni hiába lesz valamennyi “tűréshatár”.*

‘Hány százalékban ittas az okozó a hazánkban bekövetkezett közúti balesetek során’ kérdésemre a 90% és a 2% között vegyesen jöttek a tippek. A válaszok átlaga körülbelül 40-60% közé esik. 2020-ban 13778 közúti közlekedési balesetből 1318 esetben volt ittas állapotban az okozó, ez 9,5%.²⁰ Jóval fölé tippeltek a kitöltők, ami azt mutatja nem teljes mértékben tájékozottak a statisztikával kapcsolatban. A következő kérdéskör arra vonatkozott, hogy mennyire tartják veszélyesnek az ittas vezetést. Az eredményeket az alábbi ábra szemlélteti.

8. sz. ábra Ön szerint mennyire jelentenek veszélyt a közlekedés biztonságára az ittasan vezetők?



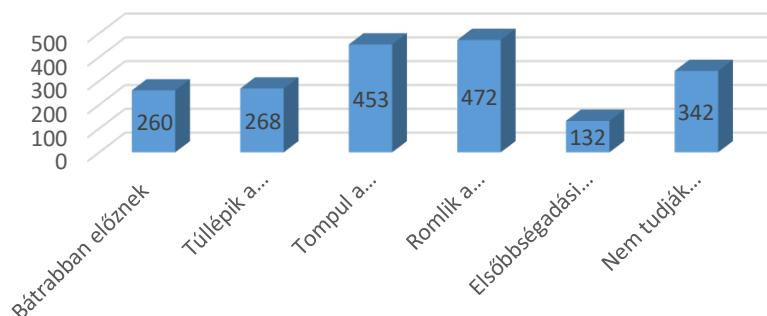
Forrás: szerző

Néhány kivétellel az ötös skálán legalább hármasra értékelték ezt a veszélyt, azonban a kitöltők legtöbbször, több mint 70%-a ‘teljes mértékben’ veszélyesnek ítéli meg a közúti közlekedést, ha ittas vezetők is közlekednek. Ráadásul a már ittasan vezetett személyek közül (67 fő) 57% ötös, 20% négyes, 16% hármas, 4% kettes és 3% egyes veszélyességi szintre kattintott. Mások ittas vezetését veszélyesnek tartják, de a sajátjukat nem, mert mégis ilyen állapotban vezettek.

Ezt követte az a kérdés, hogy milyen konkrét okok miatt tartja veszélyesnek az ittas vezetést. Az ittasan vezetők 260 fő szerint bátrabban előznek, 268 fő szerint túllépik a megengedett sebességhatárt, 453 fő szerint tompul a figyelmük, 472 fő szerint romlik a reakcióképességük, továbbá 132 fő szerint elsőbbségi kötelezettségüknek nem tesznek eleget, végül 342 fő szerint nem tudják uralni megfelelően a gépjárművet. Az eredményeket az alábbi ábra szemlélteti.

²⁰ URL10

9. sz. ábra Véleménye szerint mely okok miatt veszélyesebbek az ittas állapotban vezető sofőrök a közúti közlekedésben?



Forrás: szerző

Több választ lehetett bejelölni e kérdésnél, ezért alakultak így a számadatok. A választási lehetőségként megadott leggyakrabban előforduló alkoholfogyasztás utáni vezetés esetén fellépő mellékhatások közül az elsőségi kötelezettség elmulasztása kapta a legkevesebb szavazatot, a többi 5 magatartást kimagaslóan veszélyesnek ítélték meg, közülük is kiemelkedik a reakcióképesség romlása, mint az alkoholfogyasztás tünete. Én is osztom ezt a véleményt. Alkoholfogyasztás esetén az összes felsorolt hatás és magatartás bekövetkezik, főleg ha az túlzott mértékben történik.

Az ittas vezetés okairól egy összekapcsolódó kérdéspárral érdeklődtem, elsőnek arról: 'Ön szerint mi az oka, annak hogy ittasan ülnek a volán mögé az emberek?' Majd ezt követően a személyes motivációjáról, mégpedig: 'Amennyiben Ön vezetett már ittasan, annak mi volt az oka?'

Az első kérdésnél a válaszadók nagyobb része az ittas vezetés ellen, de akadtak olyanok is, akik az ittas vezetés mellett érveltek:

A zéró tolerancia pártiak többsége az emberi felelőtlenséggel magyarázta meg az ittas vezetés okát, azonban több érdekes választ is kaptam:

- *Ittas állapotban túlbecsülik a saját képességeiket, nincs megfelelő belátási képességük, illetve nem szeretnék másnap visszautazni az autóért amit ott kellett hagyniuk.*
- *Kényelem, felelőtlenség.*
- *Biztos van olyan, hogy egy nem tervezett, gyors helyváltoztatás szükséges, de főképp a "vagányság megmutatása", a felelőtlenség, meggondolatlanság az oka a fiatalok körében.*
- *Nem érzik magukat részegnek és úgy gondolják, hogy az elfogyasztott alkohol mennyisége nincs hatással a vezetési képességeikre.*
- *Megfelelő akaratőrő hiánya.*

A zéró tolerancia eltörlése pártján állók inkább megmagyarázni próbálták az ittas vezetéssel egy-egy példával:

- *Éjszaka nehezebb, és veszélyesebb hazajutni. A tömegközlekedési eszközök nem járnak olyan gyakran. Autóval kényelmesebb és gyorsabb hazaérni. Illetve nem akarnak mást azzal zavarni, hogy értük kelljen menni az éjszaka közepén.*
- *Máshogy nem tudnak haza jutni.*
- *Elégé bagatell a válasz, de valahogy haza kell jutni a nap végén.*
- *Ha messze lakik az adott egyén az otthonától, könnyebbnek érzi, ha autóval közlekedik.*
- *Halaszthatatlan út, nem akarja máshol hagyni a gépjárművet.*

Voltak, akik szimplán tényeket sorakoztattak fel:

- *Szinte mindenhol autóval mennek az emberek, olyan helyekre is, ahol italt kínálnak, fogyasztanak.*
- *Társadalmi nyomásnak eleget téve isznak az ismerőseikkel, majd mivel autóval érkeztek azzal is távoznak.*

- *Nem tudják máshogy megoldani az eljutást A-ból B-be, vagy úgy gondolják, hogy 1-2 ital belefér, úgyis csak pár utcát megy autóval.*

A második kérdésnél a szubjektív okok érdekeltek, melyek ezek voltak:

- *Fiatal voltam és idióta! ; Buta voltam!*
- *Szórakozóhelyről így tudtam hazajutni, de csak néhány száz méterről van szó.*
- *Haza kellett jutni.*
- *Városon belül (kb. 1-2 km) hazamentem egy buliból.*
- *Párszáz méterre voltam az otthonomtól.*
- *Télen nem volt kedvem gyalog, kerékpárral menni a barátokhoz.*
- *500m a távolság a vendéglátó egység és az otthon között, télen meg cefet hideg van.*
- *Nem volt józanabb sofőr.*
- *Nem volt józan ember a társaságban.*
- *Itt a kis utcákon gyorsan hazaérünk, vidékről soha sem vezettem ittasan haza. De már helyben sem fogyasztok alkoholt ha autóval közlekedek.*
- *Reggel szükség volt a kocsimra, ezért este nem akartam máshol leparkolva hagyni.*
- *Mindenki ittas volt, én voltam, aki a legkevesebbet ivott, és el kellett jutnunk A-ból B-be.*
- *Elfogyott a pia a pecán vagy nő ügy. Vagy csak reggel megittam 1-2 sört, ami lehet délután is kimutatható lett volna, de pl. ezt elfogadhatónak tartanám.*
- *Vacsora barátokkal, szórakozás, lakodalom, családi rendezvény.*
- *Szabályokat betartva vezettem alkohol fogyasztása után nem okozott problémát a vezetés.*

A felsorolt válaszokban említett személyes okok nagyon változatosak. Egyesek a fiatalságukra és butaságukra fogták. Mások úgy gondolták, ők a legjózanabbak a társaságból, ezért így a legkisebb a kockázatvállalás. A saját értékrenddel teljesen összeegyeztethetetlenek a felsorolt okok, főként azok, amikor csupán a kényelmi szempontok növelése érdekében vezettek ittasak. Például azért, mert nem volt kedve gyalogolni vagy fázott.

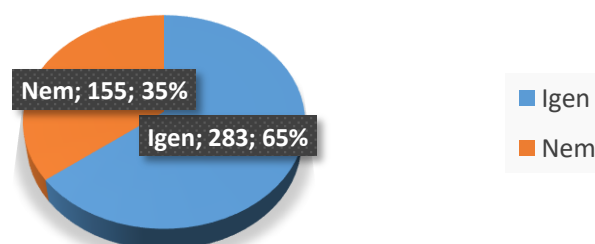
Véleményem szerint vészhelyzeteken kívül nem létezhet olyan indok, amely feljogosítana az ittas vezetésre, ezért nagy örömmre szolgált, hogy olvashattam ilyen hozzáállást is:

- *Nincs rá megfelelő válasz, mert sosem indokolt annyira, hogy ne lehessen várni vele, kivéve ha az asszony szül, de még akkor is lehet egy taxit hívni. Mindig van alternatíva.*

Összességében azt mondanám, hogy az emberek nagy része tisztában van az ittas vezetés veszélyességével és emiatt el is utasítja azt. Egy részében viszont nincs meg a visszatartó erő és elfogadhatatlan kifogásokkal magyarázzák meg a saját esetüket.

A vizsgálat végén az ittas vezetés szankcionálásának szigorítását vettem célba. A Külön vizsgáltam a kérdésre adott választ az ittasan már vezetett személyeknél és azoknál akik még nem vezettek ittas állapotban. Az 'ittasan nem vezetett' kitöltők 65 %-a szigorítaná a büntetést.

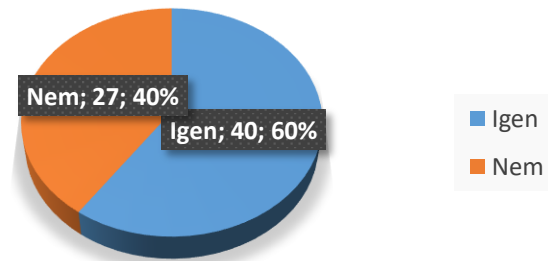
10. sz. ábra Ön szigorúbban szankcionálná az ittas vezetést?



Forrás: szerző

Azt gondolnánk, hogy aki ittasan szokott vezetni nem szigorítana a szabályozásokon, mert azzal tulajdonképpen a saját maga ellensége lenne, ha mégis „elkapnák” egy másik alkalommal. Ezen várakozással szemben a 'már ittasan vezetett' 67 személyből 60 % szigorítana.

11. sz. ábra Szigorúbban szankcionálná az ittas vezetést annak ellenére, hogy már vezetett ittasan gépjárművet?



Forrás: szerző

A szigorítás kapcsán az is érdekelt, hogy milyen formában és milyen mértékben tennék meg ezt a szigorítást. A legtöbben a pénzbírság növelésével, a vezetéstől való hosszabb idejű eltiltással, szigorúbb büntetési tétellel lépnének fel az ittasan vezetőkkel szemben, de ettől eltérő megoldásokat is írtak:

- *Nagyobb pénzbírság kiszabásával, illetve a jogosítvány elvételével.*
- *Magasabb büntetési tételeket rónék ki és ez elrettentő erővel hatna a gépjárművezetőkre.*
- *A fogyasztás mértékével egyenesen arányos büntetést. Halálos balesetnél biztos, hogy minimum 36 hónap szabadságvesztést adnék.*
- *A jelen szabályozás meglátásom szerint hatékony. De fontos lenne az is, ha el lehetne különíteni a posztalkoholos befolyásoltságot!*
- *Jók a mostani szankciók, ezek is eléggé hatékonyak.*
- *Jármű lefoglalása x hónapra.*
- *Igen, mert az ittas vezetéssel más sofőrök életét is veszélyeztetik. Én úgy gondolom, hogy nagyobb szabadságvesztést érdemelnének az ittasan volán mögé ülő felelőtlen sofőrök.*
- *Aki visszaeső vagy balesetet okoz, (persze önhibájából), annak azt a vezetéstől hosszabb időre, esetleg végleges eltiltanám. A pénzbüntetés szerintem nem túl nagy visszatartó erővel rendelkezik.*

Összegzés

A tiltás ellenére is sokan vezetnek ittasan, nagyon magas fokú a látencia. A nők nagyobb számban vezetnek ittasan, mint ahogy azt a válaszadók gondolják. A kutatásban részt vett személyek közül, a magasabban iskolázottak nagyobb arányban vezettek ittasan. Az ittas vezetőknél jellemzően többször fordult elő a jogellenes cselekvés, nem csupán egy alkalommal. Az ittas vezetés a baráti társaság jelenlétében fokozottabb számban fordul elő. A kitöltők szerint – a zéró tolerancia eltörlése esetén – az állampolgárok nem tudnák betartani a megengedett limitet. A zéró tolerancia eltörlése esetén – a válaszadók tekintetében – nem lenne drasztikus változás a hozzáállással kapcsolatban. Legtöbbjük nem élne a megváltozott lehetőséggel.

A társadalom nagyobb része nem támogatja a zéró tolerancia eltörlését. Nem bíznak a többi ember mértéktartó képességében, valamint veszélyes kombinációnak tartják az alkoholt és a vezetést. Szerintük a balesetek száma is megszaporodna és csökkenne a biztonságérzet az utakon.

A kutatás alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a társadalom nagyobb része nem kívánja eltörlöni a zéró toleranciát, sőt szigorítanának a szankciókon. A mostani tiltások ellenére is sok az ittas

járművezető és alacsony a biztonságérzet az utakon. A Rendőrségnek ezért kiemelten kell kezelni ezt a problémát. Úgy gondolom, hosszú távon elsősorban a már gyermekkorban elkezdett szülői és rendőri oktatással, neveléssel egyaránt lehetne elérni a járművezetők szabálykövető magatartását. Azonban rövid távon a gyakoribb közúti ellenőrzéssel lehetne visszaszorítani a deliktumok számát, ugyanis komoly visszatartó hatása van az emberek nagyobb részénél.

Felhasznált irodalom

- Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor (2008): Közlekedési Büntetőjog, HVGorac Lap- és Könyvkiadó Kft. Budapest
- Major Róbert (2013): Az ittas gépjárművezetés új büntetőjogi szabályozása, avagy áttörés várható a deliktum elleni küzdelemben, Belügyi Szemle 2013. évi 7-8. szám.
- Major Róbert (2014): Újra az ittas járművezetésről, avagy a jogalkotó szándéka töretlen a deliktum elleni küzdelemben, Belügyi Szemle 2014. évi 3. szám
- Major Róbert, Mészáros Gábor (2015): Forgalom-ellenőrzés, Egyetemi jegyzet, NKE, Budapest
- Mészáros Ádám: Az ittas járművezetés egyes kérdéseiről, Miskolci Jogi szemle 2014. évi 1. szám

Felhasznált jogszabályok

- 2012. évi C. törvény a büntető törvénykönyvről
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
- 1994. évi XXXIV. törvény a rendőrségről
- 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról
- 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól
- 27/2010. (OT 14.) ORFK utasítás az ittasság ellenőrzéséről
- Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele

Internetes hivatkozások

- URL1:
<https://bsr.bm.hu/Document> (letöltés ideje: 2021.04.11.)
- URL2:
https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0075.html (letöltés ideje: 2021.04.11.)
- URL3:
<https://bussgeldrechner.com/promillegrenze-europa/> (letöltés ideje:2021.03.21.)
- URL4:
https://nit.hu/uton/uton-2016-01_02hju724/files/assets/common/downloads/page0017.pdf
(letöltés ideje: 2021.02.28.)
- URL5:
<http://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/mennyit-szeszt-ihatnak-vezetes-elott-az-europai-soforok-torvenyesen/> (letöltés ideje: 2021.03.21.)
- URL6:
<https://www.bussgeldkatalog.org/promillegrenze/> (letöltés ideje:2021.03.21.)
- URL7:

https://www.bussgeldkatalog.org/promillegrenze/?fbclid=IwAR2AvTTZN5jNFq73fDQbrVOouUREHFR7-ZDeHLBRqMDGrPfpPYtT0qWXrg#alkoholgrenze_in_deutschland_ueberschritten_diese_strafen_drohen (letöltés ideje:2021.03.21.)

- URL8:

<http://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/mennyit-szeszt-ihatnak-vezetes-elott-az-europai-soforok-torvenyesen/> (letöltés ideje:2021.03.21.)

- URL9

<https://www.bussgeldkatalog.org/promillegrenze-frankreich/> (letöltés ideje: 2021.03.21.)

URL10:

https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ods001.html

https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ods005.html

(letöltés ideje: 2021.03.21.)

HADRA PETRA**KÖZLEKEDJÜNK EGYÜTT, VIGYÁZZUNK EGYMÁSRA!**

Traffic Together, Take Care Each Other!

Absztrakt

A közúti közlekedésbiztonság területén jelentős javulás egy olyan új közlekedő generáció belépésével várható, akik más attitűddel viszonyulnak a közlekedésben megjelenő emberi kapcsolatokhoz, esetleges konfliktushelyzetekhez. Az új generáció formálásának kulcsa, a jelenleg még gyermekkorban járók megfelelő irányú nevelése. A tanulmány a biztonságos közlekedésre nevelés újszerű megközelítésére kidolgozott módszert mutat be, a gyakorlatban már megvalósult példákon keresztül.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, biztonságos közlekedésre nevelés, gyermekbalesetek, balesetmegelőzés

Abstract

In the area of road safety, a significant improvement is expected with the entry of a new generation of road users who have a different attitude towards human relationships and possible conflict situations in traffic. The key to shaping the new generation is the proper education of the people who are still in childhood. The study presents a method developed for a new approach to education for traffic safety, through examples that have already been implemented in practice.

Keywords: traffic safety, education for safe traffic, children's accidents, accident prevention

Bevezető gondolatok

Napjainkban kiemelkedően fontos szerepet tölt be a baleset-megelőzés, ugyanis a baleseti statisztikai adatok alapján egyértelműen megállapítható, hogy túl sok a közlekedési baleset, túl magas a közlekedési balesetek áldozatainak száma. A balesetek – még ha gyakran így is fogalmazzunk – nem önmaguktól „történnek”, hanem azokat a közlekedők okozzák. Mégpedig a közlekedési szabályok megszegésével. Ezért is lenne fontos elérni, hogy a közlekedésben résztvevők elfogadják és betartsák a közlekedési szabályokat. Ennek lényeges előfeltétele, hogy már óvodás korban tudatosítani tudjuk a szabályok fontosságát a gyermekekben, hiszen ebben a korban a legfogékonyabbak. Nem csupán a szabályokra kell a gyermekeket megtanítani, hanem a szabályok tiszteletére, a szükséges felelősségtudatra és az egymás iránti figyelemre és előzékenységre is. Ismert, hogy „a tudatos szabályszegés általában lényegesen veszélytelenebb, mint a nem tudatosan elkövetett szabályszegés”¹, hiszen a figyelem a szabályszegés tudatossága mellett a lehetséges veszélyekre is kiterjed. A megfelelő attitűd kialakításával viszont a figyelmetlenség, a hanyagság miatti szabályszegések is visszaszoríthatók.

Számos rendőrségi program van, melyek a megelőzés témakörével kapcsolatosak, és ez a kérdéskör folyamatosan napirenden is van, és e programok végrehajtásra is kerülnek. Azt is lehet mondani, hogy szinte teljes mértékben sikeresen. Ha a programok az életkori sajátosságoknak megfelelően kerülnek kialakításra, akkor hatékonyan működnek. Az óvodás kor után a gyermekek átlélik az általános iskola kapuját, ahol meghatározott tanrend szerint különböző kötelező tantárgyak keretein belül megtanulnak számolni, olvasni, énekelni, barkácsolni és még nagyon sok minden mást. Megfogalmazódik bennünk, rendőrökben és talán a pedagógusok és szülők körében is az a kérdés, hogy gyermekek biztonsága érdekében miért nincs kötelező óraszám a közlekedési ismeretek oktatása. Hiszen a gyermekek élete minden szülő számára a legféltebb kincs. Ha már óvodás korban elkezdjük a megfelelő oktatást ebben a témakörben, akkor miért nem folytatjuk tovább? Természetesen vannak iskolák, ahol kiemelt figyelmet fordítanak a közlekedési ismeretekre, de van, ahol ez teljes mértékben elfelejtődik, vagyis elmaradnak az ilyen jellegű tanórák.

Miért van ez? Számos visszajelzést követően elmondható, hogy a pedagógusok „félnek” közlekedési ismeretekkel kapcsolatos tanórákat tartani, mert elmondásuk szerint ebben ők nem hitelesek, főleg akinek még vezetői engedélye sincs. Segítségre van szükségük. A segítség megjelenhet vagy a közlekedéssel kapcsolatos ismeretek oktatásában, vagy egy olyan kidolgozott részletes tematika formájában, melyből ők is magabiztosan és hitelesen tudnak órát tartani. A jelenlegi Nemzeti Alaptanterv az egyes tantárgyak keretében foglalkozik a közlekedést, a közlekedési eszközöket érintő kérdésekkel, de nem nevesíti önálló tantárgyként a közlekedési ismereteket. Nincs egységes segédanyag és egyéb eszközök sem, melyek ebben a témakörben gördülékennyé tennék az oktatást. Ennek a problémának az orvoslására a Szegedi Tankerületi Központ és a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága az országban elsőként 2017. szeptember 1-én indította el a „Közlekedjünk együtt, vigyázzunk egymásra!” (KEVE) néven kidolgozott biztonságos közlekedésre nevelő programját.

Közlekedjünk Együtt, Vigyázzunk Egymásra! – KEVE program létrejötté

Csongrád megyében első lépésben, 2017 nyarán megtörtént a „pilot” intézmények kijelölése, amelynek során egy városi és egy vidéki intézményt választottak ki. Az első tanévben két iskola három osztállyal kezdte meg a programot. A második tanévtől (2018/2019.) tizenhét intézményben, harmincnégy osztályban zajlott a program. Majd következő tanév szeptemberétől újabb kilencel bővült az iskolák száma, így már huszonhat intézményben van jelen a KEVE program. A résztvevők nagy száma miatt szükségessé vált az iskolarendőrök bekapcsolása az óralátogatásba. A KEVE órákon elindított folyamatok több iskolai rendezvényhez kapcsolódóan megjelentek, kiteljesedtek. Diákönkormányzati

¹ Major R. (2012): 6.

napokon, versenyeken, egyéb iskolai rendezvényeken, de még az Erzsébet táborban is találkozhattunk ilyen tematikájú programmal.²

A Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Baranya Megyei Balesetmegelőzési Bizottsága a Csongrád megyei mintát követve 2019 szeptemberében másodikként vezette be az országban az általános iskolás diákok számára készült "Közlekedjünk együtt, vigyázzunk egymásra!" közlekedésbiztonsági programot. A KEVE program oktatási módszer lényege, hogy a rendőrök és pedagógusok egymást kiegészítve interaktívan, egymásra épülő jelleggel oktatják az általános iskolás tanulókat. A felmenő rendszerű projekt célja a diákok korosztályát, életkori sajátosságait figyelembe véve a közlekedési-balesetmegelőzési ismeretek átadása. A 2019-2020-as tanévben, Baranya megyében 21 általános iskola csatlakozott a tankerületeken keresztül meghirdetett programhoz. A 2020-2021-es tanévben újabb 18 általános iskola jelezte igényét a programra, így összesen 39 iskolában kerül végrehajtásra a KEVE.

Korábban említettem, hogy a Nemzeti alaptantervben szerepel a közlekedés témaköre, pontosabban a testi és lelki egészségre nevelés címszó alatt meghatározza, hogy

*„Az iskola feladata, hogy a családdal együttműködve felkészítse a tanulókat az önállóságra, a betegség-megelőzésre, továbbá a szabályok betartására a közlekedésben, a testi higiéniában, a veszélyes körülmények és anyagok felismerésében, a váratlan helyzetek kezelésében.”*³ Továbbá kiemeli az ember és környezet témakör alatt a tömegközlekedés, gyalogos vagy kerékpáros közlekedés előnyeit.

Az 1-4. évfolyam fő témaköréként megjelölésre kerül a közlekedés témaköre. A nevelési-oktatási év végére a tanuló ismeri és használja, alkalmazni tudja a közlekedési lehetőségeket, szabályokat, viselkedési elvárásokat. Az 5-7 évfolyamban már bővítésre kerül, és fő témakör a Közlekedés egykor és ma, illetve a Közlekedés, közlekedési rendszerek. A 9-10. évfolyamnál fő témakörként szerepel a mozgásunk a környezetünkben, a közlekedés kinematikai és dinamikai változásai. Továbbá megfogalmazásra kerül, hogy a nevelési-oktatási szakasz végére a tanuló érti a legfontosabb közlekedési eszközök – gépjárművek, légi és vízi járművek – működésének fizikai elveit. Átlátja a jelen közlekedése, közlekedésbiztonsága szempontjából releváns gyakorlati ismereteket, azok fizikai hátterét. A közlekedésre nevelés tárgykörön belül a tanulók az életkori és fejlődésbeli sajátosságait szem előtt tartva célként tűzi ki a megjelölt kompetenciák megszerzését, és minderre évfolyamonként 3, illetve 4 tanórányi időkeretet határoz meg a technika és életvitel tantárgycsoport ajánlott kerettantervén belül – megvalósulás módja és minősége pedig igen nagy eltéréseket mutat.⁴

Említést tettem már róla, hogy az iskolákban a közlekedéssel foglalkozó pedagógusok legtöbbször nem rendelkeznek szakmai képesítéssel, nem kapnak kellő felkészítést, támogatást. Ehhez nyújt segítséget a KEVE program, melynek egyik fő célja a tudatos közlekedési magatartás kialakítása, illetve a biztonságos közlekedésre való felkészítés, melyhez elengedhetetlen a pedagógusi és szülői segítség, példamutatás. A KEVE program részletes tematikát tartalmaz első osztálytól a nyolcadik osztályig bezárólag. Az általános iskolások közlekedésbiztonságát segítő program kidolgozásában és bevezetésében a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága az alábbi szempontokat tartja kiemelten fontosnak.

A gyermekek akár gyalog, akár kerékpárral vesznek részt a forgalomban, szerves részei a közlekedésnek, ezért bennük minél fiatalabb korban ki kell alakítanunk azokat a beállítódásokat, automatizmusokat, szokásokat, valamint döntési és magatartási készségeket, amelyek hozzásegítik őket a közlekedésben való részvételük kockázatának csökkentéséhez. A bővülő járműpark, az állandóan növekvő forgalomsűrűség és sajnos a közlekedésben is egyre gyakrabban tapasztalható figyelmetlenség, továbbá, a szabályok áthágásának „divatja” ma már olyan nagyságrendű reális veszélyforrást jelent, amely (a család felelős szerepén túl) minden gyermek számára szükségessé teszi a közlekedésben való önálló részvételre történő szervezett felkészítést is.

² URL1

³ A Nemzeti alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról szóló 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelet Melléklete I.1.1. pont

⁴ URL2

A biztonságos közlekedés egyik alapfeltétele, hogy a gyalogosok, a járművek utasai és vezetői egyaránt ismerjék a közlekedés rájuk vonatkozó szabályait, továbbá képesek legyenek ezeket alkalmazni, illetve szándékunkban álljon azok tiszteletben tartása is.

Az értékelő-elemző rendőrségi statisztikából tudjuk, hogy a legveszélyeztetettebb a 7 – 14 éves korosztály. Az összes gyermekbalesetnek több mint kétharmadát okozzák ilyen idős gyerekek gyalogosként, amikor váratlanul lépnek az úttestre, vagy szabálytalanul, tiltott helyen kelnek át az úttesten. Ezekben az esetekben természetesen a vagányság is szerepet játszik, de a szülői negatív példa is jól tetten érhető. A gyermekek által okozott balesetek másik nagy csoportját a kerékpáros balesetek alkotják. Amikor egy gyerek védett helyen kerékpározik, kisebb az esélye, hogy baleset éri, bár az egyszerűnek tűnő esések is komoly sérüléseket okozhatnak. A közúti közlekedés pedig egyértelműen a speciális „veszélyes üzem” kategóriába tartozik! Nem véletlen, hogy a NAT is kiemelten fontos feladatként kezeli a tanulók közlekedésre való felkészítését, ahogy ezt a korábbiakban írtam is.

Az alábbi fő súlypontok jelentik az oktatási intézményekben folyó biztonságos közlekedésre való nevelés célját, mint például, hogy ki kell fejleszteni az észlelőképességet és a reakcióképességet, a racionális megfigyelés és felismerés segítség révén hozzá kell járulni a valós tapasztalatok elnyeréséhez. A közlekedési szabályismereti tudást kell közölni és az elméletet bevésni, automatikussá tenni és be kell gyakorolni a közlekedéstechnikai készségeket. Továbbá ki kell alakítani olyan közlekedési kultúrát, melyben a szabályismereten túl domináns emberi tényező a felelősségtudat, az egymás iránt tanúsított tolerancia, empátia. A didaktikus megfontolásoknak egyrészt a közlekedés elemzéséből kell kiindulniuk, amelyek a közlekedésben résztvevők magatartása, a közlekedési eszközök tulajdonsága és rendeltetészerű használata, a közlekedési utak, és a mindenkor érvényes közlekedési szabályok határozzák meg.

Továbbiakban a KEVE programot évfolyamokra lebontva ismertetem; az elméleti és gyakorlati közlekedési ismeretek szisztematikusan felépített struktúráját, mely hozzájárul egy kedvezőbb közlekedési morál kialakításához.⁵

Az *1. osztály* tantervi célkitűzései közt szerepel, hogy az óvodában tanultakra (lásd. KEVE MINI) támaszkodva fel kell készítenünk a tanulókat a gyalogos közlekedésben való részvételre. Ennek során meg kell tanítanunk nekik, hogy gyalogosként hol és hogyan közlekedhetnek, el kell velük sajátítatnunk az úttesten való átkelés szabályát és meg kell ismertetni a forgalomirányítás jelzéseit. A láthatósági mellény használatának fontossága, a különböző fényvisszaverők használata (karkötő, fényvisszaverő táskák) mellett a kerékpáros együtt közlekedés (felőttel) szabályainak elsajátítása fontos szerepet tölt be a tematikában. Az első osztály tananyagába alapvető fontosságú az úttesten való biztonságos átkelés gyakorlása különböző helyszíneken és forgalmi helyzetekben. Az ismeretanyag fontos részét képezi az, hogy hol szabad és hol nem szabad játszani, valamint az is, hogy melyek a rossz látási viszonyokban való közlekedés veszélyforrásai. Célkitűzés tehát, hogy a gyermekek elsajátítsák a gyalogos közlekedés alapjait, amire építve a 2. osztályban az önálló gyalogsközlekedésre való felkészítés valósul meg. A program meghatároz fejlesztési és teljesítményi követelményt is, amit a célkitűzések is tartalmaznak.

A *2. osztály* tantervében célkitűzésként szerepel, hogy az első osztályban tanultakra alapozva tovább kell bővíteni a tanulóknak a gyalogsközlekedés szabályaival kapcsolatos tudását. El kell érniük, hogy képesek legyenek önállóan és biztonságosan gyalogosan közlekedni. A forgalomirányítás eszközeinek oktatásával a tanulókat megismertetjük az összes, gyalogosokra vonatkozó közúti jelzéssel, kiemelve néhány, a tudatos gyalogos közlekedéshez szükséges közúti jelzőtáblával és útburkolati jel jelentésével. Az úttesten való átkelés szabályait a gyalogosok és járművek elsőbbségi viszonyának ismertetésével tesszük teljessé. Ezen kívül tárgyaljuk még a járdaszigeten, hídon alul- és felüljárón való közlekedés szabályait, a védőkorlát és a sorompó szerepét. Felhívjuk a figyelmet a sínek közötti közlekedés veszélyeire. Az anyag fontos részét képezi a zárt csoportban haladók közlekedési szabályai. Az évfolyam anyagában fontos szerepet tölt be a városi tömegközlekedési eszközök önálló használatára való felkészítés. Fontos célkitűzés a biztonságos közlekedéshez nélkülözhetetlen udvarias és segítőkész

⁵ Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Baranya Megyei Balesetmegelőzési Bizottság (Csongrád Megyei Balesetmegelőzési Bizottság ajánlásával): Oktatási tematika a biztonságos közlekedésre neveléshez, Pécs 2019

magatartás kialakítása. A második osztály tananyagával meg kívánjuk alapozni a kerékpáros közlekedés szabályainak elsajátítását.

A *3. osztályos* diákokkal a második osztályban tanult városi tömegközlekedés tananyagára alapozva meg kell ismertetnünk a tömegközlekedés két fontos ágával, a vasúti közlekedéssel és a távolsági közlekedéssel, valamint meg kell kezdenünk a kerékpáros közlekedés alapjainak oktatását.

A vasúti közlekedésre történő felkészítés során megismertetjük a tanulókat a vasúti személyszállítással: az utazás előkészületeivel, a menetjegyváltással, az állomási utastájékoztató rendszerével, a vasúti kocsiba való felszállás és elhelyezkedés tudnivalóival, a vonaton utazás udvariassági és biztonsági szabályaival, a vasútállomással. Bemutatjuk a különböző vasúti vontatási nemeket. Ezen kívül megismertetjük a tanulókat a vasúti teherszállítással, valamint annak jelentőségével. A vasúti közlekedés tananyagát a gyermekvasúttal és néhány különleges vasúti szolgáltatás tárgyalásával tesszük teljessé. A távolsági autóbussz közlekedés oktatása során megismertetjük a tanulókat az autóbussz pályaudvarral és a távolsági autóbusszon való utazással továbbá bemutatunk néhány speciális autóbusszjáratot. A harmadik osztály tananyagának fontos része a kerékpáros közlekedés, ennek során felhívjuk a figyelmet a kerékpárvásárlás tudnivalóira, helyes öltözködésre a kerékpár karbantartására. Közlekedépszichológiai tényezőre fókuszálunk és megkezdjük a kerékpározás oktatását azok számára, akik ezt még nem sajátították el, a kerékpározni tudó gyermekekben pedig elmélyítjük, rutinszintűvé fejlesztjük az ismereteket.

A *4. osztályban* a tömegközlekedésről eddig tanultakra építve kiegészítésre kerülnek a tanulók ismeretei a légi és vízi közlekedéssel kapcsolatban, valamint tovább fejlesztjük a kerékpározásban szerzett jártasságaikat és készségeiket. A légiközlekedés téma keretén belül megismertetjük a tanulókat Magyarország nemzetközi repülőterével a repülőgépen való utazás szabályaival valamint a légiközlekedés eszközeivel az utazók számára fontos információkkal. A vízi közlekedés tananyaga két alapvető logikai egységet tartalmaz. Az első rész a strandolás, fürdőzés és ezen belül a napozás szabályaival foglalkozik. A második rész a hazai vízi közlekedés legjellemzőbb eszközeit mutatja be és kitér az átlagembert érintő alapvető hajózási szabályokra.

A kerékpáros közlekedés terén gyakorlati feladatok végrehajtásával a biztonságos egyensúly tartás és a kormányzás, továbbá a tanuló kerékpározási technikájának fejlesztése a kiemelt célunk. Külön figyelmet kell fordítani a kiskamaszokra jellemző érzelmi hullámból eredő vagánykodásra, felelőtlen viselkedésre. Kiemelendő az alapvető elsősegély nyújtási szabályok elsajátítása, mint például kisebb sérülések ellátása, tisztítása, fertőtlenítése, kötözése, valamint a telefonos segélyhívás szabályainak elsajátítása szituációs játékkal.

Az *5. osztályban* a kerékpárvezetésről eddig tanultakra alapozva megismertetjük a tanulókat a közlekedési partnerség alapvető szabályaival. Meg kell ismertetni a diákokat mindazokkal a közúti jelzésekkel, amelyekkel a forgalomban találkozhatnak (a gépjárművek jelzési, továbbá gépjárművezetők szándékainak felismerése, valamint a rendőri karjelzések).

A *6. osztály* feladata a tanulóknak kerékpárosként a forgalomban való önálló részvételére történő felkészítése. A bonyolultabb közlekedési szituációk megoldását ismertetjük meg a gyerekekkel (elsőbbségadás, kanyarodás kerékpárral útkereszteződésben, a haladás kanyarodó főútvonalon, bekanyarodás egyirányú utcából, haladás párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, közlekedés vasúti átjáróban). Az oktatás anyagát képezi a KRESZ szabályainak biztonságos alkalmazása gyalogos és kerékpáros közlekedésben. Útvonalterv készítése, használata papíron és elektronikusan. A kerékpárúton valamint a kerékpár sávban való szabályos közlekedés szabályainak megismertetése. A kerékpárosokra vonatkozó tilalmak és a kerékpárosokra leselkedő veszélyek teszik végül teljessé a tanulók kerékpáros közlekedési ismereteit. A tematika része a kerékpár karbantartása, a kötelező és ajánlott felszerelések ismertetése is.

A *7. osztály* tananyaga tartalmazza a biztonságos kerékpározás gyakorlását és a közlekedési balesetek megelőzését szolgáló magatartás ismertetését. A közúti kerékpáros közlekedésben való felelős részvétel erősítése mellett a veszélyforrásokra, mint például mobiltelefon használata vezetés közben, „nulla kezezés”, sebességhatár átlépése, veszélyes szituációkra való felhívás. A kerékpár üzemképességének biztosítása mellett a kormány és lánceállításról, hibajavításokról is szó esik. Mindemelett a közlekedés párhuzamos közlekedésre alkalmas úton való szabályai is kiemelt szerepet kapnak. Célkitűzésként

szerepel még az útburkolati jelrendszerek ismerete, a kikerülés, előzés feltételei, tilalmi és a bekanyarodás szabályai.

Végül a 8. osztály tananyagát képezi a segédmotoros kerékpár technikai rendszere szerkezeti felépítésének az ismertetése, a segédmotoros kerékpáros és a kerékpáros közlekedés összehasonlítása, eltérő közlekedési szabályok ismertetése valamint az egyszerűbb karbantartások. A közlekedés lakott területen belül és kívül témakör mellett a környezettudatos közlekedés szemléletről való tájékoztatás is helyet kap. Továbbá betekintést kapnak a diákok a járművezetés elméletébe, a jármű és az út kapcsolatába, illetve közúti balesetet helyszínén való elsődleges teendőkről. A KEVE oktatási módszer lényege, hogy a rendőrök és pedagógusok egymást kiegészítve interaktívan, egymásra épülő jelleggel oktatják az általános iskolás tanulókat. A fő cél a balesetmentes közlekedés elsajátítása az általános iskola 8 éve alatt.

A KEVE program keretein belül 2020. január 8-án 10 órakor KEVE névnapon, öt helyszínen találkozhattak a KEVE-osztályos tanulókkal Baranya megyében, ahol a diákok a kijelölt gyalogátkelőhelyeken egyszerre, egy időben haladtak át, mellyel az volt a cél, hogy felhívjuk a járművezetők figyelmét a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek csökkentett sebességgel történő megközelítésére. A KEVE program sikere vitathatatlan, ugyanis számos pozitív visszajelzést kapunk a gyermekektől, szülőktől és a pedagógusoktól egyaránt. Ezekből a pozitív visszajelzésekből merítve a Baranya Megyei Balesetmegelőzési Bizottság a Szigetvári rendőrkapitányság munkatársaival közösen elindította a 2020/2021-es nevelési évben a KEVE MINI Programot, amely közlekedésbiztonsági ismereteket hivatott átadni az óvodás korosztály számára. A Ruzsai Weöres Sándor Általános Iskola és Alapfokú Művészei Iskola pedagógusai, Hambek Judit és Rapcsákné Polyák Andrea oktatási segédanyagot állított össze a „Közlekedjünk Együtt, Vigyázzunk Egymásra” programra 2020-ban, mely a későbbiekben segítséget nyújt az oktatásban résztvevő pedagógusok részére.⁶

Óvodás korú gyermekeknek rendőrségi baleset-megelőzési programja a KEVE MINI⁷

A programhoz 2020 októberében két pécsi és egy szigetvári óvoda csatlakozott. A KEVE MINI, a nevéből adódóan a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság által kidolgozott „Közlekedjünk Együtt Vigyázzunk Egymásra!” (KEVE) elnevezésű szabálykövető és balesetmentes közlekedés kultúrára nevelő projekt óvodai változata. A KEVE az általános iskolás korcsoportot célozta meg. Ahhoz, hogy a sikeresnek bizonyuló projekt által átadni kívánt ismeretanyag még inkább beépüljön, célszerű a kisebb korosztályban elkezdni az ismeretanyag átadását. A KEVE tematikájával összhangban lévő KEVE MINI az alapellátásban résztvevőket célozza meg. Fontos kiemelni, hogy nem a jogszabály szintű tudás felhalmozásáról van szó, sokkal inkább életszerű, számukra is könnyen megérthető játékos formában vezetjük be a közlekedési szabályok és a közlekedéshez szervesen kapcsolódó, biztonságukat érintő normák világába. Amennyire fontos az egészségük megőrzése érdekében a helyes kézmosási, orrtörlési technikák kialakítása, olyannyira fontos a testi épségük védelme érdekében megtanítani nekik, hogy egy bevásárlóközpont parkolójában miért ne szaladjanak el a szüleik mellől, vagy miért üljenek be a biztonsági gyermekülésbe utazás közben.

A csemeték életkori sajátosságaiknak figyelembe vételével 3 fő témakört dolgoz fel a projekt. Az első témakör a gyalogos közlekedés (akár önállóan, akár felnőtt felügyelete mellett közlekednek, a járdán történő közlekedés, az úttesten való átkelés szabályai, magatartás bevásárlóközpont parkolójában.).

Második témakör része, hogyan kell viselkedni utazás közben, személyautóval, „falubusszal”, tömegközlekedési eszközzel és végül a három kerekű kismotorral, futóbiciklivel történő közlekedés szabályainak az ismertetése történik. A KEVE MINI keretein belül az adott intézménybe járó gyermekek közlekedési szokásait figyelembe véve kell megválasztani a témákat. Egy városi óvodába járó gyermek

⁶ Hambek J. – Rapcsákné P. A. 2020

⁷ Szigetvári Rendőrkapitányság és a Baranya Megyei Balesetmegelőzési Bizottság által készített KEVE MINI tematika, Szigetvár 2020

nagy valószínűséggel átkelt már kijelölt gyalogátkelő helyen, illetve látott már forgalomirányító készüléket is, míg egy kis falusi óvodában járó kisgyermekről ez nem mondható el.

Összegzés

Jövőbeni cél, hogy a KEVE program része legyen a Nemzeti Alaptantervnek és megfelelő óraszám biztosítása mellett szakemberek koordinálásával valósuljon meg a végrehajtása. Amennyiben ez megvalósul, a következő lépés, hogy a közlekedési kultúra, a közlekedésbiztonsági oktatás része legyen a felső tagozatos oktatás tanrendjének is. Legyen olyan fontos, mint az ének-zene, vagy a rajz készség fejlesztésének elsajátítása. A KEVE program ehhez teljes mértékben segítséget nyújt, hiszen már a KEVE MINI-vel meg tudjuk kezdeni a kisgyermek tudatos közlekedésre való nevelését, melyet az általános iskolás tanulmányaik során folytatni tudnak.

Valójában ez a program egészen az egyetemi szintig megvalósítható lenne és azon a szinten már valódi jogi ismeretek átadására is sor kerülhet, hiszen a KRESZ büntető- és szabálysértési jog forrásaként is szolgál,⁸ mivel „a közúti közlekedési szabályok egyes közlekedési szabálysértések, illetve bűncselekmények tényállásának részeivé válhatnak”⁹. Mindezek megvalósulása esetén talán a közlekedési kultúra is javuló tendenciát mutatna. A fiatalok évekét végigkísérné egy olyan hatékony és sikeres program, mely a jövő közlekedésbiztonságához elengedhetetlen lenne.

Számtalan pozitív visszajelzés a programmal kapcsolatban megerősít abban, hogy továbbra is hitelesen és hatékonyan át kell adni a tudást a gyermekeknek, hiszen az ő biztonságuknak a fokozása, képzésük, szemléletformálásuk nem csak az ő életüket mentheti meg, de jövőben másokét is megóvhatja.

A megelőzés szakterületén elmondható, hogy az elmúlt években jelentős fejlődés tapasztalható, mely egyértelműen megmutatkozik a rendőrségi programok minőségén is. A KEVE megvalósításának eddigi tapasztalatai azt igazolják, hogy a programot országosan is egyre nagyobb érdeklődés övezi.

⁸ Ábrahám K. (1978, szerk.) 73.

⁹ Fülöp Á., Major R. (2010) 8.

Felhasznált irodalom

- Dr. Ábrahám Kálmán (1978, szerk.): A közúti közlekedés kézikönyve I. kötet. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- Fülöp Ágnes, Major Róbert (2010): A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban: második, hatályosított kiadás Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Major Róbert (2012): Az oktatás és a nevelés szerepe a közlekedésbiztonság megteremtésében In: Hautzinger, Zoltán; Verhóczy, János (szerk.) Sodorvonalon: Tanulmányok Virányi Gergely 60. születésnapja tiszteletére Budapest, MRTT
- Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Baranya Megyei Balesetmegelőzési Bizottság (Csongrád Megyei Balesetmegelőzési Bizottság ajánlásával): Oktatási tematika a biztonságos közlekedésre neveléshez, Pécs 2019.
- Szigetvári Rendőrkapitányság és a Baranya Megyei Balesetmegelőzési Bizottság által készített KEVE MINI tematika, Szigetvár 2020.
- Hambek Judit – Rapcsákné Polyák Andrea (2020): KEVE –Közlekedjünk Együtt Vigyázzunk Egymásra! oktatási segédanyag, Ruzsa 2020.
- A Nemzeti alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról szóló 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelet

Online hivatkozások

- URL1: <https://kk.gov.hu/elstartolt-a-keve> (letöltve: 2021. 04. 02.)
- URL2: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200110.kor> (letöltve: 2021. 04.02.)

GÁL ERIKA - MOLNÁR FERENC

**AZ INFOKOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZÖK EVOLÚCIÓJA ÉS
JÖVŐJE A RENDÉSZET ALKALMAZÁSÁBAN
(II. RÉSZ)**

The evolution and future of infocommunications instruments in application of policing
(Part II.)

Absztrakt

A rendvédelemnek mindenkor fel kell ismerni az infokommunikációs technológiák, illetve alkalmazások potenciálját, akár külföldi példákat követve, akár egyedi, hazai kezdeményezések felkarolása révén. A témával foglalkozó publikáció második részében a szerző megvizsgálja a térfigyelő rendszerek, illetve a pilóta nélküli légitűeszközök, valamint a térinformatikai eszközök rendészeti alkalmazási lehetőségeit.

Kulcsszavak: Infokommunikáció, térinformatika, technológia, innováció, rendészet

Abstract

Law enforcement must always recognize the potential of infocommunications technologies and applications, either by following foreign examples or by pursuing individual, domestic initiatives. In the second part of the publication on the topic, the author examines the law enforcement applications of surveillance systems, unmanned aerial vehicles and geographic information systems.

Keywords: Infocommunication, GIS, technology, innovation, policing

Bevezetés

Az emberek jogkövető magatartását fokozza amennyiben tudatában vannak, hogy megfigyelés alatt állnak. A figyelem lehet közvetlen személy általi, kamerán keresztül megvalósuló, vagy csupán képzelt. Ezen feltevést bizonyítandó pszichológiai kísérletek során figyelő szemeket ábrázoló képeket, posztereket helyeztek el a legkülönbözőbb helyszíneken, majd az ott lévő egyének magatartását vizsgálva, bebizonyosodott, hogy az emberek a képek hatására alapvetően jobb magaviseletet tanúsítanak.¹

Térfigyelő rendszerek

A társadalmak fejlődése során egyre nagyobb hangsúlyt kapott az emberek személy- és vagyonbiztonságának állam általi garantálására vonatkozó igény. Napjainkra a lakosság szubjektív biztonságérzetének növelésére nemzetközileg az egyik legelterjedtebb eljárás, a zárt láncú videó megfigyelő rendszerek² (a továbbiakban: CCTV) telepítése szolgál.

Kamerarendszerek fejlődése

Az első CCTV kamerarendszer 1942-ben a németországi Peenemündében került alkalmazásra, a V-2 típusú ballisztikus rakéták indításának biztonságos távolságból történő megfigyelése céljából. A rendszer megtervezéséért, telepítéséért, valamint üzemeltetéséért a Siemens AG mérnöke Walter Bruch volt felelős. A világon először, 1949-ben az Amerikai Egyesült Államokban került kereskedelmi forgalomba CCTV rendszer, a Vericon elnevezésű ipari kamerarendszer. A Vericon technológia egy korábbi katonai felhasználású, nem zárt láncú megfigyelőrendszer továbbfejlesztése volt, amelyben a kamerákat eredetileg siklóbombákba építve használták.

1956-ban Hamburgban próbaüzembe helyezték az első rendőrségi felhasználású utcai kamerarendszert, majd röviddel ezután 1959-ben Hannoverben ideiglenes jelleggel az ipari vásár miatt megnövekedett belvárosi forgalom monitorozása érdekében telepítettek zárt láncú kamerarendszereket.

1960-ban Londonban ideiglenesen a thai királyi család érkezése, valamint a 2Guy Fawkes Day³ ünnepség miatt összegyűlt tömeg mozgásának nyomon követésére, ugyanebben az évben Frankfurtban a közlekedési szabálysértések és a forgalom ellenőrzésére, illetve a gyűlések és nyilvános összejövetelek megfigyelésére alkalmaztak kamerarendszereket.⁴

1968-ban a New York állambeli Olean-ban, a várost átszelő főútvonal mentén telepítettek kamerákat, majd helyi finanszírozásból további nyolc kamerarendszert helyeztek működésbe direkt a bűncselekmények számának csökkentésére. Az Olean-i pásztázó megfigyelőrendszer által a rendőrség az érintett területet a nap 24 órájában figyelemmel kísérhette, a sikeres megoldás híre felkeltette több amerikai rendőri vezető figyelmét, ezzel nagy lendületet adott a technológia népszerűvé válásának.

1969-ben Marie Van Brittan Brown és férje, Albert Brown szabadalmaztatta a mai modern biztonsági rendszerek előfutárának tekinthető első, otthoni zárt láncú video megfigyelő rendszert, amely kiegészült a bejárati ajtó nyitását és zárását vezérlő, kaputelefonként is funkcionáló távirányítóval.

1973-ban a New York-i Times Squaren helyeztek el CCTV rendszert a prostitúció és más bűncselekmények megelőzésére, azonban a projekt utólag sikertelennek bizonyult. Közel két évnyi működése alatt mindösszesen tíz fő letartóztatásához járult hozzá.

¹ URL1; URL2

² Az angol Closed-Circuit Television kifejezésből

³ Guy Fawkes Day: magyarul összeesküvés napja/éjszakája, november 5-én tartott brit ünnep, amikor arra emlékeznek, hogy 1605-ben ezen a napon Londonban leleplezték az I. Jakab angol király elleni lőporos összeesküvést, amelynek egyik résztvevője volt Guy Fawkes volt.

⁴ URL3

1974-ben Londonban a főbb közlekedési útvonalak mentén forgalomellenőrzési céllal, majd 1975-ben négy metróállomás területén a futballmérkőzésekre érkező tömeg megfigyelésére kerülnek kiépítésre video megfigyelő rendszerek. 1980-as évektől egyre több Egyesült Királyságbeli önkormányzat ismerte el a CCTV bűncselekmények számának csökkenésére gyakorolt hatását. A '80-as évekre világszerte elterjedtek a VHS⁵ szalagok, amelyek utat nyitottak a videofelvételek megőrzése előtt, ezáltal lehetővé vált a felvételek adott esemény kapcsán bizonyítékként történő felhasználására. 1990-es évek elején a digitális multiplexer technológia forradalmasította a video megfigyelést, segítségével egyszerre több kamera felvétele rögzíthetővé vált, valamint olyan új funkciókkal bővült a rendszer, mint az időzítés, valamint mozgásérzékelés. 1992-ben Newcastle-ben (Egyesült Királyság) telepítésre került egy mikrohullámú jelátvitelre képes, rendőrséghez bekötött zárt láncú vezeték nélküli térfigyelő rendszer, valamint ekkor kezdődött meg az angliai közutakon a sebességmérő kamerák telepítése. 1993-ban az IRA⁶ által Londonban elkövetett robbantásos terrorcselekmény miatt létrehozott acélgyűrű⁷ egyik legfontosabb eleme az összehangolt zárt láncú kamerarendszer volt. 1996-ban az internet és digitalizáció térhódítása nyomán megjelentek az első IP kamerák, amelyek hatására rövid idő leforgása alatt átalakult az addigi CCTV iparág. Az IP technológia jelentősége abban rejlett, hogy a kamera beépített operációs rendszere, saját memóriája, videojel feldolgozó szoftvere, illetve internet csatlakozási képessége együttesen lehetővé tette az eszköz vezetékes vagy vezeték nélküli hálózatra csatlakozását, így a videostream a jogosult számára gyakorlatilag bárhol elérhetővé vált. A továbbiakban nem volt szükség a helyszínre telepíteni több különálló jelfeldolgozó, megjelenítő, adatrögzítő funkciót ellátó egységet.⁸ Az ezredfordulóhoz közeledve egyre szélesebb társadalmi kör számára váltak elérhetővé az informatikai eszközök, a háztartásokban elterjedtek az általános felhasználói igényeket kiszolgáló személyi számítógépek. Folyamatosan növekedett az egyes internethálózatok sáv szélessége, ez is biztosította az IP alapú CCTV rendszerek működéséhez nélkülözhetetlen szélessávú adattovábbítást.

Hazai közterületi térfigyelő rendszerek fejlődése

Hazánkban elsőként 1997-ben, a budapesti turizmus szempontjából frekvenciáltabb helyszíneken, az V. kerületi Vörösmarty tér, a Váci utca és a Március 15. tér környékén összesen öt kamerát szereltek fel. Az intézkedés hatására néhány éven belül számos illegális pénzváltó megszüntette tevékenységét, valamint a fenti helyszíneken elkövetett korábbi bűncselekmények elkövetői is elfogásra kerültek.⁹ 1998-ban a VIII. kerületben egy komplexebb, továbbfejleszhető megfigyelő rendszer épült ki, elsődlegesen a prostitúció visszaszorítására. A józsefvárosi monitoring tevékenység és az ehhez kapcsolódó célzott rendőri intézkedések nyomán beindult folyamat során a kerületben fokozatosan csökkent a prostitúcióval kapcsolatos szabálysértések, illetve bűncselekmények száma.¹⁰

Az azóta eltelt évek alatt Budapesten kívül számos hazai önkormányzat is felismerte a térfigyelő rendszerek biztonságra gyakorolt hatását. A rendőrség hivatalos honlapján közölt közterületi kamerák országos kimutatását tartalmazó nyilvános dokumentum¹¹ alapján, Magyarországon 2014. évben 1 203 helyszínen volt rendőrségi használatban objektumvédelmi, illetve térfigyelő kamerarendszer. Fővárosunkban a változó igények, illetve események miatt is nehéz megbecsülni a rendészeti kamerák számát, azonban egyes források szerint¹² a rendőrség, a Fővárosi Közterület-felügyelet és a kerületek önkormányzati közterület-felügyeletei üzemeltetésében jelenleg közel 2 500 kamera áll.

A rendészeti felhasználású kamerarendszerek fő funkcióit tekintve alapvetően három csoportra bonthatók. Elsődlegesen említendő a normakövetésre bírás, amely annyit jelent, hogy akár egy kamera

⁵ Angol Video Home System rövidítése

⁶ Irish Republican Army – magyarul Ír Köztársasági Hadsereg

⁷ Ring Of Steel névre keresztelt, Londonban létrehozott biztonsági és megfigyelési rendszerek együttese

⁸ URL4

⁹ URL5

¹⁰ URL6

¹¹ URL7

¹² URL8

puszta jelenléte az emberek többségében a megfigyeltség érzését váltja ki. A megfigyeltség jogkövető magatartásra sarkall, így végeredményül visszatartó erőt képez. Emellett a kamerák alkalmazása biztosítja a rendészeti szervek számára az esemény azonnali tudomásra jutását, illetve a gyors reagálás lehetőségét. Végezetül pedig a bekövetkezett szabálysértésekkel, illetve bűncselekményekkel kapcsolatos eljárások során bizonyítási eszközként funkcionálhat a rögzített felvétel, feltéve, hogy a rögzítés, tárolás és adatkezelés a hatályos jogszabályoknak maradéktalanul megfelelően történik. Ezen funkciók összhangban állnak a rendőrség törvényben meghatározott alapvető feladataival¹³. Míg az önkormányzatok alapvetően a biztonság garanciájaként, addig a legtöbb jogvédő szervezet az abszolút állami kontrollként és az Orwelli világ előszobájaként tekint a közterületi térfigyelő rendszerekre. Jogos polgári elvárás, hogy az elektronikus megfigyelő rendszerek alkalmazását megelőzően legyen elkerülhetetlen a szükségesség, arányosság és a célhoz kötöttség vizsgálata, azonban helytelen a nemzetközi szinten bizonyítottan pozitív eredményeket hozó technológiák bevezetésének, pusztán szubjektív véleményeken nyugvó abszolút elutasítása.

VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat

Az informatikai szakterület segítségével a rendőrség 2012-2015. között egy Európában is egyedülálló preventív Intelligens Közlekedési Rendszert épített ki. A projekt végrehajtása a Belügyminisztérium, az Országos Rendőr-főkapitányság, valamint a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala konzorciumában történt. A projekt alapvető célja a közlekedésbiztonság javítása, továbbá, hogy az uniós célkitűzéssel összhangban a 2010. évi esetekhez képest 2020-ra a felére csökkenjen, majd 2050-re a nullához közelítsen a magyar közutakon történő halálos kimenetelű balesetek száma. A rendőrség ennek megvalósításhoz 160 db változtatható helyű, továbbá 365 fix telepítésű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontot (a továbbiakba: KKEP) valamint az ezekből származó adatok feldolgozását és rendszerezését segítő informatikai rendszert, a Közlekedésbiztonsági Automatizált Feldolgozó és Információs Rendszert (a továbbiakban: KAFIR) veszi igénybe. Az ellenőrző pontokon az ARH TrafficSpot elnevezésű készülékben radaralapú traffipax, lézeres távolságmérő műszer, valamint infra és éjjellátó funkciójú kamerák is megtalálhatók. A rendszer további komponensei közé tartoznak az olyan külső szakrendszerekből szolgáltató alrendszerek, mint a jármű-nyilvántartás, körözés nyilvántartási rendszer, valamint az adatátviteli rendszer és a kommunikációs hálózat.

A rendszer elsődlegesen a közlekedésben résztvevők sebességre vonatkozó szabályok betartását ellenőrzi, de alkalmas behajtási tilalom megszegése, forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésénél áthaladás, záróvonal átlépése, vagy akár a biztonsági öv használatának elmulasztása jogsértések felismerésére. A rendszámfelismerő modul segítségével az eszköz szabálysértések és szabályszegések felismerését követően a központba juttatja az információt, körözés alatt álló jármű észleléséről pedig azonnal automatikus jelzést küld a központnak, amely így tájékoztathatja a járőregységeket további intézkedések megtétele céljából. Az automatizált rendszer forgalomszámlálásra, valamint torlódások jelzésére is alkalmas.

Testkamerák a csapatszolgálati feladatok során

A Közbiztonsági Szemle 2020. decemberében kiadott első évfolyam első számában megjelent publikációban Patyi Dániel megvizsgálta a testkamerák rendészeti alkalmazásának kérdését a társadalom és a rendőri állomány szemszögéből¹⁴, ezért a témához kapcsolódóan kizárólag a rendőri csapaterős felhasználást érintő rövid kiegészítésül megfontolásra szánom az alábbi gondolatokat.

A miniatürizált kamerák egyre kiválóbb minőségű képek és videók készítésére alkalmasak, így felmerülhet a kérdés, hogy előbb vagy utóbb alkalmassá válhat-e a technológia a csapaterős tevékenységek során alkalmazott dokumentációs csoportok kiváltására?

¹³ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 1. § (1) bekezdés

¹⁴ Közbiztonsági szemle I. évfolyam 1. szám 2020. december 58-70.

A Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás 317. pontja szerint a dokumentációs csoport feladata, hogy „(...) csoportképrögzítő eszközök segítségével biztosítsa bizonyításra alkalmas módon a tömegben elkövetett jogsértéseket, az elkövetőket, a sértetteket, az elkövető elfogására irányuló rendőri beavatkozást, valamint a későbbi azonosítás érdekében a már elfogott elkövetőt.”¹⁵ Tevékenységüket jellemzően kézi kamerákkal, telepített kamerarendszerekkel, illetve szolgálati járművekre applikált kamerákkal végzik, amelyek abszolút kiváltása vélhetően lehetetlen a csupán testen, alapesetben vállra vagy mellkasra szerelt kamerával. Emellett elképzelhetőnek tartom a jövőben olyan professzionális, testre szerelhető videórögzítő rendszerek hazai bevetését, amely 360 fokos látószöge által garantálja az események teljes körű dokumentációját.

1. számú kép Blue Line Innovations Warrior 360 testkamera



Forrás:¹⁶

A bevetési sisakra vagy a vállra applikált képrögzítő véleményem szerint alkalmas lenne a rendőri beavatkozás, illetve az elfogott elkövető későbbi azonosítására szolgáló felvétel készítésére, így ezen feladatok terhét levehetné a dokumentációs csoportról.

Drónok a rendvédelemben

A magasból új perspektívában nyílik meg a világ, a részletek elmosódnak, a tér kitarul a szemlélő előtt. Ez az a környezet, amelyben a korunk egyik legdinamikusabban fejlődő eszközei, a pilóta nélküli légi járművek előtérbe kerülnek.

A légitörvényről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) szerint pilóta nélküli légi jármű „bármely olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes”¹⁷. Ugyanezzel a jelentéstartalommal bír az eredeti angol nyelvű, Unmanned Aerial Vehicle rövidítéséből származó UAV mozaikszó, továbbá az Amerikai Egyesült Államok hadseregében használt távvezérlésű célrepülőgép „drone” megnevezéséből származó drón kifejezés.

Az elmúlt évek alatt a globális gazdaság minden résztvevőjének figyelmét felkeltették a drónpiacon rejlő lehetőségek, az UAV-k egyaránt hasznosíthatók az ipar, a mezőgazdaság, a kereskedelem, valamint a szolgáltató szektorok számára. A rendészeti célokat kiszolgáló drónokkal már nem csak a science

¹⁵ A Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás

¹⁶ URL9

¹⁷ A légitörvényről szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. § 35. pontja

fiction filmekben találkozhatunk. Gyors mozgásuk, mobilitásuk, valamint madártávlati, nagyfelbontású kamerás élőképük miatt alkalmazhatóak rendőrségi vagy katasztrófavédelmi feladatok során, többek között kár felmérésére, épület vagy objektum külső szerkezetének áttekintésére, eltűnt személyek vagy tárgyak kutatására, speciális mérőműszerek szállítására. A rendvédelmi feladatok tekintetében a drónok már bizonyítottak az országhatár védelmében, elkövetők felkutatásában, tömegrendezvények megfigyelése során.

A nemzetközi, illetve a hazai jogalkotás nehezen képes lépést tartani a technológia fejlődésének dinamikájával, ebből adódóan jelentős eltérések tapasztalhatók a különböző nemzetek drónhasználati szabályai között.¹⁸ A vizsgált téma tekintetében fontos kiemelni, hogy eltérő szabályok vonatkoznak a polgári-, illetve az állami pilóta nélküli légi járművekre vonatkozóan, ezért a teljesség igénye nélkül jelen alfejezetben kizárólag az állami UAV-k szabályozását ismertetem.

2019. július 01-jén lépett életbe az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének¹⁹ drónok használatára vonatkozó uniós rendelete.²⁰ Az ügynökség célja, hogy az Európai Unió tagállamaiban alkalmazott, egységesített szabályokkal egyszerre védje a polgárok magánéletét és biztonságát, lehetővé tegye a drónok szabad mozgását, továbbá egyenlő versenyfeltételeket biztosítson az iparág számára. A szabályozás magában foglalja az UAV-k műszaki és működési követelményeit, kategorizálja az eszközöket azon típusoktól kezdve, melyek nem igényelnek előzetes engedélyezést egészen azokig, amelyek már a gépektől és operátoraiktól is egyaránt megkövetelik a hivatalos tanúsítványokat. Láthatóan a szabályozás megalkotása során az ügynökség figyelembe vette a technológia várható evolúcióját, mivel kitértek az olyan, közeljövőben előtérbe kerülő kockázatosabb feladatokra, mint az UAV-k általi személy-, vagy áruszállítás.

UAV-k rendészeti célú alkalmazhatósága

Rendészeti szempontból az UAV-k alkalmazhatóak a határrendészeti szolgálati ág feladataiban csempésztevékenység megelőzésére és felderítésére, határszakaszok és észlelések ellenőrzésére, de akár más légi jármű felderítésére is. A közlekedésrendészeti szolgálati ág munkatársai számára lehetőséget ad például a balesetek helyszínén áttekintő-, illetve felülnézeti felvételek készítésére, útvonalak megfigyelésére vagy közlekedési torlódások és a járműforgalom monitorozására. Köztudott, hogy csapaterős tevékenységek során nagyszámú kamerarendszer telepítése szükséges, amely nagy létszámú személyzetet, professzionális technikákat, illetve jelentős időt vesz igénybe, ezért a közrendvédelmi szolgálati ág számára a rendezvénybiztosítási feladatok során az érintett terület, valamint a tömeg megfigyelésében, lezárt vagy biztosítandó helyszín ellenőrzésében, katasztrófa sújtotta területek rendészeti célú ellenőrzésében nyújthat új megoldásokat a drónhasználat.

Ezen eszközök szabályos rendészeti célú használatához a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16) Korm. rendelet²¹ (továbbiakban: Lir.) 1. § (3a) bekezdés da) pontja értelmében eseti légtérrel kell kijelölni a légiközlekedés biztonságának fenntartása érdekében. Az eseti légtér engedélyezését követően az igénybevétel megkezdése előtt legalább 30 perccel az eseti légtérrel a Budapest ATS központon keresztül aktiválni kell. Az üzemeltetéshez szükség van továbbá a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló 38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet 8.§ (1) bekezdésében felsorolt dokumentációkra és engedélyekre.²² A korábbi szabályozáshoz képest immár privilegizált helyzetbe került az állami felhasználású pilóta nélküli légi járművek használata a hagyományos felhasználású drónokhoz képest, így a szabadidős- illetve a gazdasági célú UAS²³ műveletre sem jelölhető ki eseti légtér, ha ugyanazon időszakra és légtérre állami szerv feladatának a végrehajtására kértek eseti légtérrel. A Lir. 8/C. § (5) és (6) bekezdései meghatározzák azon eseteket, melyekben az illetékes szerv a korábban engedélyezett

¹⁸ URL10; URL11

¹⁹ URL12

²⁰ URL13

²¹ A magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16) Korm. rendelet

²² A pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló 38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet

²³ Pilóta nélküli légi jármű rendszer angol megfelelőjéből, Unmanned Aerial System szavakból képzett rövidítés

eseti légtér igénybevétele kora korlátozhatja. Erre sor kerülhet például különösen fontos védett személyek védelme érdekében, a közbiztonság szempontjából különösen kockázatos rendezvények, események biztosítása céljából, bűncselekmény felderítése vagy bűnüldözési tevékenység végrehajtása céljából, továbbá közlekedési baleset helyszínén a szemle lefolytatása érdekében. Közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény kivizsgálása érdekében alapvetően 12 órára rendelhető el korlátozás, ez alkalmanként további 12 órával meghosszabbítható, azonban nem tarthat tovább, mint a korlátozásra okot adó esemény vége.

Egyéb drónhasználati megoldások

A dróngyártásban aktuálisan felhasznált technológiák a professzionális UAV-k számára nagyjából 30-35 perc repülési üzemidőt tesznek lehetővé, azonban e korlát leküzdésére több megoldás is elképzelhető. Első opcióként, a napenergia felhasználására szolgáló solar panelek biztosíthatják az energiaforrást, így a repülési üzemidő akár több órára, bizonyos körülmények között akár napokra emelkedhet. Egy ilyen rendszer hátránya a napfény begyűjtésére szolgáló panelek miatt a drón felületének drasztikus növekedése, valamint az a tény, hogy az eszköz használatához szükség lenne közvetlen napfényre. Az ilyen energiaellátással rendelkező pilóta nélküli légitűzegek jelenleg jellemzően merevszárnyas konstrukcióban jelennek meg, és a felhasználásuk tekintetében tudományos – kutatási – felderítő feladatokat látnak el.

Második lehetőség az úgynevezett kötött (angolul: tethered²⁴) használat, amely azt jelenti, hogy az erre alkalmas UAV viszonylag rögzített pozícióban, a földi áramforrással egy fizikai kábelen keresztül összekötve lebeg. Felhasználási céltól függően ilyen üzemmódban a rendszer egy mobilis térfelületi eszközként, de akár egy lebegő telekommunikációs állomásként is képes funkcionálni, ideiglenes hálózati összeköttetést (magas frekvenciás rádiójelek 3G/4G, WiFi) biztosítva az egységek és a központ között. Az autonóm vezérlésnek köszönhetően, biztonságosan, a kezelő személytől függetlenül több órán át, akár kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett is képes ellátni így feladatát.

Harmadik lehetőség egy úgynevezett fészek, vagy más néven kaptár telepítése, amely gyakorlatilag bázisállomásként funkcionál a drón számára. Adott területen az UAV hatótávolságát figyelembe véve, több ilyen drónbázis telepítésével elérhető, hogy a repülő szerkezet ne legyen egy adott zónához kötve, mivel a kialakított állomások felelnek a repüléshez szükséges erőforrások utánpótlásáért.²⁵ Az elképzelést többek között egy amerikai székhelyű vállalatőrias, az Amazon is támogatja, mivel felismerte, hogy a megfelelő megvalósítás mellett kialakított drónbázisok új infrastruktúra megteremtése mellett átformálhatnák az áruszállítás világát.²⁶

A biztonság kérdéskörében a személy- és vagyonsbiztonság mellett kiemelt szerep jut az adatvédelem számára. A közigazgatás részeként a rendészetnek kényesen ügyelnie kell a drónok használatát érintő belső szabályozás megalkotására, meghatározva a bevetethetőség eseteit, annak elrendelésére és az eszköz irányítására jogosultak körét, a velük szemben támasztott képzési követelményeket, valamint a rögzített adatok kezelését. Az UAV-k funkciójukból adódóan óriási adagmennyiség begyűjtésére alkalmasak, így a jövőben ezen adatok kezelése és tárolása várhatóan kihívás elé fogja állítani az illetékes hatóságokat.

Vízió a közeljövőben megvalósítható drón felhasználásról

A világhálót böngészve számos olyan startuppall²⁷ találkozhatunk, amelyek célja az UAS alkalmazási lehetőségeinek teljes körű kiaknázása, hatékonyságuk növelése azáltal, hogy a drónok képességeit új-, vagy már bevált technológiákkal egészítik ki. A közeljövőben elképzelhetőnek tartom

²⁴ URL14

²⁵ URL15; URL16; URL17

²⁶ URL18

²⁷ Startup: innovatív vállalkozás, jellemzően speciális üzleti modellel

a feltörekvő vállalkozások fejlesztéseinek rendészeti célú integrációját, mivel a rendőrség feladatellátása során felmerülő információigény kielégítésére nyújthatnak logikus megoldásokat.

2. számú kép AtlasNEST típusú drónfészkek



Forrás:²⁸

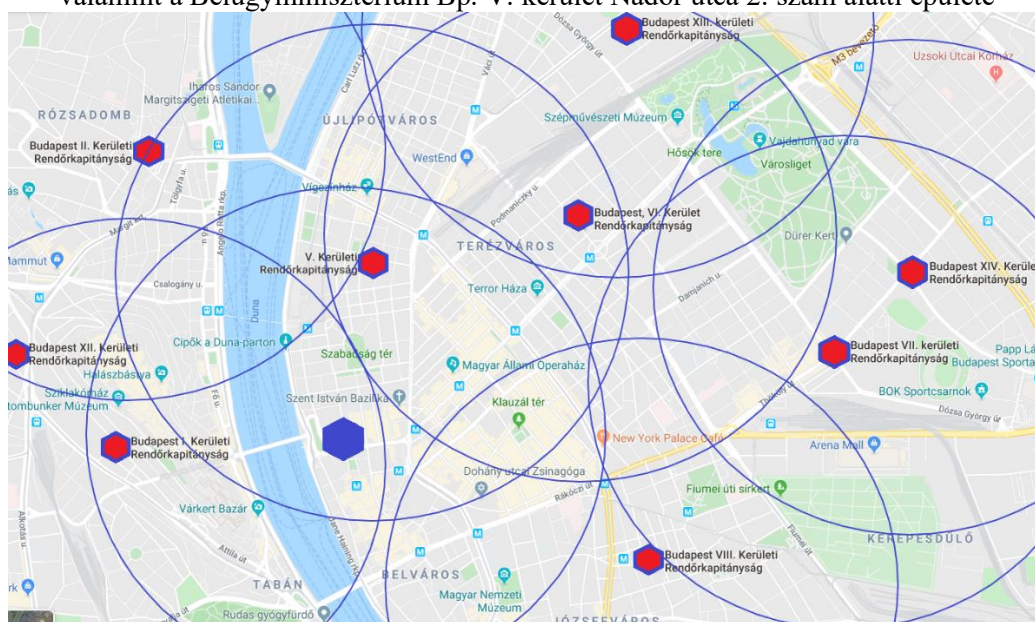
Ilyen innováció a korábbiakban említett drónfészkek, melynek kialakításával elérhető, hogy az adott helyszínen telepített eszköz repülési ideje jobban kihasználhatóvá váljon, továbbá lehetőséget biztosít szoftveres útvonalterv kialakításával a közvetlen irányítás nélküli, azaz autonóm repülésre. Bár a jelenleg elérhető ilyen irányú innovációk elsősorban a mezőgazdasági, bányai, építőipari és a civil biztonsági célú felhasználásra specializálódnak, számos élethelyzetben jelentős segítséget nyújthatnak a rendvédelmi feladatok során.

Elképzelésem szerint amennyiben adott városrészben, vagy településen megfelelő számú drónközpont kerülne kiépítésre, illetve ezek távolról, jelen esetben tevékenység-irányítási központból (továbbiakban: TIK) irányíthatóvá válnának, úgy megvalósítható lenne egy olyan rendszer, illetve kialakíthatóvá válna egy olyan eljárásrend, amellyel az egyedi esetekkel kapcsolatban pontos információk válnának elérhetővé akár az adott járőri egység címre érkezése előtt. Legyen szó egy folyamatban lévő bűncselekményről, bankok vagy egyéb intézmények riasztási jelzéséről, menekülő elkövető követéséről, védett személy közlekedési útvonalának ellenőrzéséről, baleset vagy egy rendezvény helyszínének feltérképezéséről, a drónok nyújtotta előnyök megkérdőjelezhetetlenek. A jelenleg elterjedt professzionális UAV-k maximális hatótávolsága nyílt terepen megközelítőleg 8 km, városi környezetben a frekvenciát zavaró tényezők miatt némileg kevesebb. Figyelembe véve a várható repülési időt, illetve feladatellátásra szánt időtartamot, a fészkek 5km távolságban történő elhelyezésével jelentős területek lennének ellenőrzés alatt tarthatók. Egy 5 km sugarú kör alakú terület 78,5398 km² lefedettséget jelentene, amely figyelemre méltó eredmény egyetlen drónfészkek telepítése esetén. Meglátásom szerint a tesztüzemi helyszín kijelölésének fő szempontja a biztonság garantálása, tehát olyan településen, településrészben lenne célszerű elhelyezni a rendszert, amely a légiközlekedés biztonságára a lehető legkisebb kockázatot jelentené. Mindezek mellett az alkalmazhatóság alapelveit szem előtt tartva olyan pozíciót kell kiválasztani, ahol lokálisan tényleges igény merül fel az eszköz képességei iránt.

Budapest és más nagyobb városok tekintetében biztonsági, illetve kezelhetőségi okokból megfontolandó lehet elsődlegesen rendőrségi objektumok, illetve más állami intézmények épületeinek tetejére telepíteni a drónbázisokat. A kiemelt kockázatú, bűnügyileg fertőzöttebb szektorokba egymáshoz közelebb, több drón befogadására alkalmas fészkek kialakításával lehetne garantálni a légitámogatás akadálytalanságát.

²⁸ URL19

3. számú kép Budapest I.- II.- V.- VI.- VII.- VIII.- XII.- XIII.- XIV. Kerületi Rendőrkapitányságok, valamint a Belügyminisztérium Bp. V. kerület Nádor utca 2. szám alatti épülete



Forrás: szerző

Szemléltetésképpen a 3. számú képen kék szegélyű piros hatszöggel megjelöltem Budapesten néhány kerületi rendőrkapitányságon-, illetve kék hatszöggel a Belügyminisztérium épületén elhelyezett, vizionált drónfészket. Az adott rendőrségi objektumok körüli, megközelítőleg 1,5 km sugarú kék színnel jelölt körök jelzik az elképzelt drónok bevetési távolságát. Jól látható a rajz alapján, hogy mindössze 10 ilyen bázis kialakítása milyen jelentős lefedettséget jelenthetne fővárosunkban. A leírt koncepció természetesen csak a drónhasználatot ilyen formában lehetővé tevő jogszabályok hatályba lépését követően, elsődlegesen a TIK szemeként funkcionálva, a társadalmi érdekeket szem előtt tartva valósulhatna meg.

Térinformatika a rendészeti tevékenység támogatására

Napjainkban már az infokommunikációs eszközök mellett a speciális informatikai eszközök alkalmazása is egyre nagyobb teret kap, nemcsak a természettudományi, hanem a társadalomtudományi kutatások és fejlesztések területén is. Ezáltal szerepük a rendészettudományi, illetve rendészeti alkalmazás területén is felértékelődött. Az informatika speciális ágaként definiált térinformatika ma már hazánkban is kifejezetten szoros kapcsolatot mutat a rendészeti tevékenység támogatása színterén. Ez a kapcsolat a rendészeti tevékenység sokszínű részfeladatai közül kétségtelenül tetten érhető azon feladatok esetén, ahol a földrajzi adatok jelentős hatással bírnak a rendészeti tevékenység hatékony végrehajtására. Figyelemmel arra, hogy Márkus Béla definíciója alapján a térinformatika „...a helyhez köthető (térbeli, földrajzi) adatok gyűjtésével, feldolgozásával, kezelésével, menedzselésével, elemzésével, a térbeli információk megjelenítésével, a térbeli döntések támogatásával, a térbeli folyamatok megfigyelésével és modellezésével foglalkozó tudomány”²⁹, így a fenti kapcsolat még inkább tetten érhető a nagy kiterjedésű rendőri műveletek végrehajtása során, valamint azok vezetését támogató technikák alkalmazásában. Természetesen számos más területet is hangsúlyozni lehetne a térinformatika és a rendészet kapcsolódásában, így akár kiemelhetnénk a bűnözés elleni félelemre irányuló vizsgálatokat, az építészeti bűnmegelőzési, vagy a bűnözésföldrajzi kutatásokat is, azonban jelen tanulmány kizárólag a csapatszolgálati alkalmazásban rejlő lehetőségekre fókuszál.

²⁹ URL20

A rendőrök csapaterőben történő alkalmazásának törvényi esetei³⁰ közül a természeti és ipari katasztrófák helyszínén, egyéb nagy kiterjedésű helyszínek biztosításában, illetve a tömegrendezvények rendőri biztosítási feladatainak ellátásában egyaránt kitűnik a térbeli információk jelentősége. Hiszen mind a bekövetkezett események nagy területi kiterjedése, mind a csapatszolgálati tevékenységet végző rendőrök magas létszáma indokolja, hogy az ezen feladatokkal összefüggő vezetői döntések szilárd alapokon nyugodjanak. Ahogyan Németh József is fogalmaz „*A vezetés egyik legfontosabb feladata a folyamatos helyzetelemzés, helyzetértékelés, amely a helyes, a hatékony és eredményes működés biztosítása érdekében történik.*”³¹ és nincs ez másként a csapattevékenység esetén sem. Sőt kifejezett hangsúlyt kap napjainkban a dinamikus helyzetelemzés és értékelés a rendőri műveletek vezetésének alapvető szerveinél, azaz a törzsek munkájában is. Jelentőségüket szintén kiemeli az a kutatás, amely a rendészeti vezető mesterképzésben résztvevő hallgatók kérdőíves felmérésével vizsgálta a térinformatika segítségével történő adatfeldolgozás és az adatok digitális vázlatképeken való megjelenítésével kapcsolatos ismeretek elsajátítási szintjeit és a megszerzett tudás gyakorlati hasznosíthatóságát.³² A térinformatikai eszközök rendészeti területen történő alkalmazása tehát mindennapjaink részévé vált, azonban további kutatások eredményei talán lehetővé teszik majd a csapaterő földrajzilag nagy kiterjedésű területeken végzett tevékenységének támogatását újabb irányokban is. Jelenleg is kutatások folynak például a koncentrált rendőri erők, egységek képességeinek fokozása érdekében, hiszen tevékenységük ellátásának színvonalát szintén nagy mértékben befolyásolják a mindenoldalú biztosítás egyes elemeinek, szolgáltatásainak fő tevékenységi helyszínhez viszonyított elhelyezkedése is.

Ötvözve a digitális térképészeti és a magasból történő megfigyelési lehetőségeket szintet léphetünk, amikor megvizsgáljuk a műholdak rendészeti célú felhasználását. Ehhez azonban elengedhetetlen, hogy a nemzetközi szintre kitekintsünk. A bolygónk körül keringő mesterséges holdak katonai célú alkalmazása egészen a XX. század közepéig, a hidegháború időszakáig nyúlik vissza. A kezdetleges eszközök a haditechnikai kutatások eredményeinek köszönhetően óriási fejlődésen mentek keresztül, azonban azok a végső felhasználási cél szigorú titkossága miatt csak a katonai műveletekben kaptak jelentős szerepet. A titkosított katonai eszközök rendészeti célra történő alkalmazása szigorú jogszabályi keretek között ma már lehetséges, bár azok igen jelentős költségbefektetéssel járnak. Nem a haditechnika körében fejlesztett földfigyelő, távközlési, vagy meteorológiai műholdak már alkalmasak környezeti, térképezési feladatok ellátására, amelyek a biztonság megteremtésének, fenntartásának szolgálatába is állíthatók. Ma már találhatunk kevesebb költséggel igénybevehető eszközöket, illetve van lehetőség az államok közötti műhold kölcsönzésére is, amennyiben a belső biztonságot veszélyeztető esemény következik be. Jó példa lehet az alkalmazásra akár a nemzetközi együttműködés keretében is a Duna folyó teljes szakaszán, ezáltal több államot is sújtó árhullám levonulása, amely szükségessé teszi a rendvédelmi szervek koncentrált feladatellátását is. Továbbá a modern technikai eszközök kombinációjában, azaz például a drón eszközök műholdas kiegészítésével hatékony határőrizeti légi járőrözési és felderítő rendszer kiépítésére is lehetőség lenne.³³

Privacy

Minden megfigyelőrendszerrel kapcsolatosan felmerülő, alapjogok korlátozására vonatkozó vita központi eleme a privacy. Az angol nyelvből eredő szó tükörfordításban magánéletként határozható meg, azonban a kép-, videó- és hangrögzítő eszközökkel kontextusba helyezve a kifejezés jelenéstartalma lényegesen kibővül. Magánéletünk az infokommunikációs technológiák által védhető és megsérthető egyaránt. A kérdés az, hogy adott állam hogyan képes megvédeni az egyének magánszféráját amellet, hogy kielégíti a társadalom biztonság iránti elvárásait. A probléma megoldását az úgynevezett alkumodell jelentheti, amely szerint a demokratikus társadalmakban a versengő jogok

³⁰ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 58. § (1) bekezdés

³¹ URL21

³² URL22

³³ URL23

vagy érdekek csak egymás rovására érvényesülhetnek. Privacy és biztonság szempontjából ez annyit jelent, hogy ugyanannyi jogot kell feladni az egyik oldalon, mint amennyi a másik oldalon szereplő többlet elvárás.

Konklúzió

El kell fogadnunk, hogy mára egy digitális korban élünk, ahol a technológiák pozitív és negatív arculatival egyaránt szembesülhetünk. Kezdetben jelentős ellenállás mutatkozott a térfigyelő rendszerekkel kapcsolatban, azonban az az igazság, hogy mára a társadalom nagy része -privacy szempontból- rezisztens lett a kamerákkal szemben. Egyszerűen megtanultunk együtt élni a kamerákkal, sőt magunk is a megfigyelőrendszer részévé váltunk okostelefonjaink, hobby drónjaink, otthoni biztonsági rendszereink által. Meglátásom szerint a demokratikus kultúrák önszabályozó képességük által, még ha lassan is, de megfelelően reagálnak a fejlődés következtében bekövetkező változás folyamatára. A privacy-t, mint alapvető jogot a hazai és nemzetközi jog egyaránt védi, megvalósulásának jogi garanciáit tartalmazza az Alaptörvény³⁴, az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata³⁵, az Emberi Jogok Európai Egyezménye³⁶, valamint az adatközpontú világunk egyik legújabb, többek között személyes adatvédelmi célzattal megalkotott EU rendelete a GDPR³⁷.

Összességében elmondható a rendészeti alkalmazású infokommunikációs technológiákról, hogy azok bevezetése, karbantartása jelentős költségekkel jár, fejlesztésük professzionális szaktudást igényel, de az így megvalósuló innovációk biztosítják a rendőrség hatékonyságának fokozását, bűnüldözéssel kapcsolatos versenyképességét, így végeredményképpen megtérül a befektetett energia. A jövőben prognosztizálható a mesterséges intelligencia rendőrségen használt technológiákat érintő további térnyerése, legyen szó automatizált térfigyelő rendszerekről, forgalomellenőrző berendezésekről, hatósági jelzést felismerő és arcképelemző szoftverekről, vagy akár autonóm üzemmódban repülő drónokról.

³⁴ Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)

³⁵ Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata (1948. december 10.)

³⁶ Emberi Jogok Európai Egyezménye (1950. november 4.)

³⁷ General Data Protection Regulation – Az Európai Parlament és Tanács 2016/679. rendelete, Általános adatvédelmi rendelet, Hatályos: 2016.05.24-

Irodalomjegyzék

- Patyi Dániel – A testkamerák rendészeti alkalmazásának kérdése a társadalom és a rendőri állomány szemszögéből, Közbiztonsági szemle, I. évfolyam 1. szám 2020. december, 58-70.
- Németh András – UAV-k alkalmazása a közfeladatok ellátása során I., Hadmérnök XII. Évfolyam 2. szám – 2018. június, 38-50.
- Németh András – UAV-k alkalmazása a közfeladatok ellátása során II., Hadmérnök XIII. Évfolyam 3. szám – 2018. szeptember, 75-79.
- Petrétei Dávid: A drónok krimináltechnikai és rendészeti felhasználása, Magyar Bűnüldöző, 2015. 1-3. szám, 71-80.
- Székely Iván, Somody Bernadette és Szabó Máté Dániel: Biztonság és magánélet, Az alkumodell megkérdőjelezése és meghaladása, Replika 103. szám (2017/3. szám), 14-28.

Felhasznált jogforrások:

- Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)
- Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény
- Az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény
- A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény
- A magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16) Korm. rendelet
- A pilóta nélküli állami légitársaságok repüléséről szóló 38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet
- A BIZOTTSÁG (EU) 2019/947 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2019. május 24.) a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról
- AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/679 RENDELETE (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet)
- A Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás
- Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata (1948. december 10.)
- Emberi Jogok Európai Egyezménye (1950. november 4.)

Internetes források:

- URL1: <https://www.wired.com/2010/12/eyes-good-behavior/> (letöltve: 2019.08.08.)
- URL2: <https://www.newscientist.com/article/dn9424-big-brother-eyes-make-us-act-more-honestly> (2019.08.08.)
- URL3: <https://www.mrfsgroup.com/a-brief-history-of-cctv-use-in-the-uk/> (letöltve: 2019.09.21.)
- URL4: <http://oktel.hu/szolgalatas/kamerarendszer/a-kepalkotas-alapjai/a-cctv-tortenete/> (letöltve: 2019.10.12.)
- URL5: <https://hirkozpont.magyarorszag.hu/hirek/budapest20050208.html> (letöltve: 2019.09.24.)
- URL6: <https://www.kormany.hu/hu/belugyminiszterium/hirek/atadtak-a-felujitott-jozsefvarositerfigyelokozpontot> (letöltve: 2019.09.24.)
- URL7: http://www.police.hu/sites/default/files/kozteruleti_2014_02_20.pdf (letöltve: 2019.09.25.)
- URL8: <https://atlo.team/bekamerazott-budapest/> (letöltve: 2019.09.25.)
- URL9: <https://www.kxxv.com/news/local-news/new-360-degree-body-cameras-giving-groesbeck-police-better-views> (letöltve: 2019.10.18.)
- URL10: <https://www.droneregulations.info/France/FR.html#country-search> (letöltve: 2019.09.21.)

- URL11:
<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1OkEtyCaGNjKhLeMr6L2IU975SP8&ll=47.507107177759934%2C9.221080875000098&z=5> (letöltve: 2019.09.21.)
- URL12: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas> (letöltve: 2019.09.22.)
- URL13: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0947&from=EN> (letöltve: 2019.09.22.)
- URL14: <https://elistair.com/safe-t-tethered-drone-station/> (letöltve: 2019.09.24.)
- URL15: <http://hiveuav.com/> (letöltve: 2019.09.29.)
- URL16: <http://www.edronic.com/> (letöltve: 2019.09.29.)
- URL17: <https://www.airscort.me/> (letöltve: 2019.09.29.)
- URL18: <https://www.theverge.com/2017/6/23/15860668/amazon-drone-delivery-patent-city-centers> (letöltve: 2019.09.24.)
- URL19: https://www.atlasdynamics.eu/products/?cli_action=1571152358.924 (letöltve: 2019.10.15)
- URL20:
https://dtk.tankonyvtar.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/7956/0027_TEI1.pdf?sequence=1&isAllowed=y (letöltve: 2021. 04. 27.)
- URL21: Dr. Németh József: Vezetés-irányítás a digitalizáció korában <https://rendeszet.uni-nke.hu/document/rendeszet-uni-nke-hu/RTK%20RVT%20Tanulm%C3%A1nyk%C3%B6tet.%20A%20Vezet%C3%A9s-ir%C3%A1ny%C3%ADt%C3%A1si%20rendszerek%20j%C3%B3gyakorlata%202021.pdf> (letöltve: 2021. 05. 31.)
- URL22:
https://www.researchgate.net/publication/334381996_Digital_sketch_maps_in_teaching_GIS_for_law_enforcement_students (letöltve: 2021. 04. 27.)
- URL23: Kui László: Technikai lehetőségek a magyar–szerb viszonylat határőrizetében https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/Hatrend%20Tan_2017_4.pdf (letöltve: 2021. 04. 27.)

SZABADOS ANDRÁS

A PROSTITÚCIÓ SZABÁLYZÁSA ÉS TÁRSADALMI MEGÍTÉLÉSE

Regulation and social perception of prostitution

Absztrakt

A prostitúcióról rendkívül megosztó a társadalom véleménye, éppen ezért a mű szerzője igyekszik a tudomány irányából megközelíteni ezt a jelenséget és objektív értékítélettel vizsgálni a különböző tényezőket. A prostituálttal készített interjú célja, hogy az olvasót közelebb hozza a prostitúció megismeréséhez. A szerző fontosnak tartja egy másik európai ország releváns törvénykezését is megvizsgálni, ugyanis feltételezhető, hogy ott sokkal előrehaladottabb a prostitúció kontrollja. A mű mindamelllett, hogy egy átfogó képet mutat a magyarok értékítéletéről a prostitúcióval kapcsolatban, feltárja a hatályos szabályzás hibáit, melyre kezdetleges megoldásokat fogalmaz meg.

Kulcsszavak: prostitúció, prostitúció társadalmi megítélése, prostitúció jogi szabályozása, prostitúciós életforma

Abstract

The public opinion on prostitution is extremely divisive, for this reason the autor of the work is trying to approach the issue from scientific perspective and to examine the concerning factors with maximal objectivity. The purpose of the interview with the prostitute is to present the readers a closer look on prostitution. The author considers it important to examine the relevant legislation of an other european country, as it can be assumed social control is more advanced in such a country. In addition to presenting a comprehensive picture of Hungarians' value judgments in relation to prostitution, the work explores the flaws of the current regulations, for which it formulates rudimentary solutions.

Keywords: prostitution, social perception of prostitution, legal regulation of prostitution, prostitution lifestyle

Előszó

Napjainkban Magyarországon – a rájuk szentelt figyelemmel ellentétben – számos¹ nő és férfi folytat prostitúciós tevékenységet. Megállapítható, hogy a rendőrség közterületi szolgálatellátása során mindennaposak a jogellenes tevékenységet folytató prostituáltakkal szembeni intézkedések, melyek azt a következtetést engedik levonni, hogy probléma lehet a prostitúciós tevékenységgel kapcsolatos jogi szabályozókkal. A helyi rendőri szervtől sok időt és energiát emészt fel egy-egy prostituálttal szembeni intézkedés és eljárás lefolytatása, melyet tetéz az egyre inkább növekvő létszámhiány. Ez egy létező probléma, mely megoldására és visszaszorítására meglátásom szerint a hazai jogalkotás és jogalkalmazás nem szán elegendő energiát. Hipotézisként fogalmazható meg egyrészt, hogy Európa egyes országaiban (pl. Svédországban) fejlettebb a prostitúció jogi és társadalmi kontrollja, másrészt pedig, hogy a magyar prostitúciós szabályozás méltatlan egy XXI. századi európai államhoz.

A prostitúció egy lajosmizsei prostituált szemszögéből

Lajosmizsén az 5-ös számú főút halad át, melyen a lakott területet elhagyva Budapest irányában, főleg a nyári időszakban 3-4 kilométeres szakaszon belül hozzávetőlegesen 6-8 prostituált folytat illegális tevékenységet. Kutatásom időszakában (2019. nyarán) a járőrök a leterheltség következtében számos esetben diszkrecionális jogkört alkalmazva, nem állították elő a prostituáltakat, hanem helyszíni bírságot szabtak ki, ugyanis a prostituáltak minden esetben szemeteltek, illetve sértették a 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben (a továbbiakban: KRESZ) meghatározott közlekedési szabályokat. Ez viszont – tekintve a prostituáltak magas jövedelmére, melyre a későbbiekben kitérek – nem volt hatásos. Az idő előrehaladtával már nem lehetett kontroll alatt tartani bírsággal az illegális prostitúciós tevékenységet, ezért minden illegális prostitúciós tevékenységet folytatót előállítottak, majd szabálysértési eljárást indítottak velük szemben, mely meglátásom szerint szintén kevésbé hatásos.

Lajosmizse környékén több prostituálttal folytattam interjút, azonban egyikük teljes részletességgel beszélt el életútját napjainkig. Az interjúalany hányatott sorsú lány. Édesapját nem ismerte. Kiskorában az iskolában rengeteg atrocitás érte társaitól, mivel köztudott volt, hogy az édesanyja prostituált. Ez a jelenség rányomta a bélyeget a lányra, egy gyerekre, aki nem tehetett semmiről. Elmondása szerint már kiskorában is sokszor fordult meg a fejében, hogy öngyilkosságot kövessen el, de bátorsága nem volt elég, hogy megtegye. Mivel köztudott volt anyja foglalkozása, a gyámhivatal magához vette őt és testvérét. Elmondása szerint a nevelőszülők, akikhez kerültek, jól bántak velük, szerették őket. Az élete kezdett egyenesbe kerülni, Kalocsán kezdett egy rendészeti fakultációs középiskolába járni, mint utóbb kiderült abból az indítatásból, hogy anyján bosszút állhasson és örökre börtönbe juttassa. Azonban az idő múlásával ismét felvette a kapcsolatot édesanyjával, végül olyan szintre jutott a kapcsolatuk, hogy testvérével együtt hazaköltözött. Innentől kezdve teljesen felborult az élete, nem járt iskolába, elzüllött. Kérdésemre elmondta, hogy 16 éves volt, amikor az első prostitúciós tevékenységén átesett. Ő nem akarta ezt a munkát folytatni. Az, hogy miként került ki a „betonra” meglehetősen abszurd. A 15 éves húga egyik délután mondta neki, hogy menjenek ki szórakozni egy kicsit, majd megálltak a főút mellett és akkor már tudta, hogy mi következik. Az első kuncsaftja után sírt, reszketett egész testében. Ezután viszont egyre inkább megtetszett neki a „könnyű pénz” és a mai napig ez a bevételi forrása. A vendégei jellege meglehetősen változó, mint elmondta az öltönyös uraktól kezdve a legegyszerűbb munkásembereken keresztül sokféle emberrel találkozott, akik sokszor elképesztően perverz és beteges dolgokat kértek tőle, amire ő csak azt mondta „van az a pénz”. Elmondása alapján dolgozott kint huzamosabb ideig egy svájci bordélyházban, ahol kulturáltabb keretek között folytathatta „foglalkozását”, viszont a keresete jelentősen kevesebb volt, ezért hazatért. Mint elmondta napjainkban egy hónapban hozzávetőlegesen 800.000 Forintot keres meg, melyből körülbelül félmillió forint marad meg, ha befizette a bírságokat. Beszélgetésünkkor 24 éves volt, vagyis nyolc éve dolgozott a szakmában. Elmondása szerint a klienseit százig számolta, amikor megunt. Eddig a számig nem egész két hónap

¹ Az általánosan elfogadott szakértői becslések alapján mintegy 15.000.

telt el, ami arra enged következtetni, hogy nyolc év alatt megdöbbenően magas, többezres lehet ez a szám.

A kutatás során öt prostituálttal volt szerencsém beszélgetni, mindannyiuk roma származású volt, mely tény rávilágít egy kardinális szociális problémára hazánkban, mellyel kapcsolatban kritikán aluli a hazai állami vezetés és jogalkotás közönyössége. Közös vonásuk, hogy mindannyian az út szélén kezdtek, valamint rossz körülmények között szocializálódtak. Úgy gondolom az esetek többségében megelőzhető lenne, hogy prostituálttá váljon számos hányatott sorsú gyermek. Ehhez arra lenne szükség, hogy a gyámhivatal, illetve a családsegítők fejlettebb képzést kapjanak, illetve legyen arra kapacitás, hogy a problémás, mélyszegénységben élő családoktól kiemelt gyerekeket olyan környezetben és olyan távol helyezték el családjuktól, hogy az addigi rossz beidegződéseket és tapasztalatokat maradéktalanul ki lehessen nevelni belőlük. Tökéletes iskolapélda erre az interjúalany is, mivel a nevelőszülőknél jó útra tért, sőt rendőrnek is tanult.

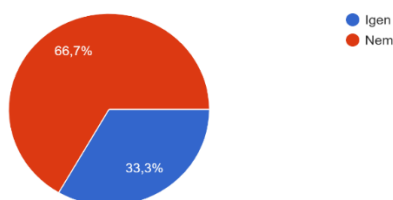
A beszélgetések kötetlenek, illetve felszabadultak voltak mindaddig a pillanatig, amíg nem kérdeztem rá, hogy ki „futtatja” őket. Meglátásom és ismereteim szerint ezek a prostituáltak túlnyomó részt kényszerből és félelemből dolgoznak. Futtatóik gyakran halálosan megfenyegetik őket azzal, hogy ha nem dolgoznak akkor megölik vagy őket vagy a gyerekeiket. Mivel hatalmas félelemben élnek nem merik elárulni a „főnöküket” ezáltal nagyrészt látenciában maradnak az ilyen és ehhez hasonló bűncselekmények. Ez egy hatalmas probléma napjainkban Magyarországon, melyre a Rendőrség és más egyéb szerv sem fordít kellő figyelmet. Az intézkedések során a kollégák csakis a prostituált cselekményét vizsgálták, viszont mivel tudták, hogy nem fognak beszélni a kitarítottjaikról, nem is foglalkoztak a háttérben zajló okokkal. Ez a kérdéskör egy külön kutatás tárgyát képezhetné.

A prostitúció lakosság általi megítélése hazánkban

Munkám során fontosnak tartottam, hogy a jogszabályi háttér és az egyéb tényezők mellett figyelmet fordítsak arra is, hogy a társadalom miként vélekedik a prostitúcióról hazánkban. Az online kérdőív készítését tartottam a legkedvezőbb opciónak, ezért ilyen módon végeztem kutatást a lakosság megítéléséről. Egy rövid, tíz kérdésből álló kérdőívet állítottam össze melyet a közösségi médián keresztül tettem nyilvánossá, így az – a technikai eszközt anyagi helyzete vagy kora miatt nem használó szűk társadalmi réteget kivéve – széles körben elérhető volt. Az anonim kérdőívet 213 személy töltötte ki, ebből 118 fő férfi (55,4%) és 95 fő nő (44,6%) volt, mely tény arra enged következtetni, mind a két nemet hasonlóan foglalkoztatja ez a jelenség. A kitöltők életkora változó, azonban a túlnyomó többség 18 és 30 életév közötti.

1. ábra A kitöltők véleménye a prostitúció törvényességéről

Ön szerint napjainkban Magyarországon legális a prostitúció?
213 válasz



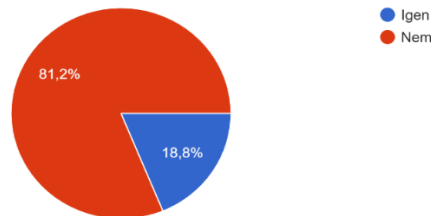
Forrás: Szerző

Az első kérdésre a válaszok aránya a következő volt: 142 fő (66,7%) szerint illegális, míg 71 fő (33,3%) szerint legális Magyarországon napjainkban a prostitúciós tevékenységek folytatása. Ez az arány megerősített az előszóban megfogalmazott nézetemben, mely szerint Magyarországon nem szentelnek

kellő figyelmet a prostitúció megismerésére. A válaszadók több mint fele azzal sem volt tisztában, hogy hazánkban a prostitúció intézménye legális.

2. ábra A kitöltők ismeretségi köre

Van-e az ismeretségi körében, aki prostituált?
213 válasz

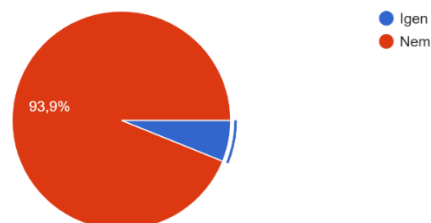


Forrás: Szerző

A válaszok aránya a következő: 40 főnek (18,8%) van, míg 173 főnek (81,2%) nincs prostituált ismerőse. Meglátásom szerint ez az arány kifejezetten magas, tekintve, hogy milyen csekély figyelmet fordít a társadalom a prostitúció jelenségére. Sajnos a kutatás során nem volt lehetőség arra, hogy külön felmérjem a prostituált ismerőssel rendelkezők tájékozottságát, de az eddigi eredmények arra engednek következtetni, hogy ők sem jártasabbak a jogszabályok terén.

3. ábra A kitöltők hány százaléka vett igénybe prostituált által nyújtott szolgáltatást

Vett-e már igénybe prostituációs szolgáltatást?
213 válasz

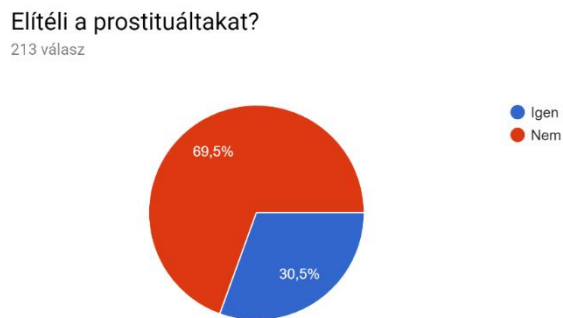


Forrás: Szerző

Erre a kérdésre 13 fő (6,1%) igennel, míg 200 fő (93,9%) nemmel válaszolt. A Központi Statisztikai Hivatal 2016. évi adatai alapján 8,6 millió felnőttkorú élt hazánkban.² Ha levetítjük a kérdésekre adott pozitív válaszokat a Magyarországon élő felnőttkorúakra, akkor az azt jelenti, hogy hazánkban 2016-ban 524.000 olyan ember élt, aki vette már igénybe prostituált szolgáltatását. Ez a szám nyilvánvalóan nem hitelt érdemlő, csupán iránymutatást ad arra, hogy milyen magas azok száma, akik élnek a prostitúció nyújtotta lehetőségekkel.

² URL1

4. ábra A kitöltők hány százaléka ítéli el a prostituáltakat

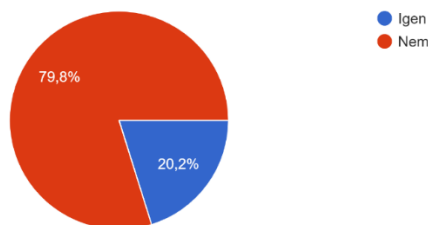


Forrás: Szerző

A kérdésre 148 fő (69,5%) válaszolta, hogy nem ítéli el, míg 65 fő (30,5%) válaszolta, hogy elítéli a prostituáltakat. Az adat ösztársadalmi kivetítése során megállapíthatjuk, hogy a fiatal lakosság nagyobb része nem ítéli el az ilyesfajta szolgáltatást. A prostituáltakban a társadalmi elítélés kérdésköre azonban egészen másként csapódik le. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint Kovács István 2018-as kutatása, melynek során megállapításra került, hogy 100 fő megkérdezett prostituáltból 100 szerint problémát jelent a társadalom számára a prostitúció jelensége és a prostituáltakat elítéli a társadalom jelentős része. „A felmérésben részt vevők álláspontja szerint ma Magyarországon a prostitúció jelensége problémát keletkeztet, ezért az abban részt vevők, így különösen a prostituáltak, marginalizált csoporttá lépnek elő, társadalmi perifériára sodródnak. Ebből adódóan elesnek a reintegráció lehetőségétől, a társadalom kirekeszti őket.”³

5. ábra A kitöltők mindennapjaiban zavaró tényező-e a prostitúció

A mindennapi életében zavarja Önt mások prostitúciós tevékenysége?
213 válasz



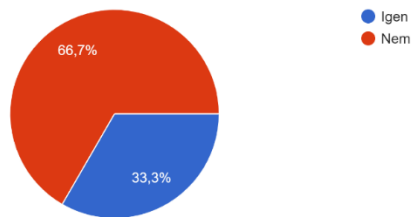
Forrás: Szerző

A kérdésre 170 fő (79,8%) nemmel, míg 43 fő (20,2%) igennel válaszolt. Véleményem szerint azért alakult így a válaszok aránya, mert a prostitúciónak is több megnyilvánulási formája van. Meglátásom szerint a közterületen „héderező” utcalányok zavarhatják leginkább az állampolgárokat, ugyanis akik az interneten hirdetik szolgáltatásaikat, diszkréten kezelik az üzlet lebonyolítását.

³ Kovács (2020) 66.o.

6. ábra A kitöltők szerint megfelelő-e a jogi szabályozás

Ön szerint megfelelő a prostitúció jogi szabályozása Magyarországon?
213 válasz

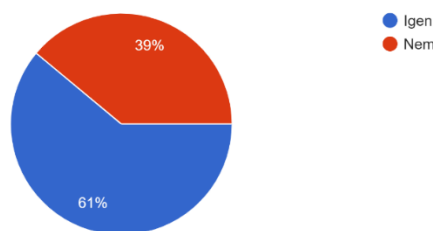


Forrás: Szerző

A kérdésre 142 fő (66,7%) nemmel, míg 71 fő (33,3%) igennel válaszolt. Ez az eredmény számos új kérdést vet föl, ugyanis az első kérdésre, mely arra irányult, hogy legális-e a prostitúció Magyarországon, ugyanannyi ember válaszolta, hogy törvénytelen, mint amennyi ennél a kérdésnél azt, hogy nem megfelelő a jogi szabályozás. Teljes magabiztossággal nem vonható párhuzam a két kérdésre adott válaszok aránya között, de a válaszok arra engednek következtetni, hogy a kitöltők jelentős része nincs tisztában a jogszabályi háttérrel, így nem tud hiteles állásfoglalást nyújtani.

7. ábra A kitöltők szerint veszélyezteti-e a prostitúció a közbiztonságot

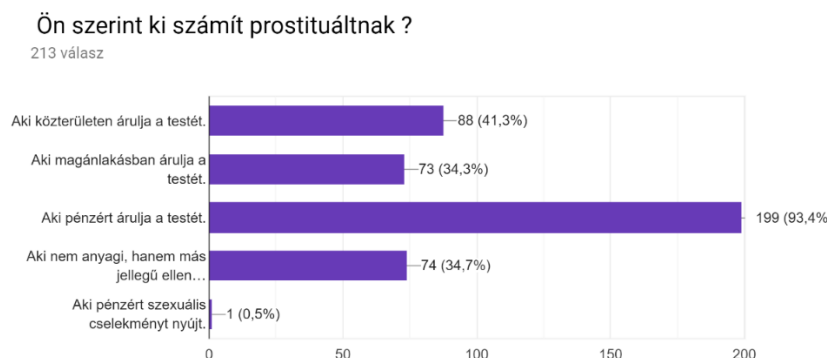
Ön szerint veszélyezteti a közbiztonságot az illegális prostitúció?
213 válasz



Forrás: Szerző

A kérdésre 83 fő (39%) nemmel, míg 130 fő (61%) igennel válaszolt. Meglepően alacsony az eltérés az ellentétes nézőpontot képviselők között, ennek a magyarázata meglátásom szerint – mint már korábban említettem – az, hogy a prostitúciónak több megnyilvánulási formája van és a társadalom egyes rétegei más-más formájával találkoznak.

8. ábra Ki számít prostituáltnak a kitöltők szerint



Forrás: Szerző

A válaszok alapján megállapítható, hogy a kitöltők szinte egésze egyetért abban, hogy prostituált az, aki pénzért árulja szexuális szolgáltatásait. Ez a klasszikus prostitúció alapköve. Ellentmondásba ütközik a válaszok aránya azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy a kitöltők szerint prostituált-e, aki a közterületen árulja a testét, ugyanis a többi kérdésre adott válaszok alapján megállapítható, hogy az út szélén álló prostituáltakat elítélik, illetve zavarja őket, azonban ezt a válaszlehetőséget csak 41% választotta. A kitöltők arányaiban vett magas száma (35%) prostituáltként tekint azokra a személyekre, akik nem pénzért, hanem egyéb juttatásért (beosztásért, előléptetésért...stb.) nyújtanak szexuális szolgáltatást.

9. ábra: A kitöltők véleménye a prostituáltakról



Forrás: Szerző

A válaszadók jelentős része semlegesesen áll a prostituáltakhoz, azonban a semleges válaszok közül sokan mellékesen megjegyezték, hogy véleményük szerint a legtöbb prostituált nem saját elhatározása alapján válik szexmunkássá, hanem kényszerítik. A kérdéskör összegzéséül elmondható, hogy a kitöltők többsége nem ítéli el a prostituáltakat. Tehetik ezt részben azért, mert ezt a tevékenységet a pénzszerzés egy szokatlan mindazonáltal legális módjának tartják, részben azért, mert a véleményük szerint a prostituáltak túlnyomó többségét kényszerítik különböző formákban.

10. ábra: A kitöltők szerint van-e összefüggés a prostitúció és a kisebbség között



Forrás: Szerző

Meglátásom szerint, akik azt válaszolták, hogy van összefüggés, személyes tapasztalatok alapján adták ezt a választ, mintsem hiteles statisztikák alapján. Az én személyes tapasztalatom is azt mutatja, hogy az esetek többségében valóban etnikai kisebbség tagja a prostituált, azonban véleményem szerint nem raszjegyekhez, hanem a gazdasági helyzethez, illetve a szocializációhoz köthető a prostituálttá válás. Az út szélén álló prostituáltak túlnyomó része valóban roma származású és ezért gondolja úgy az átlagember, hogy a prostitúció ehhez az etnikumhoz köthető. Azonban, ha felkeresünk egy online weboldalt, mely arra szolgál, hogy a prostituáltak hirdethessék szolgáltatásaikat, szembeötlő, hogy többségben vannak a nem roma származásúak. Egy mindenki számára elérhető weboldalon a rosszlanyok.hu-n, a kutatás lefolytatásának időszakában csak Budapest területén 680 aktív hirdető volt. Ennek tudatában kijelenthető, hogy nem lehet véleményt formálni a prostituáltak összetételéről, csak az útszéli prostituáltak alapján.

Intézkedés prostituálttal

Hazánkban számos norma⁴ tesz említést a prostitúcióról, ezért a Rendőrségnek kifejezetten körültekintőnek kell lennie, hogy a prostituálttal szembeni intézkedése megfeleljen az intézkedési alapelveknek. Mivel Magyarországon a prostitúció legális, csak a törvényben meghatározott esetekben indokolt a rendőri fellépés. Az elsőszámú törvény, amely a prostitúciót hivatott szabályozni az 1999. évi LXXV. törvény a szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról.

Mivel a tiltott prostitúció szabálysértési elzárással is büntethető, a Rendőrség tettenérés esetén, illetve, ha 48 órán belül előállítja az elkövetőt, gyorsított bírósági eljárás céljából őrizetbe veheti. Ennek első mozzanataként a prostituáltat előállíthatja az elkövetés helye szerint illetékes helyi rendőri szervhez. Az előállítást követően, ha a gyorsított eljárás lefolytatásának a feltételei fennállnak, az elkövetőt őrizetbe kell venni és bíróság elé kell állítani. Az intézkedő rendőrök az előállítás során tisztázzák az elkövető adatait, valamint rögzítik a Robotzsaru Neo rendszerbe a tényállást. Ezután az igazgatásrendészeti

⁴ 1999.évi LXXV Törvény a szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról, 2012. évi II. Törvény a szabálysértésekről, 2012. évi C. Törvény a Büntető törvénykönyvről, 13/2014. (V. 16.) ORFK utasítás a prostitúcióval összefüggő jogsértések és az emberkereskedelem kezelésével kapcsolatos rendőri feladatok végrehajtásáról

alegységre kísérik, ahol nyilatkoztatják arról, hogy beismeri-e az általa elkövetett szabálysértést, valamint arról, hogy áll-e fenn az őrizetbe vétel és az elzárás foganatosítását akadályozó tényező.⁵ Amennyiben elismeri a cselekmény elkövetését és nem áll fenn valamilyen kizáró ok, az igazgatásrendészeti szolgálati ág munkatársa elkészíti a bírósági tárgyaláshoz szükséges iratokat, valamint az őrizetbe vételi határozatot, melyet a helyi szerv vezetője, távollétében a vezető ügyeletes jogosult aláírni. Miután végeztek, az elkövetőt el kell kísérni a fogdára. A fogdán kell eltöltenie az őrizetet, amely időtartama legfeljebb 72 óra lehet. Ha a bíró ezen belül nem tudja fogadni vagy megszüntető végzést hoz, haladéktalanul szabadítani kell az elkövetőt.

Lajosmizse rendőrőrs illetékességi területén, gépkocsizó járőrszolgálatunk során felfigyeltünk két ismert egyénre, akikről a járőrök hivatalból tudták, hogy tiltott prostitúció szabálysértést követnek el állandó jelleggel. Igazoltattuk őket, majd közöltük velük, hogy szabálysértés elkövetése miatt előállítjuk őket a lajosmizsei rendőrőrsre. A megérkezésükkor az intézkedéssel addig eltelt idő körülbelül fél óra. Harminc perc, ameddig a járőrök nem teljesíthetik járőrszolgálatukat és nem küldhetőek. Az őrön a protokoll szerint eljártak a járőrök, amely a két hölgy esetében hozzávetőlegesen egy órát vett igénybe. Miután az őrön sem fogda, sem szabálysértési előkészítő alegység nincs, a két hölgyet át kellett kísérnünk a Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság (BKMRFK) Kecskeméti Rendőrkapitányságára. Itt a szabálysértési előkészítő alosztályon elvégezték a tárgyaláshoz szükséges iratok elkészítését és mivel hölgyekről van szó, nyilatkoztaták őket, hogy terhesek-e. Az egyik hölgy azt nyilatkozta, hogy „lehet, nem tudom”. Ezért mivel a fogdán nincs nőgyógyász át kellett kísérnünk a megyei kórházba, ahol megvizsgálták és kiderült, hogy nem várandós. Mint utóbb kiderült csak azért mondta, hogy terhes, mert úgy gondolta kedvezménye fog származni belőle. Az eddig eltelt idő hozzávetőlegesen az intézkedés megkezdése óta megközelíti a három órát. Ezután visszakísértük a BKMRFK fogdjára, ahol elvégezték a befogadást, innentől kezdve a bírósági szakaszról sajnos nincs gyakorlati információ, azonban a hallottak alapján nem határos ez az eljárás. Az első probléma véleményem szerint az, hogy túlságosan időigényes az eljárás lefolytatása a rendőrség részéről. Az általam ismertetett konkrét eljárás esetében körülbelül négy óra telt el. Ez azt jelenti, hogy fent említett település illetékességi területén nem volt járőrszolgálat, csak a körzeti megbízottak látták el a küldésekből fakadó feladatokat. A közrendvédelmi járőrnek azonban lényeges feladata a rendőri intézkedést igénylő eseményekre történő reagálás⁶, míg „a körzeti megbízotti szolgálat elsősorban a lakossággal történő kapcsolattartásra rendeltetett, így a körzeti megbízott legfontosabb alapfeladata a lakossággal való kapcsolattartás, ezáltal pedig az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv és a lakosság közötti jó kommunikációs kapcsolat, a rendőrség irányába tanúsított bizalom kialakítása és fenntartása.”⁷ Az ismertetett szituációban pedig egyik szolgálati forma sem tud a rendeltetésének megfelelően működni.

A másik probléma az eljárással, hogy a befektetett idő és energia nem térül meg. A bíróság ugyanis általában csekély összegű pénzbírsággal sújtja a prostituáltakat. Az interjúalanyom elmondta, hogy egy hónapban körülbelül 800.000 Forintot keres, ezáltal nem okoz gondot, hogy kifizesse a bírságot és másnap ismét kiálljon „dolgozni”. Meglátásom szerint változtatni kell a vonatkozó jogszabályon. Ha a törvény kriminalizálja a főútvonalak közvetlen közelében végzett prostitúciót, akkor véleményem szerint olyan erősségű szankciót kell kilátásba helyezni, amely elrettenti a prostituáltat attól, hogy kiálljon. Felmerül a probléma, hogy sokukat a futtatója kényszeríti arra, hogy végezze törvénybe ütköző tevékenységét. Erre a problémára a megoldás az lehet, hogy nagyobb hangsúlyt kell fektetni az ilyen jellegű bűncselekmények felderítésére.

⁵ 2012.évi II. Törvény: III. Fejezet 10.§

⁶ Papp (2020) 338. o. a

⁷ Papp (2020) 373. o. b

A prostitúció jelensége Svédországban

Kutatásom során fontosnak tartottam, hogy nemzetközi kitekintést tegyek a prostitúció jogi szabályozásával kapcsolatban. Választásom Svédországra esett, ugyanis az ottani felfogás és hozzáállás nagyban különbözik a magyartól.

Svédországban 1999-ben lépett hatályba egy prostitúciós törvény, amely az úgynevezett Nordic Model (Északi Modell) elveit követte. Ez a törvény a SFS 1998:408 Lag om förbud mot köp av sexuella tjänster (a szexuális szolgáltatások vásárlását tiltó törvény), mely arra irányul, hogy a prostituált helyett annak az embernek a tevékenységét kriminalizálja, aki fizet a szexuális szolgáltatásért. A törvény elfogadásához vezető út meglehetősen hosszú és rögös volt. Svédországban az 1970-es évektől kezdve számos szexualitással foglalkozó mozgalom hatására kiteljesedett egy társadalmi konszenzus, mely szerint a nők és a férfiak minden területen egyenlők és ez összeegyeztethetetlen a fizetett szexuális aktus jelenségével.⁸

Ezt a törvényt kezdetektől fogva számos támadás érte. Egy kritika szerint az újonnan hatályba lépett jogszabály vallási alapú. Ezzel arra céloztak, hogy nem a prostituáltakat hivatott védeni és jó útra téríteni, hanem a kereszténység által mélyen elítélt prostitúciót próbálja sárba tiporni, a prostituáltak érdekeinek háttérbeszorításával. Erre a kritikára a jogalkotásban résztvevő Gunilla Ekberg adott konkrét választ: *„Ebben az ügyben a vallásnak nincs semmi szerepe. Ezzel szemben, igen, erős etikai elvekre támaszkodunk. Ha egy olyan társadalomban akarunk élni, ahol egyenlő esélyek és egyenlő jogok illetik meg a férfiakat és a nőket, akkor el kell törölni az erőszakot, amelyet a férfiak alkalmaznak a nőkkel szemben.”*⁹

Gunilla Ekberg svéd származású jogász, aki a prostitúció és az emberkereskedelem specialistája elmondja, hogy 35 éves praxisa alatt egy olyan kéjnővel sem találkozott, aki önként lépett volna a prostitúció ösvényére. Elmondása szerint a háttérben minden esetben a kábítószer, a nyomor és az elnyomás álltak. A törvény hatására Svédországban, lassú mértékben, de csökkenő tendenciát kezdett mutatni a prostitúció. Egy 2014-es adat szerint az utcai prostitúció 250 főt érintett, főleg külföldieket. Ez a szám 1995-ben hozzávetőlegesen 650 főre volt tehető.

A törvényi szabályozás mellett pszichológiai támogatást is nyújtanak a prostituáltaknak. Egy programot, mely segít kiszakadni a prostitúcióból. Ez a program nem csak a svéd, de a külföldi szexmunkásoknak is elérhető azonban szigorúbb szabályokkal. A külföldieket az azonnali kitoloncolás veszélye fenyegeti. Az ő esetükben a hatóság egy hónap gondolkodási időt ad, hogy elfogadják-e a programot. Ha együttműködnek, akkor kapnak fél éves tartózkodási engedélyt és szociális segélyeket. Amennyiben az ügyintézés tovább tart, hat hónappal meghosszabbíthatják ezt az időintervallumot. Ez idő alatt a prostituáltaknak lehetősége nyílik tanulni, illetve más munkát keresni. Amikor letelik a fél év minden esetben bírósági tárgyalás következik, mely során a bíró dönt, hogy az ex prostituált maradhat-e az országukban és kaphat-e végleges letelepedési engedélyt. A prostituáltak integrálására irányuló tervet 2008-ban szavazta meg a svéd kormány és erre 20 millió eurót szánt a költségvetésből.¹⁰

A törvénnyel sikerült elérni, hogy a prostitúció eltűnjön az utcákról, azonban a modernizáció velejárója, hogy aki közterületen végzett prostitúciós tevékenységet, a világhálón kezdte hirdetni szolgáltatásait. Habár egyre több prostituált hirdette magát az interneten, országszerte nem emelkedett a prostitúció megjelenése, ugyanis az utcán annyival kevesebb prostituált volt jelen. A svéd rendőrfőnök beszámolója alapján évente hozzávetőlegesen 500 férfit állítanak elő szexuális aktus pénzért történő igénybevétele miatt. A szankciók meglehetősen szigorúak, mivel a büntetés lehet az anyagi háttérhez viszonyított bírság, vagy egy évig terjedő letöltendő szabadságvesztés. A munkanélküliekre 350 eurót szabnak ki, míg az aktív keresők esetében a bírság maximum 150 nap bérének megfelelő összeg.

A kliensek számára létrehozta egy programot (Köpare Av Sexuella Tjänster- szexuális szolgáltatások vásárlója), mely azt a célt hivatott szolgálni, hogy pszichológiai segítséget nyújtson az elkövetőknek, annak elkerülése érdekében, hogy visszaesővé váljanak. Ez a program fakultatív jellegű, nem kötelező

⁸ URL2

⁹ URL3

¹⁰ URL4

részt venni benne. Ebben a programban kétezren vettek részt, ami kiemelkedő létszám, tekintve, hogy évente ötszáz elkövetőt állítanak elő prostitúciós szolgáltatás igénybevételéért.

A prostitúció normatív kontrollja

Három ismert kezelési modell létezik a prostitúcióval összefüggésben. Ezek a modellek a reglementáció, prohibicionizmus és az abolicionizmus. A reglementáció a jelenség központi, jórészt a prostitúció rendőrségi engedélyezésére és egészségügyi kontrolljára koncentráló szabályozottságát, szabályozását jelenti. A prohibicionizmus egy tiltó jellegű modell, mely lényege, hogy a jog a prostitúció minden megnyilvánulását büntetendővé nyilvánítja; a jog - a prostituált jogi fenyegetettségén túl - egyben mindazt a személyt büntetni rendeli, aki a prostitúció bevételeiből egyáltalán hasznot húz. Az abolicionista mozgalom a prostituált rendőri és egészségügyi nyilvántartását, kontrollálását intézményesítő reglementációs rendszer tagadására, elvetésére épül. A mozgalom alapkonceptiója az: mindenkinek veleszületett joga eldönteni azt, hogy a megélhetés mely útját választja; e tekintetben pedig közömbös, hogy a polgár a megélhetését éppen saját testének áruba bocsátásával biztosítja.¹¹

A prostitúció szabályozása napjainkban hazánkban

„prostituált: az a személy, aki anyagi ellenszolgáltatásért szexuális szolgáltatást nyújt, függetlenül az ellenszolgáltatás nyújtásának időpontjától, illetve attól, hogy az ellenszolgáltatás a szexuális szolgáltatás igénybe vevőjétől vagy - a szolgáltatásra tekintettel - más személytől származik; szexuális szolgáltatás: a prostituált olyan, a szolgáltatást igénybe vevővel való testi érintkezést is igénylő tevékenysége, amely a szolgáltatást igénybe vevő szexuális vágyának felkeltésére, illetve annak kielégítésére irányul;”¹²

A prostituált fogalma némiképp félreérthető, ugyanis, ha szó szerint vesszük, akkor az anyagi ellenszolgáltatás áll a szexuális szolgáltatással párhuzamban. Ebbe a kategóriába sok olyan köztudomású eset beletartozhat, amely a törvény szerint büntetendő, ám nyilvánvalóan nem képezi eljárás tárgyát, nevezetesen amikor akár egy munkahelyen a beosztott és a vezető között szexuális kapcsolat jön létre pusztán azért, hogy a beosztott előnyösebb pozícióba kerüljön, azaz magasabb anyagi szolgáltatást kapjon. A törvényben megfogalmazódik, hogy nem mérvadó az anyagi ellenszolgáltatásnak sem az időpontja sem a személye, kizárólag releváns, hogy a szexuális szolgáltatás kompenzálására szolgáljon. Ezáltal az általam hozott példában a beosztott prostituáltként minősülne és az e törvényben meghatározott tiltó okok valamelyikének beteljesülése esetén (pl.: ha rendőrségi, közoktatási, stb. – a későbbiekben részletesen ismertetett – objektumban történik az aktus) a 2012. évi II. törvényben meghatározott Tiltott prostitúció szabálysértés tényállásszerű lenne. Nyilvánvalóan nem vonják felelősségre ilyen esetben az érintett feleket, azonban meglátásom szerint ezt a megfogalmazást korrigálni kellene. Véleményem szerint a meghatározást a következőképp kellene megfogalmazni: Prostitúált: az a személy, aki közvetlen anyagi ellenszolgáltatásért szexuális szolgáltatást nyújt. . .

„védett övezet: a közterületnek az e törvény, illetve a települési (Budapesten a fővárosi) önkormányzat (a továbbiakban: önkormányzat) képviselő-testülete rendeletében meghatározott azon része, ahol a prostituált a szexuális szolgáltatásra nem ajánlkozhat fel, szexuális szolgáltatást nem nyújthat, a védett övezetre vonatkozó tilalmakat a közterület e részén fekvő nyilvános helyre is alkalmazni kell;

közterület: a közhasználatra szolgáló minden olyan magán-, állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, amely mindenki számára korlátozás nélkül igénybe vehető, ideértve a közterületnek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom elől el nem zárt részét.”¹³

„Védett övezet:

a) a közútnak a közúti járművek közlekedésére szolgáló területe;

¹¹ Borai (2003) 25, 27. o.

¹² 1999. évi LXXV törvény 4.§ e)- f)

¹³ 1999. évi LXXV törvény 4.§ g)- h)

b) az autópályától, az autóúttól, a gyorsúttól, illetve lakott területen kívül az egy-, illetve kétszámjegyű főútvonaltól számított 100 méteren belüli terület;

c) lakott területen a főútvonaltól számított 50 méteren belüli terület;

d) a népképviselői, közigazgatási, bírósági, ügyészi szervek, valamint diplomáciai és konzuli képviseletek és az ezzel egy tekintet alá eső nemzetközi szervezetek és tagjaik elhelyezésére szolgáló épületek, köz- és felsőoktatási, köznevelési, gyermekjóléti és gyermekvédelmi, szociális, közművelődési feladatok ellátására rendelt épületek, a személyforgalom célját szolgáló terminálok (repülőtér, pályaudvar, hajóállomások), a templomok és a vallásgyakorlásra rendelt más helyek, a temetők, valamint a Magyar Honvédség objektumai területén, illetve a közterületen azoktól számított 300 m távolságon belüli terület;

e) az olyan mellékutcák, ahol a kiskoriúk oktatását, nevelését, gyógyítását, tartós elhelyezését szolgáló, valamint gyermekjóléti és gyermekvédelmi intézmény működik.¹⁴

„Tilos a védett övezetben ellenszolgáltatást felajánlva más szexuális szolgáltatás nyújtására felhívni, illetve más személy szexuális szolgáltatásának felajánlását elfogadni.”¹⁵

A közrendvédelmi bírság alkalmazása a Rendőrség hatáskörébe tartozik.¹⁶

Meglátásom szerint a törvény jelen állapotában szinte mindent védett övezetnek minősít és ezen felül az önkormányzatok külön azzá minősíthetnek bármely közterületet. Enyhe túlzás, de idevág az egyik hivatásos oktatóm megjegyzése, mely szerint Magyarországon csak a hortobágyi pusztaság közepén legális a prostitúció. A fenti minősítő okok közül elegendő kiemelni a személyforgalom célját szolgáló terminálok és az azok 300 méteres távolságon belüli területét. Budapestet például véve, szinte nem marad olyan hely, melyet ne fedne le legalább egy buszmegálló, tehát gyakorlatilag védett övezetnek tekinthetjük az egész várost, azonban, ha vakfolt marad a többi intézmény egyikéből biztosan jutna egy, mely védett övezetté nyilvánítaná az adott területet. Ezeket a tényeket figyelembevéve a prostituáltaknak gyakorlatilag egy legális módja marad a tevékenységük folytatására, mégpedig az interneten történő hirdetés, majd a magánlakásán történő szexuális szolgáltatás.

„türelmi zóna: közterületnek az önkormányzat rendeletében a prostitúció tömeges megjelenése esetén kijelölt azon körzete, ahol a prostituált szexuális szolgáltatásra felajánlkozhat vagy a szexuális szolgáltatására irányuló kezdeményezést elfogadhatja;”¹⁷

A törvény alapján ezeken a területeken a prostituáltak legálisan végezhetik tevékenységüket, azonban mivel a helyi önkormányzat a közbiztonságra tekintettel bármely közterületet védett övezetté nyilváníthat, a prostituáltak mozgásterülete nagymértékben redukálódik. Az önkormányzatok szerepvállalása egyébként – tekintve, hogy a prostitúció nagymértékben befolyásolja a helyi közbiztonságot – érthető és támogatható. A helyi közügyeket önállóan, általános hatáskörrel intéző szervezeteket az Országgyűlés a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXXV. törvénnyel (Ötv.) hozta létre, melyben a települési önkormányzatok feladatai között meghatározta többek között a közbiztonság helyi feladatairól való gondoskodást. Ezt megerősítette a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) megalkotása, melyben újból megfogalmazásra került, hogy a település közbiztonságában való közreműködés a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatok körébe tartozik.¹⁸

„szexuális szolgáltatásra felajánlkozás: a prostituáltnak közterületen vagy nyilvános helyen máshoz címzett, a szexuális szolgáltatása nyújtására irányuló szóbeli felhívása (aktív felajánlkozás), a prostituáltnak a szexuális szolgáltatásra irányuló ráutaló magatartása (passzív felajánlkozás), illetve a szexuális szolgáltatást igénybe venni kívánó felhívásának elfogadása;”¹⁹

¹⁴ 1999. évi LXXV törvény 7.§ (1)

¹⁵ 1999. évi LXXV törvény 10.§

¹⁶ 1999. évi LXXV törvény 12.§ (3)

¹⁷ 1999. évi LXXV törvény 4.§ i)

¹⁸ Papp (2020) 553. o. c

¹⁹ 1999. évi LXXV törvény 4.§ k)

„A többlakásos ház közös tulajdonban vagy használatban álló területén, közterületen elhelyezett létesítményekben, illetőleg járműben, valamint a védett övezeten belül a nem lakás céljára szolgáló helyiségben a prostituált szexuális szolgáltatást nem nyújthat.”²⁰

Az önkormányzat a prostitúció tömeges megjelenése esetén rendeletében egy türelmi zónát jelölhet ki. Kivételesen - ha egy türelmi zóna kijelölése nem lehetséges - több türelmi zóna is létesíthető. A közterületi prostitúció folyamatos észlelése esetén türelmi zóna kijelölése nem mellőzhető az ötvenezer lélekszám feletti települések esetében.”²¹

A gyakorlat viszont azt mutatja, legalábbis a Szexmunkások Érdekvédelmi Egyesülete (korábban: Magyarországi Prostituáltak Egyesülete) elnökének szavaiból²² az derül ki, hogy a türelmi zónák kialakítása nem valósul meg, ezáltal hiába legális a prostitúció, ha nincs kijelölve a helyszín, ahol lehet folytatni az ilyen jellegű tevékenységet. *„Az önkormányzat rendeletében a védett övezeteken kívül a közterület más részein, illetve az ott működő egyes nyilvános helyeken is megtilthatja a prostituáltak tevékenységét.”²³*

„A prostituált a szexuális szolgáltatása igénybevételére csak 18. életévét betöltött személyt hívhat fel, illetőleg csak 18. életévét betöltött személy erre irányuló ajánlattételét fogadhatja el.”

Jelen pontban a gyermekkorúak védelmére tett intézkedés figyelhető meg, azonban meglátásom és kutatásom alapján a szociális és gazdasági helyzet javításával lehet a leghatékonyabban megelőzni a prostituálttá válást.

„Tilos a szexuális szolgáltatásra felajánlközás mást, illetőleg másokat zaklató módja.

A prostituált szexuális szolgáltatásra akkor ajánlkozhat fel, ha rendelkezik az egészségügyért felelős miniszter rendeletében előírt orvosi igazolással.”²⁴

Jelen pont a prostituáltak egészségügyi kontrolljának meghatározására hivatott. Joghézagot véltem felfedezni a rendelkezésben, ugyanis a törvény hivatkozik az Egészségügyi Miniszter rendeletére, melyben megfogalmazódnak az orvosi vizsgálatok lefolytatásának szabályai. Ez a rendelet a 41/1999. (IX.8.) EüM rendelet, amelyet a 3/2012. (I.3.) NEFMI rendelet helyezett hatályon kívül, ugyanis az EüM rendelet nemzetközi egyezményt sértett. A későbbiek során a fent említett NEFMI rendelet saját magát helyezte hatályon kívül. A törvény felhatalmazta az Egészségügyi Minisztert az orvosi igazolás tartalmi követelményeinek meghatározására, ám mivel ő ezzel a felhatalmazással nem élt, a gyakorlatban el kell fogadni minden olyan igazolást, amely tanúsítja, hogy a prostituálnak nincs nemi betegsége. A rendelet azért került hatályon kívül helyezésre, mert a prostituáltakról történő nyilvántartás vezetése – mellyel az orvosi igazolás kiadása járt – nemzetközi egyezményt sértett. A hatályon kívül helyezést az Alkotmánybíróság az 1/2011. (I.14.) AB határozatban állapította meg. A jogi anomáliát az 1950-es New York-i egyezményben foglaltak okozták.

Összegzés

A jelenleg is hatályos törvényünkben keverednek a reglementációs és prohibicionista elvek, ugyanis a törvény alapján a prostitúció legális hazánkban, azonban a korlátozó rendelkezések olyan mértékben redukálják a prostituáltak mozgásterét, hogy a klasszikus értelemben vett prostitúció gyakorlatilag illegális. Jelen törvény meglátásom szerint alkalmatlan a prostitúció szabályzására. A törvény elemzése során több olyan joghézagot véltem felfedezni, amely nem felel meg egy modern társadalom elvárásainak. A védett és türelmi övezetek kialakításával azt érték el, hogy minden lakosság által frekvenciált terület gyakorlatilag védett övezetnek minősül, ezáltal a prostituáltak, ha dolgozni szeretnének kénytelenek a védett övezetekben vagy magánlakásban ténykedni. Hatalmas probléma – melyet véleményem szerint a fent említett törvény váltott ki – a rendőrség értelmetlen leterhelése. A korábbiakban levezettem, hogy mennyi időt és energiát emészt fel a rendőrségtől egy prostituálttal

²⁰ 1999. évi LXXV törvény 4.§ (3)

²¹ 1999. évi LXXV törvény 8.§ (1)

²² URL5

²³ 1999. évi LXXV törvény 8.§ (2)

²⁴ 1999. évi LXXV törvény 9.§ (2)-(3)

történi eljárás lefolytatása. Ha eredményre vezetne az eljárás, (az eredmény az én olvasatomban az, hogy a prostituált nem áll ki többé az utcára) akkor meglátásom szerint megérné a befektetett energiát és időt a rendőrség részéről, azonban a gyakorlati tapasztalataimra alapozva kijelenthetem, hogy az eljárások nem vezetnek eredményre. A 2012. évi II. törvény 172.§-a fogalmazza meg annak a szabálysértésnek a tényállását, amely a prostitúciós törvényben foglalt szabályok megszegőit rendeli felelősségre vonni és amely így szól: „*Aki a külön törvényben, vagy törvény felhatalmazása alapján hozott önkormányzati rendeletben a szexuális szolgáltatással összefüggő korlátozást, illetve tilalmat megszegi, szabálysértést követ el.*”²⁵ Meglátásom szerint az ilyen jellegű kontroll megfelelő szankciórendszerrel lenne hatékony, azonban a témában jártas személyek elmondása alapján bíróságon többnyire enyhe büntetéssel sújtják a prostituáltakat, ezáltal az eljárás lefolyása után rövid időn belül ismét kiállnak az utcára. Egy potenciális megoldásnak tartom a súlyos szankciók kilátásba helyezését a törvényt megszegőkkel szemben, azaz a jelenlegi törvény erőteljesebben érvényesülne, ha a tiltott prostitúciót bűncselekménnyé minősítenék, ugyanis a jelenség közvetve különösen veszélyes a társadalomra. Ezt abból következtetem, hogy mivel az egyébként is hatalmas létszámhiánnyal küszködő rendőrségtől túl sok időt és energiát emészt fel a prostitúció elleni küzdelem, nagymértékben csökken a rendőri jelenlét, (ugyanis a járőrszolgálat rovására folyik az eljárás jelentős része), amely eredménye a közbiztonság romlása és a deviáns cselekmények elburjánzása. Ezért kell sokkal nagyobb figyelmet fordítani a prostitúciós kérdésre. Mindemellett a 2012. évi II. törvényről elmondható, hogy „*olyan rendelkezést, amely a futtatókra és a futtatói hálózatokra vonatkozna nem tartalmaz. Kevésbé lenne aggasztó ez a tény – hiszen bizonyítottá vált, hogy e magatartások a büntetőjog eszközeivel szankcionálásra kerülnek –, amennyiben a jogszabály a prostituáltak maga-tartását nem korlátozná, illetőleg nem büntetné. Nyugtalanító, mert a New York-i Egyezmény és a magyar törvényerejű rendelkezései egyrészt a prostituáltak védelmét teremti meg, másrészt pedig áldozati státuszukat ismeri el, amellyel a szabálysértési norma így éles ellentétben áll.*”²⁶

Az északi modell problémája meglátásom szerint, hogy a prostitúció eltörlésére irányul, azonban a prostitúció több ezeréves történelme azt igazolja, hogy ez lehetetlen. A kérdőív elemzése alapján megállapításra került, hogy a prostitúciós törvény nincs összhangban a társadalom értékítéletével. Kutatásom során megfogalmazódott bennem néhány ötlet arra vonatkozóan, hogy miként lehetne a prostitúciót olyan állapotba helyezni, hogy az ne jelentsen veszélyt a társadalomra és a prostituáltak is legálisan ténykedhessenek.

Az egyik ilyen elképzelés igen drasztikus lépéseket tartalmaz. Arra irányul, hogy a jelenlegi törvényben kerüljenek a jogházagok kiküszöbölésre, legyen egy egységes, közérthető prostitúciós törvény és amennyiben továbbra is a prohibicionista eszmét kívánja követni a jogalkotó, akkor minősítse bűncselekménnyé a törvényt sértők cselekményét és helyezzen kilátásba egytől akár három évig terjedő szabadságvesztést. Meglátásom szerint ilyen szankciók tudatában eltűnne az utcákról a prostituáltak nagy része, ám ez sem lenne teljes megoldás, ugyanis, mint a kérdőívől kiderült a társadalom jelentős hányada nem ítéli el a prostitúciót, ezért úgy gondolom nagy felháborodást keltene az illegális prostituáltak bebörtönzése.

A másik elképzelés – melyet jobb megoldásnak tartok – arra irányul, hogy vissza kell nyúlnunk a gyökerekhez, azaz a reglementációs eszmékhez és az 1867-es szabályrendeletre. Meglátásom és kutatásom során elért eredményeim alapján a prostitúciót nem lehet megszüntetni és nem is kell, sokkal célravezetőbb lenne visszavezetni a bordélyrendszert, a rendszeres orvosi vizsgálatokat. Az 1867-es törvény modernizációja lenne a legoptimálisabb jelen helyzetben. Változtatni kell a szankciórendszerén, valamint az adminisztrációt a rendőrség helyett a civil közigazgatás feladatkörébe iktatni. Egy humánus törvény létrehozásával a prostituáltak diszkréten tudnák végezni tevékenységüket, nem zavarnák a köznyugalmat, a rendszeres orvosi vizsgálatokkal megelőzhető a nemi betegségek elterjedése, nem mellel az orvosi vizsgálat rendszeres bevételi forrás az egészségügyi rendszer részére és köztudomású, hogy a magyar egészségügy romokban hever, ezért minden anyagi juttatás jól jön.

²⁵ 2012.évi II. törvény 172.§

²⁶ Kovács (2018) 43. o.

Felhasznált irodalom:

- Borai Ákos (2003)- Prostitúció ISBN: 963-210-656-3, 25, 27. o.
- Kovács István (2018)- Jogharmonizáció vagy sem? Második rész: a New Yorki Egyezmény, valamint a 2012. évi II., és a 1999. évi LXXV. törvény Acta Humana 5.: 41-58. o.
- Kovács István (2020)- A prostitúció megítélése a résztvevők szemével Acta Humana 8.: 53-73. o.
- Papp Dávid (2020) a- Közterületi és őrszolgálat In: Ruzsonyi Péter (szerk.) Közbiztonság, Ludovika Egyetemi Kiadó 327-363. o.
- Papp Dávid (2020) b- A körzeti megbízotti szolgálat kialakulása In: Ruzsonyi Péter (szerk.) Közbiztonság, Ludovika Egyetemi Kiadó 365-391. o.
- Papp Dávid (2020) c- A rendőrség kapcsolata az önkormányzatokkal In: Ruzsonyi Péter (szerk.) Közbiztonság, Ludovika Egyetemi Kiadó 553-562. o.
- William Irigoyen: Prostitúció, a modellek harca – A svéd modell terjesztése és korlátai URL: <http://www.magyardiplo.hu/index.php/2304-prostitutio-a-modellek-harca-a-sved-modell-terjesztese-es-korlatai> (letöltve: 2021. 06.10.)

Felhasznált jogforrások:

- 2012.évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
- 1999.évi LXXV Törvény a szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról

Internetes források

- URL1: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo/mo2016.pdf> (letöltés ideje: 2019.10.20.)
- URL2: https://en.wikipedia.org/wiki/Prostitution_in_Sweden (letöltés ideje: 2019.10.20.)
- URL3: http://www.magyardiplo.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=2304 (letöltés ideje: 2019.10.20.)
- URL4: <http://www.magyardiplo.hu/index.php/2304-prostitutio-a-modellek-harca-a-sved-modell-terjesztese-es-korlatai> (letöltés ideje: 2019.10.20.)
- URL5: https://magyarnarancs.hu/belpol/turelmi_zonak_az_elsunnyogott_torveny-61735 (letöltés ideje: 2019.10.20.)

VÉLEMÉNYEK

PATAKY CSABA

MI LESZ VELED, KÖZLEKEDÉSI BÍRÁSKODÁS?**I. RÉSZ**

What will be traffic judgment with you?

I. part

Problémafelvetés

Leonardo da Vinci örökérvényű igazsága: „Tanulmányozd először az elméletet, azután jöjjön a gyakorlat, mely belőle származik.”

A közlekedési ügyek vizsgálata, ügyészek intézkedései és a bírók ítélkezési gyakorlata megkívánja a tárgyi - jogszabályi - tudás mellett a közlekedés emberi tényezőinek alapos elemzését és ismeretét. Márpedig a közlekedési gyakorlat megszerzése elengedhetetlen a közlekedési ügyek igazságos megítéléséhez. A közlekedéssel foglalkozó szakembereknek föl kell vértetni magukat a társtudományokban való jártassággal, fontosak a közlekedés- pszichológiai ismeretek, műszaki ismeretek, forgalomszervezés elemzésének ismerete elsajátításának megszerzése, hogy egy közlekedési baleseti szituációt tudományok elsajátításával meg tudjon ítélni. A közlekedési balesetet nagy része a bírósági tárgyalóteremben végződik.

A járművek baleseti viselkedési elemzése még a tudomány feladata. Dr. Michelberger Pál professor emeritus, a Magyar Tudományos Akadémia volt elnökhelyettese Tatán az igazságügyi műszaki szakértők egyik szimpóziumán tartott előadásában úgy fogalmazott, hogy „*Szükségesnek tartom még megjegyezni, hogy a járművek baleseti viselkedése rendkívül bonyolult, tudományosan kutatott téma, melynek szabatos megoldása meglehetősen távolinak tűnik. Addig is megfontolásra ajánlom; nem kellene-e a műszaki igazságügyi szakértők szervezett mechanikai továbbképzéséről gondoskodni, ahol az alapvető mechanikai fogalmak felfrissítésén túl, mód nyílna a legújabb tudományos eredmények ismertetésére is.*” Utána magánbeszélgetésen azt is hozzátette, hogy a közlekedési műszaki szakértés igen sikamlós terület – bár európai hírű professor volt –, életében soha sem vállalt igazságügyi műszaki szakértői feladatokat. Hogy mennyire igaza volt, azt sokan közlekedéssel foglalkozó ügyvédek is tapasztaljuk, sokszor találkozunk olyan közlekedési szituációkkal, hogy négy igazságügyi műszaki szakértő sem tudja egymást megérteni, mindegyik saját maga által elképzelt adatokkal dolgozva természetesen más-más eredményekre jutnak. Ez pedig megingatja a tudományba vetett hitet.

Kiegészíti az elbírálást még a közlekedési pszichológiai tudományokban való jártasság. Általában a közlekedési ügyek elbírálásánál nem igen találkozunk a közlekedési ügyekkel foglalkozó szakemberek elmélyült közlekedési pszichológiai ismereteivel. Ehhez szükséges a magasan képzett vezetői készség, a vezetéstechnikai ismeretek elsajátítása. Az ember nem gép, a közlekedési balesetekben nagy szerepet játszik az emberi tényező, és ennek megítéléséhez komoly pszichológiai felvérteztség szükséges. Mindig abból indulunk ki, – sajnos – hogy a baleset okozójának a másodperc töredéke alatt pont oda kellett nézni, ahonnan a veszélyhelyzet jön. Márpedig a járművek vezetőinek fontos követelménye, hogy állandóan győződjön meg az őt körülvevő környezetről, mert így tud csak defenzíven vezetni.

Budapesti egyetemista koromban az 1950-es évek végén és a '60-as évek elején a Pesti Központi Kerületi Bíróságon kötelező volt tárgyalásokat látogatni. Én már akkor a közlekedési ügyek tárgyalásain való részvételt választottam. A közlekedési ügyeket tárgyaló bírókat – akik között volt még, aki levelezőn hallgatta a jogot – kötelezték különböző járművek vezetésére, így villamost, autóbust, hajót, személygépkocsit stb., járműveket kellett vezetni, hogy a vezetési technikai tudást elsajátítsák, hogy ítéleteik ember közelebbek legyenek. Ezt a régi jó szokást talán nem lenne felesleges feleleveníteni.

A közlekedési baleseti ügyek vizsgálatának menetét röviden áttekintem, majd rátérek a közlekedési balesetek elbírálásának bírósági szakaszára.

Közlekedési ügyek vizsgálata

Megtörténik a közlekedési baleset, és ha sérüléssel jár kötelező a rendőrségi helyszíni vizsgálat. Sokszor hallom a helyszínelést végző rendőrtől, hogy azért hiányos a helyszínelési munka, mert egyedül kellett a helyszínre mennie. Egyedül kellett a forgalmat irányítani, a helyszíni szemlét elvégezni, a helyszínen lévőket kihallgatni, de közben az ügyeletől kapta az utasítást, hogy menjen egy másik helyszínre, mert több 10 km-re távolabb újabb baleset történt. Nem egy esetben az illetékes rendőr főkapitánynak felvettem, hogy megyéjében sokszor miért csak egy közlekedési rendőr megy ki a helyszínre, azt felelte, hogy ez nem igaz, mert legalább két rendőrnek kell a baleseti helyszínre menni. Sajnos a vezetőket sokszor félre tájékoztatják és a megyei vezetőket nem merik a létszámihiányról értesíteni. Tudjuk nagyon jól, hogy a közlekedési ügyek elbírálásának egyik legfontosabb alapja a tökéletes baleseti helyszíni munka. Szakemberek azt tartják, a helyszín magért beszél egy közlekedési baleset ügyében. Sokszor találkozok igazságügyi műszaki szakértői kirendelésnél olyan kérdéssel, hogy a „Szakértő állapítsa meg a baleset helyszínét.” Ez nem szakértői feladat lenne, hanem a tisztességes helyszíni szemle feladata.

Majd következik a baleseti vizsgálat, amelyet az egyenruhás részesek kivételével a rendőrség végzi. Újabban egyre kulturáltabb rendőrségi eljárással találkozom, udvarias, maximális tárgyi tudással végzik a balesetvizsgálók munkájukat. Pár évvel ezelőtt egy autóbuss balesete ügyében a megyei rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti osztálya járt el. Az autóbuss előtt vele szemben harmadiknak előzött egy személygépkocsi, így az autóbussvezető kénytelen volt az útpadkára kormányozni a járművet, azonban az útpadka korábbi ároképítés miatt felázott, laza volt, nem bírta megtartani az autóbuss súlyát, ami így az árokba borult. Többen megsérültek. Az osztályvezető-helyettes hallgatta ki az autóbussvezető ügyfelemet, közölte vele a gyanúsítást, figyelmeztetéseket. Ügyfelem kijelentette, amíg az igazságügyi szakértő szakvéleményét nem ismeri, addig nem tesz vallomást. Erre az osztályvezető-helyettes artikulálatlan hangon, az íróasztalt verni kezdte, hogy aki bűnös vállalja tette következményét, és egy bűnösnek felelni kell tetteiért, és kötelezi vallomástételre. Erre közöltem az osztályvezető-helyetessel, ha mind azt, amit itt mondott jegyzőkönyvbe veszi, megfontoljuk a rövid vallomástételt. Természetesen befejezte a jegyzőkönyvvezetést. Csak sejteni tudom, hogy egy egyszerű gépkocsivezető egyedül mit tett volna.

Ugyanezen a rendőr-főkapitányságon történt, hogy egy cserbenhagyásos baleset ügyében már hosszú ideje végezték a vizsgálatot, de a potenciálisnak tartott gépkocsivezetőt mindig csak tanúként hallgatták ki. Végző stádium volt, amikor utoljára tanúkénti rövid kihallgatásakor közli a vizsgáló „*A mai napon igazságügyi szakértői vizsgálat elvégzésére kerül sor, amelynek célja komputeres grafometriás hazugságvizsgálat elvégzése, és erre a Be. 106. §-a alapján köteles alávetni magát.*” Természetesen ezt a rendőri intézkedést közöltem az illetékes katonai főügyészszéssel.

Találkozni lehet már a baleseti helyszíni munka elvégzése során felelőtlen állásponttal. Egyik város külterületén egy szemben jövő kisteherautóval ütközött az úttest jobb oldalán közlekedő motoros. A kisteherautó vezetője elmondta, hogy kb. 30-40 km/h sebességgel közlekedett és előzött három nőt, akik egymás mellett közlekedtek sávjában, így az ütközés csak a menetiránya szerinti baloldali sávban történhetett. Az ütközés után a kisteherautó megállt, jobb első kereke a felezővonalon állt meg. A felezővonalnál a repedés bitumennel volt kiöntve. A helyszíni szemle bizottság vezetője a megye közlekedési ügyésze volt, aki a bitumen kiöntést gumi súrlódási, fékezési nyomnak tekintette, ezt az illetékes rendőrkapitány is tudomásul vette. A kapitányság közlekedési osztályvezetője kifogásolta ezt a megállapítást, hiszen a szembe jövő kisteherautó vezetője állította, hogy az ütközés korábban történt, amikor ő a személyeket előzte. A rendőrkapitány, hogy előjárói fölényének érvényt szerezzen, kötelezte az osztályvezető hölgyet, hogy jelentést írjon, amiért a közlekedési ügyész álláspontjának ellentmondott. Később a kapitányt bocsánatkérésre kértem föl, amit az osztályvezető hölgygel szemben meg is tett.

Ahogy a rendőrség az ügyvédekkel bánik

Ügyfelem egy 10 m-nél hosszabb oszlopszállító pótkocsis teherautóval keresztezett egy egyszámjegyű főútvonalat. Megállással elsőbbségadási kötelezettségének eleget tett, forgalom hiányában biztosított volt áthaladása. Nyilván ez a teherautó gyorsulása nem vetekedhet egy sportautó gyorsulásával. Menetiránya szerint, balra pár száz méterre volt a főútvonalban egy beláthatatlan kanyar. Neki balról érkezett egy honvédségi személyautó, amelynek utasa egy tábornok volt. A honvédségi gépkocsi vezetője jóval túllépte a megengedett sebességet, így az áthaladó utánfutós teherautó előtt nem tudott megállni, az utánfutó kerekeinek ütközött a személygépkocsi, és sajnos a balesetben elhunyt a honvéd tábornok. A teherautó vezetőjét azonnal őrizetbe vették és előzetesen letartóztatták. Amikor a családtagja által adott ügyvédi meghatalmazásomat vittem a vizsgálatot végző rendőrségre, az osztályvezető közölte, hogy nem hittem volna, hogy ezt a gazembert véded. Azért közöltem az osztályvezetővel, várjuk meg a szakértői vizsgálatot. Az igazságügyi műszaki szakértő megállapította, hogy a honvédségi gépkocsi jelentősen túllépte a megengedett sebességet, ezért nem tudott időben lassítani, illetve megállni, amikor észlelte a védett úton áthaladó hosszú járműszerelvényt. Természetesen megszüntették az előzetes letartóztatást és bűncselekmény hiányában a nyomozást is.

A most ismertetett eset pár évtizede volt. Ügyfelem őszi ködös időben, (a látótávolság igen kicsi volt) tehergépkocsijával egy lassabban haladó kisteherautó előzését végezte, közben az erősen ködös látási viszonyok mellett nem láthatta, hogy vele szemben közlekedik egy személygépkocsi, amelyben többen ültek. Frontális ütközés történt, a szemben jövő gépkocsiban ülők közül hárman életüket veszítették. A rendőrség azonnal letartóztatta, őrizetbe vette, az ügyészség pedig intézkedett előzetes letartóztatásáról. Az akkor hatályban lévő a büntetőeljárásról szóló 1973. évi I. törvény (Be.) 132. § (4) bekezdése úgy rendelkezett, hogy „A gyanúsítottat az alapos gyanú közlését követően - ha fogva van - huszonnégy órán belül ki kell hallgatni.” Ugyanezen Be. 97. § (2) bek. a.) pontja úgy rendelkezik, hogy az előzetes letartóztatott a.) pont alapján „védőjével az első kihallgatása után szóban ellenőrzés nélkül érintkezhet.” A baleset másnapján a balesetet okozó tehergépkocsi vezető felesége felkeresett 300 km-ről és meghatalmazást adott letartóztatott férje védelmére. Közöltem a feleségével, hogy 24 órán belül ki kell hallgatni a balesetet okozó letartóztatottat, ezután fölkeresem az intézkedő közlekedési osztályt és 4 nap múlva ismét keressen fel, és akkor beszámolok a férje által közölt információkról. A Be.-ben szabályozott határidő letelte után felkerestem a vizsgálatot végző közlekedési osztályt. Ott az osztályvezető közölte, hogy igazam van, hogy a Be. rendelkezései szerint már ellenőrzés nélkül beszélhetek ügyfelemmel, de ő ezt még nem javasolja, mert nem tisztáztak még mindent a balesetet okozó tehergépkocsi vezetőjével, a nyomozás szempontjából jobb lenne, ha a jövő héten beszélnek ügyfelemmel. Közöltem, hogy jogszabályellenes, amit mond, nekem holnap a feleségét kell tájékoztatnom a férjével történt találkozásról. Az osztályvezető közölte, hogy megérti, de mégsem javasolja, hogy beszéljek ügyfelemmel. Ránéztem az asztalán lévő telefonra, kérdeztem, hogy a megyei rendőr-főkapitánynak milyen számú a melléke, mert hívom. Nyilván nem tiltotta meg, hogy beszéljek a főkapitánnyal, aki kérte, hogy a telefont adjam át az osztályvezetőnek. A főkapitány ellenezte ezen Be. rendelkezéseit felülrő véleményét és utasította, hogy azonnal adjon lehetőséget, hogy ügyfelemmel beszéljek. Természetesen másnap lelkiismeretesen beszámoltam az aggódó feleségnek a férjével történt megbeszélésről. Sajnos sokszor előfordult, annak érdekében, hogy védői jogaimnak érvényt szerezsek az előjárók segítségét kellett kérnem. Ez örök tanúság volt számomra.

Egy-két szomorú esetet megosztok az olvasóval, hogy évekkel ezelőtt milyen rendőri visszaélésekkel találkoztunk.

Egy hatvan éven felüli házaspár novemberi napon minden este személygépkocsijukkal átment a szomszéd városba, frissen szült lányuknak anyatejet vittek. A szomszéd város azon részén, ahol mentek be a városba zártkerti ingatlanok voltak. Esős novemberi este volt, a mezőgazdasági gépek sárcsomókat hoztak föl az aszfaltozott útra. Visszafelé haladtukban kerülgették lassan haladva a sárcsomókat. Egyik ilyen sárcsomón áthaladva különlegesebb hangot hallottak. Az idős házaspár gondolkozott, hogy mi lehetett, amin átmentek. Ezen gondolatokba merülve az esettől kb. 300 méterre álltak meg. Gyalogosan mentek vissza, akkor már állt ott egy teherautó, vezetője mondta, hogy az úttesten feküdt egy fiatal férfi

– amint később kiderült fejlődésében visszamaradt kb. 40 kg tömegű alkoholista – feküdt az úttesten, párhuzamosan az út szélével. Idős ügyfelem meg akarta nézni a földön fekvő sértettet, de a tehergépkocsi vezetője mondta, hogy ne nyúljanak hozzá, ő már értesítette a mentőt és rendőrséget, megnézte légútjait tiszták, és nem ajánlatos többet tenni.

Megérkezett a mentő elvitte az ittas sértettet, kiderült, hogy sérülése alig van, hiszen olyan kistermetű volt, hogy a rajta átmenő gépkocsi csak 8 napon belül gyógyuló sérülést okozott. Megérkezett egy rendőr, aki barátnőjével érkezett a helyszínre. Meghallgatta a teherautó vezetőt és utasát, akik elmondták, hogy nem nyúltak a sértetthez, a rajta átmenő gépkocsi nem állt meg azonnal, hanem vagy 300 méterre az esettől. Erre az intézkedő rendőr bevitte a rendőrségre az idős házaspárt segítségnyújtás elmulasztása miatt, és megbilincselte reggelig az idős házaspárt. Majd úgy vette föl a jegyzőkönyveket, hogy bizonyítsa a segítségnyújtás elmulasztását. Az ügyészség az iratok alapján vádiratot nyújtott be.

Az illetékes járásbíróság tárgyalásán kiderült, hogy a felvett jegyzőkönyvek nem azt tartalmazták, amit a gyanúsított és tanúk elmondtak, illetve nem úgy tartalmazták a vallomásokat, ahogyan elmondták. A tárgyaláson nagy döbbenet keletkezett úgy a bíróban, ügyészben, és bennem. Ugyanis a teherautó vezetője és utasa mondták, hogy az idős férfi, aki keresztül ment a sértetten segíteni akart, de ők mondták, hogy ne mozgassák, várják meg a mentőt, és saját maguktól mentek vissza kb. 300 métert a baleset helyszínéig. A tanúk értetlenül álltak rendőrségi vallomásuk hallatán. A tanúk elmondták, hogy az idős házaspár mindent megtett. Erre az ügyész ejtette a vádat.

Ilyenkor mindig szembe jutnak Persius szavai „O curras hominum! O quantum In rebus immane!”, vagyis mennyi üres gond is kínozza az embert!

Pár évvel ezelőtt éjszaka egy munkásokat szállító kisbusz érkezett a telephelyére egyik városba. A vezető a város határától kb. 2-3 km-re egyedül ült a kisbuszban, szemben vele közlekedett egy kamion. Amikor elhaladt mellette a kamion szokatlan zajra lett figyelmes. Kb. 100 méter múlva megállt és visszatolatott addig, amíg nem látott valami tárgyat az úton. Látott egy nejlont szatyrot, amelyből ételmaradékok estek ki és egy ruhacsomót. A kisbuszát is megvizsgálta, de semmi sérülést sem látott, így telephelyére ment. A telephelye kapuját úgy tudta kinyitni, hogy egy mobil telefonszámot felhívott. Kis idő múlva egy arra haladó gépkocsivezető észrevette az úttesten szétszóródott tárgyakat, majd utána egy úton fekvő hölgyet. Azonnal értesítette a rendőrséget. Az illetékes rendőri szervtől nem tudtak helyszíni szemlebizottságot kiküldeni, így előljáró intézkedésére a pár 10 km-re fekvő rendőrkapitányság helyszínelője jelent meg a helyszínen és végezte munkáját. Majd átadta a helyszínt az időközben megjelenő illetékes rendőrkapitányság helyszínelő bizottságának, akik értesítették a megyei Rendőr-főkapitányságot is, ahonnan megjelentek a helyszínen a megyei közlekedésrendészeti osztály vizsgálói is. Végül a baleset vizsgálatát átvette a megyei közlekedésrendészeti osztály, azonnal megnézték a városban elhelyezett kamerák felvételeit, felderítést végeztek, és megállapították, hogy egy fuvarozó szállító világos színű mikrobusza is elhaladt azon az úton behatárolható időben. Megjelentek a cég telephelyén és vizsgálatot végeztek a gépkocsin, amelyen külsérelmi nyomot nem találtak, a hátsó tengelynél emberi szövetnyomokat és agyvelő nyomot találtak. Azonnal gyanúsítottként hallgatták ki. Hatalmas energiát fektettek a baleset vizsgálatába, telefonbeszélgetéseket hívtak le a szolgáltatóktól. Végül megállapították, hogy biztosan felelősnek érezte magát, mert hívta a cégtulajdonost éjjel két órakor, és a városban fel s alá autózott idegességében. Igazságügyi orvosszakértőt is bevontak, aki megállapította, hogy az erősen ittas és úttesten fekvő sértetten keresztülment az ügyfelem által vezetett gépkocsi. Az ügyészség vádat is emelt a 2012.évi C. törvény (Btk) 166. § (1) bek-ben foglalt segítségnyújtás elmulasztásának vétsége miatt.

A bíróság a tárgyalásra idézte az orvosszakértőt, és a korábban helyszínelést végzett másik rendőrkapitánysághoz tartozó rendőrt. A rendőr hozta a helyszínrajzát, amelyen be volt jelölve, hogy sértett agyvelője ügyfelem menetirány szerinti bal oldali útpadkán egyben volt. Az orvosszakértő kijelentette, hogy az agyvelőt egy nejlont zacskóban egyben kapta meg. Az orvosszakértő azt a következtetésre jutott, hogy egy korábbi baleset miatt kerülhetett sértett agyvelője a bal oldali útpadkára, mert ha egy gépkocsi átmegy egy fekvő emberen és sérül a koponya, az agyvelő nem marad egyben, az szétroncsolódik és darabokra esik. Az esethez hozzátartozik, hogy a helyszínen találtak egy Peugeot gépkocsitól származó karosszéria darabokat, de a rendőrség ezzel nem is foglalkozott, mert

amikor kiértek már dér borította az alkatrészeket, a szemben jövő kamionnal sem foglalkoztak. Hosszú idő után megtalálták a szemben jövő kamiont, de érdemben ezzel sem foglalkoztak.

Végül is a közlekedési ügyész ejtette a vádat. Ezen eset legnagyobb tanúsága, hogy a balesetvizsgálók felállítottak egy hipotézist, amelyhez ragaszkodtak, és emiatt egy ártatlan ember hosszú hónapokig büntető eljárás alatt állt.

Szakértői jelenségek

Országos hírt is kapott ezen utoljára ismertett nyomozási cselekmény. Egy alföldi város tanyás külterületén tanyabokorban szomszédos volt két fiatal férfi, akik haragban voltak. A tanyák előtt homokos út volt. Mindkét fiatalembernek volt gépkocsija. A két gépkocsi minimális sebességgel ütközött, nyoma nem maradt. Ügyfelem gépkocsija állt elől és a hátsó lámpájának búrája berepedt. Ment a helyi rendőrkapitányságra, hogy a szomszéd gépkocsijának ment, majd kijött egy közlekedési rendőr a helyszínre. Mindkét gépkocsi tulajdonos másként mondta el az esetet. Az elől álló azt állította, hogy a szomszédja hátulról nekiütközött, a másik szomszéd azt állította, hogy az elől lévő gépkocsi rátolatott. Az intézkedő rendőr ügyfelemet előállította a rendőrségre, gyanúsítottként hallgatta ki, elvette vezetői engedélyét a 326/2011. (XII.28.) Korm. rendelet 32. §-a alapján. Szakértőt rendelt ki, azzal, hogy állapítsa meg hogy melyik gépkocsi ütközött a másiknak, de a kirendelés tényállásába azt írta, hogy ügyfelem beletolatott a hátsó gépkocsiba. Az igazságügyi műszaki szakértő csak azt tudta megállapítani, hogy 1-2 km-es sebességgel ütköztek, de arra választ nem tudott adni, melyik gépkocsi ment neki a másiknak. Természetesen megszüntették az eljárást, ügyfelem 7 hónap múlva kapta vissza vezetői engedélyét. Az Országos Rendőr-főkapitányság illetékes főigazgatója intézkedett, hogy az országos értekezleten ez az ügy téma legyen.

Az ügy vizsgálója a közlekedési igazságügyi műszaki szakértőnek az alábbi kérdéseket tette fel:

- 1./ Szakértő nyilatkozzon arra vonatkozóan, hogy mi volt a baleset bekövetkezésének közvetlen- és közvetett oka.
- 2./ Szakértő nyilatkozzon a rendelkezésére álló - guminyomokról készült helyszíni fényképfelvételek, az eseményben részes járművekről készült helyszíni fényképfelvételek és vallomások alapján, melyik fél előadásának van nagyobb műszaki realitása.
- 3./ A szakértő nyilatkozzon arra, hogy a gyanúsított védekezése műszaki eszközökkel cáfolható-e, illetőleg, hogy a sértett előadása alátámasztható-e.
- 4./ Állapítsa meg a szakértő, hogy bekövetkezett baleset milyen módon lett volna elkerülhető.
- 5./ Nyilatkozzon a szakértő a rendelkezésére bocsátott adatok alapján a baleset bekövetkezésének mechanizmusára.

Amint kézhez kaptam a szakértő kirendelő határozatot, beadványt írtam a rendőrségnek, amit kértem a szakértő részére is megküldeni, ebben a beadványomban leírtam, hogy e kérdésekre lehetetlen elfogulatlan érdemi választ adni. Természetesen a szakértő a fenti kérdéseket nem tudta, és nem is lehetett érdemben megválaszolni, így az ügyet kénytelenek voltak megszüntetni.

(Az írás folytatását következő lapszámunkban olvashatják. - a szerk.)

Impresszum

Kiadó: Magyar Rendészettudományi Társaság

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

A kiadásért és szerkesztésért felelős személy: Dr. Tihanyi Miklós

Kapcsolat: kozbiztonsagiszemle@gmail.com

web: www.rendeszet.hu