

**Tanulmányok**

**HAJNAL KORNÉL:** Sportrendezvények biztosításának előkészítése -  
fókuszban a labdarúgás

**SZABÓ KRISZTOFER:** A magyar körzeti megbízotti szolgálati forma  
problémaorientált megközelítése nemzetközi kitekintéssel

**MÉSZÁROS GÁBOR:** A sebességhatárok változása Magyarországon

**KŐHALMI LÁSZLÓ – FELFÖLDI PÉTER:** A közúti közlekedés  
biztonságának újragondolása a komplementer rendészet vonalán

**DOBROCSI GÁBOR:** A motorkerékpárok alkalmazása a rendvédelemben

**Főszerkesztő:**

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

**A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:**

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

**Szerkesztőbizottság elnöke:**

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

**Szerkesztőbizottság:**

BUDAHÁZI ÁRPÁD PhD egyetemi docens (Nemzeti Közzolgálati Egyetem)

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

GÁL ERIKA tanársegéd (Nemzeti Közzolgálati Egyetem)

KARDOS SÁNDOR Ph.D. (ORFK)

LAKATOS TIBOR (BM)

FEKETE CSABA mesteroktató (Nemzeti Közzolgálati Egyetem)

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

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

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

PAPP DÁVID tanársegéd (Nemzeti Közzolgálati Egyetem)

VÁRI VINCE Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közzolgálati Egyetem)

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

**Technikai szerkesztő:**

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közzolgálati Egyetem)

**Kiadó:**

Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozat

**Szerkesztőség:**

1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

kozbiztonsagiszemle@gmail.com

IV. évfolyam, 2023/1. szám

Megjelenik évente két alkalommal.

# Tartalomjegyzék

## Tanulmányok

**HAJNAL KORNÉL: Sportrendezvények biztosításának előkészítése -  
fókuszban a labdarúgás ..... 8**

**SZABÓ KRISZTOFER: A magyar körzeti megbízotti szolgálati forma  
problémaorientált megközelítése nemzetközi kitekintéssel..... 20**

**MÉSZÁROS GÁBOR: A sebességhatárok változása Magyarországon ..... 31**

**KÓHALMI LÁSZLÓ – FELFÖLDI PÉTER: A közúti közlekedés biztonságának  
újrágondolása a komplementer rendészet vonalán..... 41**

**DOBROCSI GÁBOR: A motorkerékpárok alkalmazása a rendvédelemben ... 52**

**Lectori Salutem!**

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle IV. évfolyamának 1. számával köszöntöm Önöket. E lapszámunk a nyári szünet után jelentkezik sokszínű íásaival. A sportrendezvények biztonsága széleskörű társadalmi probléma, nem kizárólag a rendőrség, vagy a sportszervezetek sajátja. Kiválóan világít rá erre a nézőpontra e számunk első írása. Mindig örömmel veszünk nemzetközi kitekintéssel foglalkozó írásokat így külön üdvözölhetjük a hazai és a Szlovák körzeti megbízotti rendszer összehasonlításával foglalkozó tanulmányt. Néha szállóigeként hallhatjuk, hogy felgyorsult világban élünk. Ez különösen megtapasztalható a közlekedés területén, ahol azonban a nagyobb sebesség - nagyobb kockázat elve érvényesül. Ennek bizonyítékát olvashatjuk e lapszámunk írásai között. A közbiztonság ma már egyértelműen nem rendőrségi monopólium. Az önkormányzati rendészetek és más rendészeti feladatot ellátó személyek, a civil és a magán szféra egyaránt kiveszi részét a társadalmi össztermékként meghatározható közbiztonság kialakításában. Vannak azonban olyan rendészeti területek, ahol ez a megállapítás árnyaltabb. Ilyen többek között a közlekedésrendészet. Szerzőnk arra tesz kísérletet, hogy bemutasson egy lehetséges modellt, amelyben a civil szféra aktívabb szerepvállalását nyújt, kivált a sebesség ellenőrzésben. Végül pedig motorkerékpárok rendőrségi alkalmazásáról kaphat képet a Tisztelt Olvasó.

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

**A szerkesztőbizottság nevében:**

**Tihanyi Miklós**

**a szerkesztőbizottság elnöke**

**E számunk szerzői:**

HAJNAL KORNÉL (r. alezredes, mesteroktató Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

SZABÓ KRISZTOFER (r. tisztjelölt Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR (adjunktus, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

KÓHALMI LÁSZLÓ (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd, Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

DOBROCSI GÁBOR (r. törzsőrmester, Budapesti Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Szervek, Közlekedésrendészeti Főosztály, Forgalmefelügyeleti és Biztosítási Osztály, Motoros Alosztály)

**E számunk lektorai:**

MAJOR RÓBERT PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR PHD (adjunktus Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

TIHANYI MIKLÓS PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

GÁL ERIKA (tanársegéd 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](mailto: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. Szövegközi kiemelésként dőlt formázást szükséges alkalmazni. Félkövér formázás kizárólag a fejezetcímek esetén alkalmazandó. A fejezetcímek sorszámozás nélkül kerüljenek megjelenítésre, Times New Roman 13-as betűmérettel félkövér kiemeléssel.

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

### Hivatkozások

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

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

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

# Hajnal Kornél

## Sportrendezvények biztosításának előkészítése - fókuszban a labdarúgás

Security preparation for sports events - football is in focus

### Absztrakt

A sportot akár versenyként, akár szabadidős tevékenységi lehetőségként értékelők, ezáltal azt kedvelők és tisztelők az elmúlt évtizedben nagy változásokat tapasztalhattak a hazai sportesemények rendezését illetően. Mind a hazai érdekeltségű, mind a nemzetközi sportesemények rendezése terén Magyarország felkerült arra a térképre, amelyen a világszínvonalú eseményeket is biztonságban megrendezni képes államokat jegyzik. Mindebben jelentős szerepet játszik az, hogy a Magyarországon megrendezett sportesemények biztonságára mára már evidenciaként tekinthetünk. Azonban a sporteseményeken résztvevők biztonsága nem valósulhat meg az alapos, minden körülményt figyelembe vevő, a rendkívüli eseményekre történő reagálásra is alternatív megoldásokat felfedő előkészítő tevékenység nélkül. A tanulmányban a szerző arra vállalkozott, hogy a sportrendezvények rendőri biztosításában szerzett személyes megfigyeléseit, tapasztalatait a vonatkozó hazai jogszabályok rendelkezéseivel összefűzve világitson rá az ilyen eseményekkel kapcsolatos előkészítés jelentőségére.

Kulcsszavak: sportrendezvény, labdarúgás, biztonság, rendezvénybiztosítás, szolgáltatás, előkészítés

### Abstract

Those who value sport either as a competition or as an opportunity for leisure activities, thus those who like and respect it, have experienced great changes in the organization of Hungarian sports events in the last decade. In terms of organizing both domestic and international sports events, Hungary has been put on the map of states that can safely organize world-class events. The fact that the safety of sports events organized in Hungary can now be seen as evidence plays a significant role in all of this. However, the safety of participants in sports events cannot be achieved without thorough preparatory activities that consider all circumstances and reveal alternative solutions for responding to emergency events. In the study, the author undertook to link his personal observations and experiences in police security of sports events with the provisions of the relevant domestic legislation to shed light on the importance of preparation for such events.

Keywords: sports events, football, security, event security operation, service, preparation

### Bevezetés

E nagy terület aspektusából egy kicsi szeletet fogok bemutatni tanulmányomban. Az elmúlt tizenöt év alatt Magyarországon a sport nemzetstratégiai ágazattá vált. Ez különösen örömteli azok számára, akik kedvelik a sportot. Nyugodtan beszélhetünk sportiparról, mert egyre nagyobb bel- és külpolitikai jelentőséggel bír. Komoly előkészítő munka nélkül egy sporteseményt nem lehet eredményesen megrendezni. Az előkészítés során a közbiztonság és a magánbiztonság egymásra épül, a biztonság ezen két dimenziójában az együttműködés a jogszabályi előírásokon túl minden résztvevő jól felfogott érdeke. A sportrendezvények egyedi sajátossága, hogy a rendőrségtől elkülönülő infrastruktúrákban kell a biztonságot szavatolni. A rend a társadalom számára érték. Az elmúlt évek eseményei hatására ez az érték még nagyobb hangsúlyt kapott. Sajnos 100% biztonság garantálása nem mindig valósul meg, intő példa, hogy 2022-ben Indonéziában 131 személy veszítette életét és mintegy 320 személy sérült meg sportrendezvényen. Mindezzel összhangban tanulmányomban arra vállalkoztam, hogy a sportról szóló 2004. évi I. törvény rendelkezéseit csokorba szedjem, ezzel is kiemelt hangsúlyt adva a sportrendezvényeken belül kifejezetten a labdarúgó mérkőzések biztonságos előkészítésének legjelentősebb részfeladatai számára.

A sportot annak sokszínűségéből adódóan nagyon nehéz definiálni. A sport hatással van az érzelmeinkre: örömet, boldogságot, lelkesedést kelt, de okozhat csalódottságot is. Társadalmi hatása óriási, mert az egyén számára a valamely közösséghez való tartozás élménye felbecsülhetetlen. A labdarúgás kiemelkedik a sportok közül, hiszen nincs még egy olyan csapatsport, amely ilyen szélsőséges szurkolói megnyilvánulásokra sarkall, és ami ennyi embert képes megmozgatni. A sporton belül létezik egy másik kategória is, az egyéni, az ügyességi sport. További kategóriát alkotnak a



szellemi sportok, mint például a sakk vagy a póker. Utoljára hagytam az elektronikus sportot, röviden e-sportot. Az e-sport kimagasló egyéniségei konkrétan világsztárok, szurkolóik rajonganak értük. „2019. évben 427 millió ember követte otthonában az e-sport közvetítéseit”<sup>1</sup>. „A 16 éves amerikai győztes, Kyle Giersdorf hárommillió dollárt kapott a sikere után. Többet, mint Novak Djokovics a wimbledoni Grand Slam-győzelméért (2,9 millió dollár) vagy a golfozó Tiger Woods egy Masters-sikeréért (2 millió dollár).”<sup>2</sup>

A sport fogalma nem határozható meg egzakt módon, leginkább az Európai Tanács Miniszteri Bizottsága által 1992. szeptember 24-én elfogadott és 2001. május 16-án módosított Európai Sport Charta és Sport Etikai Kódex 2. cikk 1. pontja alapján definiálható. Eszerint „Sport minden olyan fizikai tevékenység, amelynek célja esetenként vagy szervezett formában a fizikai és szellemi erőnlét kifejezése vagy fejlesztése, társadalmi kapcsolatok teremtése vagy különböző szintű versenyeken eredmények elérése.”<sup>3</sup> Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas tudós már az 1930-ban Szegeden megrendezett Országos Testnevelési Kongresszuson akként határozta meg a sportot, hogy az nemcsak testnevelés, hanem a léleknek is a legerőteljesebb és legnemesebb nevelő eszköze. Felhívta a figyelmet arra, hogy „A sport fogalma azonban nem tévesztendő össze a puszta testi ügyességgel, a rekordhajhászással, a nyereségvadászattal és a legutóbbiakkal együtt járó primadonnáskodással. Az utóbbiaknak nemcsak, hogy a sporthoz semmi közük, de a sportnak egyenesen ellenségei. A sport elsősorban szellemi fogalom. Egy sportcsapat a társadalom kicsinyített képe, a mérkőzés az életért való nemes küzdelem szimbóluma. Játék közben tanítja meg a sport az embert rövid idő alatt a legfontosabb polgári erényekre: az összetartásra, az önfeláldozásra, az egyéni érdek teljes alárendelésére, a kitartásra, a tettekrezségre, a gyors elhatározásra, az önálló megítélésre, az abszolút tisztességre, mindenekelőtt a „fair play”, a nemes küzdelem szabályaira.”<sup>4</sup>

## Sporttörténelem röviden, a magyar labdarúgás sportági szerepe

A Kr.u. 393-ben rendezték meg az utolsó, ókori értelemben vett olimpiát, ezután egészen a XVII. századig kellett várni a különböző sportágak megszületésére, ez több mint 1500 év teljes szünetet jelentett. Az úszás, a lovaglás, korcsolyázás, futás, evezés, ökölvívás és a lövészet katonai eredetű, hiszen kiképzési céllal alkalmazták őket először a katonaság berkein belül. Ezeket egyszerűen hívhatjuk nem labdás játékoknak is. A másik nagy csoportot a labdajátékok alkotják. A labdás sportban az a közös, hogy egyedül nem üzhető, tehát a csapatsport már a kezdeti időszakokban is nagy tömegeket vonzott. Már most látjuk a különbözőségeket. A labdához nagy terület, sok ember, és a kezdetekben kis költségvetés párosult, ezáltal ez lett a szegények sportja. Angliában a labdarúgás, Németországban a kézilabda, az Osztrák-Magyar Monarchiában a vízilabda vált a szegények sportjává.

A sport mai formájának kialakulását a XVIII. századra tehetjük, bölcsőjének pedig Angliát kell megjelölnünk. Anglia világkereskedelmi pozíciójának köszönhetően egyre jobban elterjedt a krikett, a futball és a rögbi sportirányzatai. A már említett alulról történő építkezést szép lassan felváltotta az állami támogatás, amelynek az lett a következménye, hogy a különböző klubok sikerein felbuzdulva nemzeti sportági szövetségek alakultak. A Nemzetközi Olimpiai Bizottság 1894-ben magyar érdekeltséggel, Kemény Ferenc személyében, pályára állította a versenysportot, amellyel kezdetét vette a különböző sportágak népszerűségének mai napig tartó töretlen sikertörténete, valamint a sportszervezés jelentősége is.

A XX. századhoz köthetjük a szabadidő- és a versenysport kezdeti szétválását. A versenysportban megjelent a teljesítmény és az elüzletiesedés, ami mára azt hozta magával, hogy szinte külön iparággá nőtte ki magát a versenysport. A sport egyfelől tehát szórakoztatóipar (üzletág) lett, másfelől az egészségmegőrző funkciója továbbra is megmaradt. A versenysport és a tömegsport közötti markáns különbség abban nyilvánul meg, hogy míg a versenysportban részt vevő sportolóknak a magas szintű teljesítmény és a hozzá kapcsolható jövedelem megszerzése a motiváló és elsődleges célja, addig a tömegsportban az örömforrás és a szabadidő minőségi eltöltése fogalmazható meg egyik pilléreként.

<sup>1</sup> URL1

<sup>2</sup> URL2

<sup>3</sup> URL3

<sup>4</sup> URL4

Azonban ne feledkezzünk meg arról se, hogy a sport készség- és képességfejlesztő hatással van, ez pedig fejleszthető a munka és a mindennapi élet egyéb területein is. „Tiszta esetben a sportolásból egyáltalán nem származik jövedelem, a mozgás célja az egészségmegőrzés és a szabadidő minőségi eltöltése. A versenyszerű sportból azonban van jövedelem, fogyasztási többlet, és a szabadidő eltöltése mellett fontos az előmenetel is.”<sup>5</sup>

A sportra hazánkban a XIX. században nem tekintettek komolyan, ahogy akkoriban a Műszaki Egyetem dékánja, Ilosvay Lajos fogalmazott: „Az ivás, a kártya, a tánc és a sport nem vezethet jóra!”<sup>6</sup> Ebből a közegeből indult el hódító útjára a sport hazánkban. Ez részben annak tudható be, hogy fél évszázadon át tartó erős gazdasági fejlődés vette kezdetét. A magyar sport egyik legintenzívebb időszaka a dualizmus korszakára tehető. Ekkor alakultak meg a nagy sportegyesületek, sportszövetségek. Olyan sportágak indultak el, mint az atlétika, torna, korcsolyázás, birkózás, vívás, a csapatsportágak közül pedig a labdarúgás.

Akinek a legtöbbet köszönhetünk, és róla illik is megemlékezni: Gillemot Ferenc, aki kora legtehetségesebb sportolója volt. Első kerékpáros versenygyőzelme mellett atlétaként az osztrák és cseh-szlovák bajnokságokat is megnyerte. Ezen kívül úszott, birkózott és a téli sportágakat is magas színvonalon művelte. A magyar labdarúgó válogatott első csatára is ő volt. Labdarúgó és játékevezető feladatokat is ellátott. 1901-ben közreműködött a Magyar Labdarúgó Szövetség megalakításában, 1904-től annak főtitkára volt.

A sportnak szerves részévé vált a labdarúgás, egyike a sportágakon belül, amely a legnagyobb tömegeket tudja megmozgatni. A labdarúgás napján, akár hazai bajnoki mérkőzésen, akár nemzetközi labdarúgó válogatott mérkőzésen, az adott játéknapon mindenki egyenrangúvá válik, legyen az tanuló, mérnök, orvos vagy éppen segédmunkás. A szurkolás öröme miatt szinte mindenki összetartozik, aki rajong a csapatért, a fociért. 2016 előtt az utolsó nagy világesemény az 1986-os mexikói világbajnokság volt, amelyen a magyar labdarúgó válogatott szerepelt.

A rendszerváltást követően a privatizált vállalatok tulajdonosi köre vagy maga a tulajdonos egyszerűen leépítette a sport finanszírozását. Az országba beköltözött nagyvállalatok hazai sporteseményt nem támogattak, a nemzetközi versenyek közül kizárólag a Hungaroring rendezvényét finanszírozták. A rendszerváltás után, 1998 és 2002 között történt az első kormányzati lépés a sport felemelése érdekében. 2002 és 2010 között nem történt további előrelépés, sőt, inkább háttérbe szorult a sport a kormányzati döntésnek megfelelően. 2010-ben gyökeres változást indított le a kormány azzal, hogy a sportot nemzetstratégiai ágazatnak nyilvánította. Ezzel a döntéssel „5%ról 15%-ra nő a rendszeresen sportolók aránya”<sup>7</sup>. Felismerték, hogy a sport több mint szórakozás, ez kihat az emberek egészségére, munkájára, a közösségre és a gazdaságra egyaránt. Egy sportrendezvény, főleg, ha nemzetközi, önmagában is egy óriási üzlet, mert a nemzetközi sportszövetségek megfelelően támogatják ezeket. Ehhez még az országba látogató külföldi szurkolók is hozzájárulnak. A kormányzati döntés következtében meglehetősen parázs viták voltak és többekben ellenszenvet váltott ki a stadionépítési hullám. A fővárosi és a vidéki klubok is új, minden igényt kielégítő korszerű létesítményekkel gazdagodtak. A sport erőteljes finanszírozásának eredményeként az öt kiemelt látványcsapat-sportág (labdarúgás, kézilabda, vízilabda, kosárlabda, jégkorong) tekintetében az igazolt játékosok száma megnövekedett. 2013-ban kezdődtek el a munkálatok a Nagyerdei Stadion (a Debreceni VSC labdarúgócsapat stadionja), valamint az Albert Flórián Stadion helyén épült Groupama Aréna (a Ferencvárosi Torna Club otthona) építésével. Ezt követte az új Hidegkúti Nándor Stadion (mely kezdetektől az MTK Budapest FC labdarúgó csapatának stadionja), végül Magyarország legnagyobb befogadóképességű létesítménye, a Puskás Aréna átadásával fejeződött be, mely a magyar labdarúgó-válogatott elsődleges hazai pályája. A program keretében összesen 33 stadion 280 914 férőhellyel épült fel, vagy újult meg. Az új létesítményekben megrendezhetővé vált a nemzetközi sport- és kulturális rendezvények sokasága. Teljesen leromlott infrastruktúrákat kellett újjáépíteni, mely egyértelműen sikeresnek tekinthető.

A biztonság összetett, szerteágazó, többszereplős feladatrendszer. Megtaláljuk benne az államot, az állami intézményeket (többek közt a Rendőrséget), a magánbiztonsági szektort és a nézőket is, hiszen azokért dolgozunk, akik kilátogatnak a sportrendezvényekre. Az a célunk egy-egy esemény előkészítése

<sup>5</sup> Dénes - Misovicz, 1994, 57-61.

<sup>6</sup> URL5

<sup>7</sup> Kozman, 2016

során, hogy az emberek biztonságosan, épségben, egészségben, élményekkel telve, optimális esetben győzelmi mámorban térjenek haza. Amennyiben minden rendben zajlik, úgy a közönség észre sem veszi a szervezők és a lebonyolításban résztvevők összetett, koordinált, magas színvonalú munkáját. Így érthető az a megállapítás, hogy az állam szerepvállalásával a sport stratégiai ágazattá vált. „*A Magyar Országgyűlés 2011. június 27-én módosította a sporttörvényt, valamint a Társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvényt. Ez lehetővé teszi az öt látványcsapat-sportág (labdarúgás, kézilabda, kosárlabda, vízilabda és jégkorong) támogatását a társasági adókötelezettség legfeljebb 70%-áig.*”<sup>8</sup> „*2010 és 2020 között hat látványsportágba közel 923 milliárd forint folyt be különböző sportszervezetek részére a társasági adóból, a TAO programnak, illetve a különböző szponzoroknak köszönhetően.*”<sup>9</sup>

A 2023. évben - a hazaiak mellett - komoly nemzetközi sportesemények házigazdája volt hazánk fővárosa. Többek között a Labdarúgó Európa-Liga döntője a Puskás Arénában (2023. május 31.), júliusban a Forma-1 magyar nagydíj is ide sorolható. 2023. augusztus 19-27. között az első szabadtéri atlétikai világbajnokságot rendezte meg hazánk a Nemzeti Atlétikai Központban. Labdarúgó válogatottunk Európa-bajnoki selejtezőit pedig március és november közötti időszakban játszotta le. Mindezek mellett Világkupa versenyeknek is otthont adtunk, láthattuk a vívókat, a kajak-kenusokat, valamint a karate és birkózó nemzetközi versenyeket. Összességében hazánk képessé vált arra, hogy rangos hazai és nemzetközi sporteseményeket rendezzen. Ebben elsősorban az infrastrukturális fejlesztéseknek és a sportdiplomáciánknak van döntő szerepe. Fontos téren erősödöttünk még, ez pedig a biztonság. Az oda vezető út alapköveit az előkészítési időszakban kellett lefektetni.

## A sportrendezvény jogi értelmezése, a szervezés és előkészítés kapcsolata

A sportról rendelkező jogszabályt Magyarországon 2004. január 13-án hirdették ki, és azóta már több alkalommal módosították. Jelenleg a sportrendezvény pontos meghatározását a sportról szóló 2004. évi I. törvény (a továbbiakban: Stv.), XI. fejezet értelmező rendelkezésében találjuk meg. „*Sportrendezvény: sportszervezet vagy sportszövetség által versenyrendszerben vagy azon kívül, résztvevők jelenlétében megtartott verseny, mérkőzés. A sportesemény sportrendezvénynek minősül.*”<sup>10</sup> Ennek szellemében a sportegyesületek, sportági szövetségek és szakszövetségek különböző versenyrendszerekben működnek, amelyek lehetnek hazai (nemzeti) és nemzetközi sportesemények. Vállalják hazai pályán a mérkőzés megszervezését, nemzetközi sportesemények esetén pedig fogadják a külföldi ország csapatát.

Az Stv. I. fejezete foglalkozik magukkal a sportolókkal (az amatőrökkel is), említést tesz a sportszakember jogállásáról, továbbá külön cím alatt rendelkezik a hivatásos sportolókról. A fejezet lezárásaként a sportfegyelmi felelősség témakörét vizsgálja. A II. fejezetben a sportszervezetek jogállásáról kapunk átfogó képet, ahol főszerep jut a sportegyesületeknek és a sportvállalkozásoknak. A III. fejezetben a Magyarországon létrehozható szak- és sportszövetségek feltételrendszerét ismerjük meg. Egyértelművé teszi a törvény, hogy kik lehetnek ezen szövetségek tagjai, és milyen támogatásban részesülhetnek. A IV. fejezetből megtudhatjuk, kik azok a személyek, akik részt vehetnek a versenyeken, és ezzel összefüggésben a sportszövetségek milyen versenyrendszert tudnak működtetni. Az V. fejezet a sporttal kapcsolatos kereskedelmi szerződésekre, a szponzorálási szerződésekre és a marketingjogokra világít rá. A VI. fejezet a sport civil igazgatási és érdekképviselési rendszere címet viseli. A taxatív felsorolás mellőzésével egyebek között a Magyar Olimpiai Bizottság és a Szabadidő Sportszövetség kapott kiemelt figyelmet. A VII. fejezet az állam és a helyi önkormányzatok sporttal kapcsolatos feladatait rögzíti. A VIII. fejezetben összefoglalóan az állam által idehaza nyújtott támogatások nagysága, hogy ki kaphat állami támogatást, illetve, hogy ki nem kaphat sportcélú támogatást. Választ kapunk az olimpiai járadékkal kapcsolatos szabályokra, továbbá arra, hogy pontosan ki jogosult a nemzet sportolója címére. Az Stv. IX. fejezete a sportlétesítményekkel kapcsolatban ad iránymutatást, többek között arra, hogy mikor korszerűsíthető egy létesítmény, és mikor építhető új, milyen feltételrendszereknek kell megfelelnie a sportlétesítménynek. Ennél a fejezetnél már

<sup>8</sup> URL6

<sup>9</sup> URL7

<sup>10</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 77. § u) pont

figyelembe kell venni a sportrendezvények biztosításáról szóló 54/2004. (III. 31.) kormányrendeletben meghatározott előírásokat is, mert az erre vonatkozó részletes szabályokat az előbb említett kormányrendelet határozza meg. A X. fejezetet a jogalkotó további X/A. és X/B. részre bontja. Középpontjában a sportrendezvények előkészítése áll, így a X. fejezetben megfogalmazott sportrendezvények szervezésével szoros kapcsolat figyelhető meg. A két különböző munkafolyamatot (előkészítés és szervezés) a maga komplexitásában, egészében szükséges értelmezni és végrehajtani. Térben és időben teljesen elkülönülnek, de a sportrendezvény megrendezésekor teljesen mindegy, hogy a sportrendezvény előtt, alatt vagy éppen utáni időszakot nézünk, egymásra épülnek, összeformnak.

Nem elégséges egy-egy szakterület sajátosságait ismerni, tudatosan fel kell építeni, az adott mérkőzés egyedi sajátosságaihoz kell igazítani az előkészítés stratégiáját. Fel kell készülni arra, hogy a folyamatosan változó világban azonnal tudjunk a megváltozott körülményekre, már az előkészítés időszakában - szükség esetén orvosi precizitással a problémákra, nehézségekre, váratlan élethelyzetekre - reagálni, annak érdekében, hogy a végrehajtás, a rendezvény biztonsága és biztosítása, továbbá a kilátogató nézők kiszolgálása magas színvonalú és problémamentes legyen. Tapasztalataim azt mutatják, hogy a jól előkészített rendezvény lebonyolítása egyszerűbb, valamint biztonságosabb is. A sportrendezvények ideje alatt elkerülhetetlen a váratlan esemény kialakulása ezzel komolyan foglalkozni kell, és ez összetett, szerteágazó munkafolyamatokat követel meg. Ennek az eredménye az lesz, hogy a néző, a szurkoló a belépőjegyével biztonságosan, kényelmesen elfoglalhatja az általa megvásárolt ülőhelyet, és nyugodt körülmények között megtekintheti az adott sporteseményt.

A sportrendezvények biztonságos lebonyolításának legfontosabb tényezője maga a létesítmény és az ehhez kapcsolódó biztonsági tényezők (kameraképek, szektorok elhelyezkedése, megközelítési útvonalak kialakítása, beléptető kapuk infrastruktúrája stb.). Továbbá megkerülhetetlen, garanciális eleme a sportrendezvény biztonsága, azaz a biztosítás. Egyedi feltételrendszereknek kell megfelelni, hogy a játékvezető a kezdő sípszóval el tudjon indítani egy sportrendezvényt.

Szervezési feladatról akkor beszélhetünk, ha a mérkőzés a versenynaptárban szerepel. A Stv. 65. § (1) bekezdése így rendelkezik: „*Magyarország nemzeti ünnepein versenyrendszerben (bajnokságban) szervezett verseny, mérkőzés kizárólag a nemzeti válogatott részvételével megrendezésre kerülő vagy a sportág nemzetközi szövetségének versenynaptárában egyébként szereplő sportrendezvényként szervezhető*”<sup>11</sup>. Ebből egyértelműen következik, hogy a Rendőrségnek nemzeti ünnepek idején a nemzeti válogatott és a nemzetközi szövetségek mérkőzéseit kell figyelembe vennie, ha találkozóra kerülne sor. Legutóbb 2022. augusztus 20-án az OTP Bank Liga NB I. 4. fordulójában vették figyelembe a nemzeti ünnepet. Az érintett bajnoki fordulókat pénteki, vasárnapi és hétfői ritmusban rendezték meg, a nemzeti ünnepet figyelembe véve és összhangban a Stv. 65. (1) bekezdésében foglaltakkal. Látványsportágaink versenybizottságai készítik el a hazai bajnokság versenyrendszerét, ezek alapján előre lehet tervezni, melyik városi vagy fővárosi rendőrkapitányságot (nagyobb sportrendezvény tekintetében vármegyei rendőr-főkapitányságot) érinti majd az adott sportrendezvényhez köthető biztosítási feladat és az ehhez kapcsolódó előkészítési folyamat.

## Szervező általános kötelezettsége, felelőssége

A sportrendezvények felelőse - a magyarországi hatályos szabályozás alapján - a szervező, a mérkőzés biztonsági kockázatától függetlenül. Kizárólagos felelőssége a sportlétesítményen belüli biztonságra terjed ki. „*A szervező felelőssége a résztvevőknek a sportesemény helyszínén történő megjelenésétől addig tart, amíg a résztvevők a sportesemény helyszínét elhagyják*”<sup>12</sup>. Azaz a beléptető kaputól magánbiztonságról beszélünk, a beléptetőkapukon kívüli közterületen a Rendőrség felelős a közbiztonságot garantálni. Az előkészítés során mindenképpen tisztázni szükséges a határokat annak érdekében, hogy egyértelműek és világosak legyenek a felelősségi viszonyok. Az Stv. 68. § (1) bekezdésében meghatározott szervezői kötelezettségek, mint például a belépőjegy-eladás, a beléptetés, a szurkolótáborok elhelyezése, folyamatos figyelemmel kísérése, továbbá a sportrendezvény helyszínének az elhagyásával kapcsolatos kötelezettségek előkészítése fontos pillérei a biztosításnak.

<sup>11</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 65. § (1) bekezdés

<sup>12</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 66. § (3) bek

A belépőjegy-eladás lényeges szempont a biztosításba bevonásra kerülő rendőri erők tervezéséhez is. Ennek a pontos meghatározása a valóságban mindig nehézséget okoz, hiszen belépőjegyeket a nézők még a mérkőzés napját közvetlenül megelőző időszakban, sőt a mérkőzés napján is vásárolhatnak. Ezért az előkészítés során, a tervdokumentáció készítésének az időpontjában nem mindig lehet pontosan meghatározni, hogy mennyien fogják a helyszínen élőben megtekinteni az adott sportrendezvényt. Ilyenkor figyelembe lehet és kell venni az érintett sportkomplexum nagyságát, teljes befogadóképességét, a hazai és nemzetközi csapatok ismertségét és a szurkolók attitűdjét. A szurkolótáborok elhelyezése egy viszonylag állandó tényező, mert a nézők ragaszkodnak a hagyományokhoz, például a B-középnek vagy a családdal érkezőknek megszokott helyük már a Stv. megalkotása előtt kialakult. A szurkolók figyelemmel kísérése az ezredfordulótól lényeges szempont, mivel a sportlétesítményekben elhelyezett kamerák segítségével a jogsértéseket elkövető személyek beazonosítása könnyebbé vált, másrészt az utóbbi években történt egy szemléletváltozás is a sportrendezvények biztosítása során, a megelőzés nagy szerepet kapott a biztonság megteremtésében. A helyszín elhagyásával kapcsolatos kötelezettségek azért lényegesek, mert már az előkészítés során ki kell alakítani egy koncepciót arra, hogy a szurkolótáborokat milyen protokoll szerint engedik ki a sportlétesítményekből. Célszerű eldönteni, hogy mindkét szurkolótábort egyszerre egyidőben hagyják eltávozni a szektorokból, vagy biztonsági okokból visszatartják például a vendégtábort. Amennyiben visszatartásra kerül sor, mindezt kommunikálni kell a mérkőzés ideje alatt a szurkolótábor felé, és intézkedni kell arra, hogy a büfék maradjanak nyitva a megfelelő szolgáltatás biztosítása érdekében. Abban az esetben, ha az előkészítés során olyan koncepció született, hogy mindkét szurkolótábor egyszerre hagyhatja el a sportlétesítményt, akkor az egyedi sajátosságokat figyelembe véve a hazai és vendégszurkolók által esetlegesen közösen érintett szektorokat, kapukat a távozás időszakában fokozatosan, lépcsőzetesen vagy szükség esetén teljesen zárni kell annak érdekében, hogy a szurkolói táborok a sportlétesítményen belül, illetve a közterületen semmiképpen ne tudjanak tömeges formában találkozni. Ezeket jóval a sportrendezvények előtt végig kell gondolni minden aspektusából a biztonság garantálása érdekében. A mérkőzés napját megelőző 48 órával - amennyiben szükséges - célszerű a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény alapján közlekedésrendészeti intézkedést elrendelni annak érdekében, hogy a szurkolótáborok közterületen történő áramlását megfelelő módon törvényesen tudja a rendőrség szabályozni. Érdemes figyelembe venni azt is, hogy a szurkolók sok esetben ellentmondásosnak érzékelik a hatóság által a biztonság érdekében bevezetett intézkedéseket. Erre utalnak egy a szurkolók és rendőrség kapcsolatát vizsgáló kérdőíves kutatás eredményei is, amelyben a sportlétesítményből való távozás nehézségeit a szurkolók esetenként a terelések, egyéb közlekedésrendészeti intézkedések következményeként élik meg.<sup>13</sup> Ezen döntéseknek a meghozatala előtt mindenképpen a szurkolótáborok egymáshoz való viszonyát dinamikus kockázatelemzés mellett értékelni kell. Az értékelés nemcsak az előkészítés időszakára vonatkozik, hanem az egy folyamatos, a szurkolók eltávozásának az időszakáig tartó folyamat.

Az Stv. 68. § (2) bekezdése ekképpen rendelkezik: „A sportrendezvény biztonsága érdekében a szurkolótáborok sportrendezvényen való részvételének megszervezésekor, valamint a sportrendezvény időtartama alatt és a rendőrség igényei szerint a sportrendezvényt megelőzően, illetve követően a szervező köteles az illetékes rendőri vezetővel együttműködni és részére az igényelt segítséget megadni”<sup>14</sup>. Meg kell állapodni az Stv.-ben meghatározottak szerint abban, hogy az aktuális nézőszámokkal összhangban kell lennie a szektorokban és a szektorok előtt elhelyezett biztonsági személyzet számának. Ha szükséges, fel kell készülnie a szervezőnek arra is, hogy a Rendőrség a rendelkezésre álló információk alapján és a szurkolótáborok egymáshoz való kapcsolatát és viszonyát vizsgálva megemelheti a rendezői létszámot. Ha ilyen jellegű döntés születik a Rendőrség részéről, azt minden esetben írásos formában szükséges rögzíteni a rendezői feladatokat ellátó személy- és vagyonvédelmi gazdasági társaság felé még az előkészítés időszakában. Ez az eljárási rend azért szükséges a későbbiek során, mert a mérkőzés ideje alatt a Rendőrség egyértelműen és dokumentáltan bizonyítani tudja, ha a biztonsági tervben szereplő személyek száma nem állt összhangban a mérkőzés ideje alatt a szektorokban vagy a szektorok előtt felállított rendezők számával. Ez esetben közigazgatási hatósági eljárás keretében tudja a megfelelő intézkedést a későbbiekben megtenni.

<sup>13</sup> Kőrösi - Gál, 2022, 34.

<sup>14</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 68. § (2) bek

## A biztonsági kockázat és az előkészítés kapcsolata

Az, hogy a Rendőrség milyen minőségben fog részt venni a biztosításban, azt a Stv. 68/A. § szakaszában megfogalmazott biztonsági kockázat szerinti minősítés alapján határozza meg a Minősítő Bizottság.

*„(3) Normál és fokozott biztonsági kockázatú sportrendezvényeken a sportlétesítményen belüli biztonságért a szervező felel. A fokozott biztonsági kockázatú sportrendezvény szervezője annak időpontját megelőző 15 napon belül köteles felkérni a sportrendezvény helye szerint illetékes helyi rendőrkapitányságot a sportlétesítményen belüli rend fenntartásában térítés ellenében történő közreműködésre. Normál biztonsági kockázatú sportrendezvényen a szervező a rendőrség közreműködését térítés ellenében igénybe veheti.*

*(3a) Fokozott biztonsági kockázatú sportrendezvény esetében a szervező a biztonságos lebonyolítás érdekében köteles*

- a) a sportrendezvény térítés ellenében történő sportlétesítményen belüli biztosítását kezdeményezni,*
- b) a belépésre jogosító igazolások számáról a rendőrség részére tájékoztatást adni,*
- c) a rendezői létszámot a rendőrség által meghatározott számra emelni,*
- d) a szurkolók parkoltatását, az elhelyezett gépjárművek őrzését szervezni és biztosítani, valamint*
- e) a rendezői és közreműködői listát előzetesen a rendőrség részére átadni.*

*(4) Kiemelt biztonsági kockázatú sportrendezvény esetében a rendőrség a sportrendezvény sportlétesítményen belüli biztosítását közfeladatként végzi”<sup>15</sup>.*

Normál biztonsági kockázatú sportrendezvény esetében is kérheti a szervező a Rendőrség közreműködését. Fokozott biztonsági kockázatú sportrendezvény megtartása esetén a szervező már köteles a rendőrhataloságnál a szerződés megkötését kezdeményezni annak érdekében, hogy a sportrendezvényen belüli biztosításban is szerepet vállaljon a Rendőrség. Ugyanakkor a szervezőt már többletfeladattal is felruhazza a jogalkotó (fokozott és kiemelt biztonsági kockázatú sportrendezvények esetén különösen), ilyen többek között a gépjárművel érkező szurkolók parkoltatása. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy a mérkőzésre érkező szurkolók gépjárműveit a környező utcákban a magánbiztonsági szolgálat felügyeli. Az előkészítés során tisztázni kell az öt látvány-csapatsportág megrendezésére alkalmas rendezvényhelyszínek tekintetében, hogy hány parkoló tartozik a sportszervezethez. Erre azért van szükség, mert elképzelhető, hogy a parkoló befogadóképessége miatt a környező utcákon és tereken parkolnak le a mérkőzésre kilátogató szurkolók, tehát a Rendőrségnek előre intézkednie kell az extrém terhelés miatti jelentős számú rendőri erőről a biztosítással összefüggésben. A mérkőzés időszakában a sportrendezvényvel érintett közterületen a parkoló gépjárművek feltörésének a megakadályozása érdekében a Rendőrség már az előkészület időszakában, a tervezéskor számol a közterület ilyen jellegű fokozott előre tervezhető védelmével.

A rendezvények rendjének a biztonságáért a magánbiztonság szereplői és a Rendőrség egyaránt a felelős. Kiemelt biztonsági kockázatúnak minősített sportrendezvény tekintetében - véleményem szerint - a magánbiztonságnak és a Rendőrségnek kiemelten közös a felelőssége. A Rendőrség közfeladatként való közreműködése magában hordozza a rendőrség egyik feladatát, „a rendőrség védelmet nyújt az életet, a testi épséget, a vagyonbiztonságot közvetlenül fenyegető vagy sértő cselekménnyel szemben...”,<sup>16</sup>. A veszélyelhárítás állami feladat, különböző szintű veszélyek vannak, amit különböző jogi eszközökkel kell kezelni. Kiemelt biztonsági kockázat magában hordozhatja, hogy olyan mértékű veszély alakul ki, amit csak a Rendőrség tud kezelni, mert a jelenlegi jogalkotói döntés értelmében csak ő rendelkezik a kialakult helyzet elhárításához szükséges erővel és eszközparkkal. A legmagasabb biztonsági kockázatba sorolt sportrendezvény esetében a felelősségi köröket nagyon nehéz elhatárolni.

<sup>15</sup> Uo. 68/A. § (2) bek

<sup>16</sup> a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 2. § (1) bek

Ugyanis a mérkőzés biztonsági kockázata miatt bármikor kialakulhat egy olyan esemény, ami rendészeti intézkedéseket követel meg és ezeket rövid időn belül késedelem nélkül meg kell hozni. Ilyenkor arra nincs idő, hogy a biztonsági szolgálat vezetője és a Rendőrség által kijelölt biztosítás parancsnoka elkezdjen azon gondolkodni, ki tartozik felelőséggel. Ebben az esetben a jól kialakult gyakorlat szerint, a biztonság szem előtt tartása mellett, mindkét szervezet közösen, egymással összhangban teszi meg a szükséges intézkedéseket, jelképesen szólva egymás kezét megfogva kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak annak érdekében, hogy a helyzet ne súlyosbodjon.

Nemzetközi viszonylatban, északi szomszédunknál, Szlovákiában is hasonlóan gondolkoznak a sportrendezvények minősítéséről. Szlovákiában 2013. december 4-én elfogadták és 2014. január 1. óta hatályos a közcélú sportrendezvények szervezéséről és egyes törvények módosításáról szóló 2014. évi 1. számú törvény (a továbbiakban: 2014. évi 1. számú törvény). A 2014. évi 1. számú törvény 2. § a., b. és c., pontja rendelkezik a mérkőzések minősítéséről, nemzetközi esemény, kockázatos esemény, különleges (kiemelt) rendszerű esemény kategorizálásával: az (a) pont szerint „*nemzetközi esemény olyan esemény, amelyen különböző országok csapatai vagy több sportoló vesz részt; nem minősül nemzetközi eseménynek az a rendezvény, amelyen más ország állampolgárságú sportolói versenyeznek a Szlovák Köztársaság területén székhellyel rendelkező sportegyesületekben, vagy olyan esemény, amelyet a nemzeti sportszövetség hazai eseményként jelölt meg.* A (b) pont szerint *kockázatos esemény az a rendezvény, amelyet a rendezvényszervező, a sportegyesület, az önkormányzat vagy a rendőrség a közrend megzavarásával, illetve a biztonságot, egészséget, erkölcsöt, vagyont vagy a környezetet fenyegető veszély miatt kockázatosnak minősített.* Végül a (c) pont szerint *különleges (kiemelt) rendszerű esemény*”<sup>17</sup>.

## Szurkolók biztonságos utazása

Az Stv. egyik speciális szabályozása, hogy a „*labdarúgás sportág tekintetében a kiemelt biztonsági kockázatú sportrendezvényre utazó sportszervezet vagy annak biztonsági felelőse a sportesemény biztonságos lebonyolítása érdekében köteles*

- a) *megszervezni a vendégjátékra utazó szurkolók szervezett utaztatását,*
- b) *intézkedni a sportszervezet szurkolóinak létszámával arányban álló számú, a vendég sportszervezet által biztosított utazó rendező biztosításáról, valamint*
- c) *részt venni a szurkolói beléptetésben és a vendégsektor biztosításában*”<sup>18</sup>.

Az elmúlt évtizedekben a labdarúgás szurkolói tettek azért, hogy kiemelt figyelmet kapjanak az utazásuk ideje alatt. Amikor szervezett utazásra kell felkészülni, akkor a Rendőrségnek - a biztonsági szolgálattal közösen - a biztosítás előkészítése során erre kiemelt figyelmet kell fordítania. Előre, pontosan, minden részletre kiterjedően, folyamatosan egyeztetni kell a klubokkal, és ha erre lehetőség van, a szurkolókkal is. Az előkészítés során már információval kell rendelkezni arról, hogy mikor és milyen közlekedési eszközökkel fognak érkezni a szurkolók a helyszínre (szervezetten vagy szervezetlen formában), a szurkolók várhatóan milyen létszámban fognak megjelenni az adott sporteseményen. Egyaránt figyelni kell arra is - és ezt előzetesen, a jegyvásárlás megindítása előtt közölni kell a klubokkal -, hogy a vendégszurkolók csak a vendégek részére dedikált szektorokba vásárolhatnak belépőjegyeket. Ha ez nem valósul meg, mint például a 2022. február 09-ei Vasas - Ferencvárosi TC Magyar Kupa nyolcadöntő összecsapáson, akkor a mérkőzés napján a beléptetést végző biztonsági szolgálat jelzése után kell azonnal, előre nem tervezett intézkedés mellett, a kialakult biztonsági kockázatot kezelni. Vonattal történő szervezett szurkolói csoportok esetén a vonatkísérést és a szurkolók stadionba történő kísérését a Rendőrség a biztonsági szolgálattal és a Magyar Államvasutakkal történő előzetes egyeztetések alapján hajtja végre. A fővárosban hagyományos szurkolói összefogás, hogy az ún. Derby során a szurkolók a Budapesti Közlekedési Központtól (továbbiakban: BKK) bérelt buszokkal érkeznek a mérkőzés helyszínére a vendégszurkolók számára fenntartott területre. Ennek az előzetes megszervezése

<sup>17</sup> URL 8

<sup>18</sup> a sportól szóló 2004. évi I. törvény 68/A. § (4a) bek.

során a BKK bérelt autóbuszainak számához, valamint a vendégszurkolók létszámához kell a kísérésre beosztott rendőröket betervezni. Figyelembe kell venni, hogy a szurkolók mennyi autóbuszban férnek el, mivel a lépcsőzetesen kialakított kíséresi metodikát ehhez kell igazítani. Ennél az előzetes szervezési munkafolyamatnál még hangsúlyosan megjelenik annak tisztázása, hogy a kíséresi feladatra beosztott állomány mennyi idő alatt kíséri el a szurkolókat a gyülekezési helyszíntől a sportlétesítmény vendégek számára fenntartott belépési pontjához (vendégszektorhoz), és onnan szükség esetén mennyi idő alatt érkezik vissza a kísérésben részt vevő rendőri erő az eredeti felállítási helyére. Ez fontos tényező az előkészítés fázisában, mivel az optimális erőfelhasználást is számításba kell venni. Az előkészítés fázisában le kell fektetni az alapokat, hogy a biztonsági szolgálat miként értelmezi a beléptetést és a vendégszurkolók biztosítását, ezt pontosan hány fővel fogja végrehajtani, mivel a vendégszurkolók létszámával arányban kell állnia a rendezők létszámának. Az erre vonatkozó pontos meghatározást a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) kormányrendelet 6. § (3) bekezdése rögzíti: „A 100 főt elérő vendégszurkolói csoport esetén a rendezői létszámnak legalább 10 fősnek kell lennie. A 100 főt el nem érő vendégszurkolói létszám esetén az előbbivel arányos rendezői létszámot kell biztosítani. Minden további 100 fő szurkolónként további 5 fő rendezővel emelkedik a rendezői létszám.”<sup>19</sup>

## A beléptetés biztonsági aspektusai

Az előkészítés során tisztázni kell a biztonsági szolgálattal, hogy a beléptető kapuknál a szurkolók ruházat- és csomagátvizsgálása az ő feladatkörük. Az Stv. az alábbiak szerint rendelkezik: „A sportrendezvényen részt vevő ruházatának, csomagjainak átvizsgálására a rendezvény biztosítását végző rendőr és a biztosítást végző rendező szerv alkalmazottja vagy a rendező is jogosult. Kényszerítő eszköz alkalmazására - ha törvény eltérően nem rendelkezik - kizárólag a rendőr jogosult.”<sup>20</sup> Már említést tettem arról, hogy a sportrendezvény belső rendjéért elsősorban a biztonsági szolgálat, a közterület rendjéért a Rendőrség a felelős. De hol húzható meg a határ ebben az esetben? Azzal, hogy a szurkoló a belépőjegyét felmutatva belépésre jelentkezik a sportrendezvényre, mindenképpen annak a szervezethez tartozó személynek kötelessége a beléptetést elvégezni, aki a belépőjegy ellenőrzését is megkezdi, hiszen logikai sorrendben ezután következhet a ruházat- és csomagátvizsgálás. A Stv. 71.§ (1) bekezdés a) pontja rendelkezik arról, hogy a „néző a sportrendezvény helyszínére akkor léptethető be, ha: a) érvényes belépőjeggyel, bérlettel vagy más, a sportrendezvény helyszínére való belépésre jogosító igazolással rendelkezik (...)”<sup>21</sup>, a (3) bekezdés alapján pedig „Ha a sportrendezvényre belépésre jelentkező vagy a résztvevő a sportrendezvény időtartama alatt az (1) bekezdésben foglalt feltételeknek nem felel meg, (...)”<sup>22</sup> akkor a beléptetést meg kell tagadni, nem lehetőség, hanem kötelezettség. De pontosan kit is terhel ez a kötelezettség? Az Stv. úgy fogalmaz, hogy az illetőt fel kell szólítani a személyazonosságának az igazolására, és a jogalkotó itt a rendezőt határozza meg: „A rendező a személyt felszólítja személyazonossága igazolására.”<sup>23</sup> Ebből következik, hogy a beléptetésnél a jegyellenőrzés már rendezői feladat, és ha rendező utasítására nem igazolja magát a felszólított személy, akkor értesítik a Rendőrséget. Főszabály szerint a Rendőrség nem vesz részt aktívan a beléptetésben, de ha erre felkéri, akkor a segítő támogatást természetesen megadja. Amennyiben a beléptetésnél kéri a Rendőrség hatékony segítségét, akkor az előkészítés során pontosítani kell, hogy milyen okok, körülmények, biztonsági kockázatok indokolják ezt. Ebben az esetben majd a biztosítás kijelölt parancsnoka dönt arról, hogy milyen feltételeket, biztonsági szabályokat vezessenek be. Arra azonban figyelni kell, hogy magát a beléptetést a biztonsági szolgálat hajtsa végre, a Rendőrség majd megteremti azt a körülményt, hogy a beléptetés a legkisebb biztonsági fenyegetés mellett történjen meg. Hangsúlyozom, hogy ezeket már az előkészítés során célszerű kialakítani.

<sup>19</sup> a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) kormányrendelet 6. § (3) bek.

<sup>20</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 71. § (4) bek.

<sup>21</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 71. § (1) bek. a) pont

<sup>22</sup> Uo. 71. § (3) bek.

<sup>23</sup> Uo. 76/A. § (3) bek.



## A sportrendezvények technikai biztosítása, a kép- és hangrögzítő eszközök jelentősége

Az infrastrukturális fejlődésnek köszönhetően a kamerák alkalmazása magasabb fokú biztonsági szolgáltatást nyújt a sportrendezvényeken. Erről az Stv. 74.§-a rendelkezik részletesen. A normál és fokozott biztonsági kockázatú kézilabda, jégkorong, vízilabda, kosárlabda mérkőzéseken jogosult a rendező kamerákkal megfigyelni a beléptetésre váró szurkolók által elfoglalt közterületet és a nézők részére kijelölt parkolókat. Labdarúgó mérkőzések megrendezése esetén az Stv. már a fokozott és a kiemelt mérkőzések során is kötelezően előírja a kamerák alkalmazását. A kamerák alkalmazásáról az Stv. úgy rendelkezik, hogy a Rendőrség által meghatározott számban, továbbá a résztvevők egyedi megfigyelésére alkalmas kamerákat kell elhelyezni, telepíteni. Amikor az Stv. hatályba lépett a jogalkotó segítő szándéka egyértelműen megfigyelhető volt, hiszen 2004-ben nem volt jellemző, hogy a sportrendezvények megrendezésére szolgáló létesítményekben működőképes kamerákat telepítenek. Ahogy az új stadionok megépültek, ezen eszközök telepítése, kialakítása szakmai és biztonsági előírások figyelembevételével megvalósult, a régebbi stadionokban pedig az Stv.-vel összhangban kiépítették őket.

Az előkészítés megkezdésekor egyeztetni kell az üzemeltetővel az eszközök meglétéről, ellenőrizni szükséges a kamerák és a kameraképek működését, a megfigyelt területek lefedettségét, a várható mérkőzésre kilátogató nézők nagyságát. Érdemes továbbá megvizsgálni, hogy milyen a különböző szurkolói csoportok egymáshoz való viszonya. Ezen fő szempontok alapján és ezek figyelembevételével a Rendőrség a saját kezelésében lévő kamerák telepítésével segíteni fogja az adott sportrendezvény biztonságát. Az eszközök Rendőrség által történő telepítése során figyelembe kell venni azokat a területeket, amelyeket a rendező fixen telepített kamerák segítségével ellenőrzés, megfigyelés alatt tart. Amennyiben vannak lefedetlen területek, a rendező figyelmét fel kell hívni arra, hogy lehetőség szerint helyezzen ki plusz kamerákat az érintett területre. Ha erre nincs mód, akkor a Rendőrség a kapacitásai figyelembevételével a segítséget megadhatja. A rendőrségi kamerák terv szerinti elhelyezését az előkészítés során szükséges egyeztetni a Rendőrség erre szakosodott munkatársaival. Az egyeztetések alkalmával a megfigyelés alá vonandó terület kijelölése azért célszerű, mert technikai (például a rádióhullámok terjedési sajátossága) és egyéb (például a terület évszakok szerinti lombosottsága) okok miatt nem biztos, hogy az előkészítés során kijelölt kameraelhelyezési pontok alkalmazhatók. A megfigyelendő terület egyeztetését követően a Rendőrség híradó és dokumentációs szakmunkatársai területbejárás után tájékoztatást nyújtanak, hogy az elképzelés mennyire kivitelezhető. Megteszik a javaslataikat az alkalmazható kamerák (álló, illetve mozgatható) típusára, a terv módosítására – amennyiben szükséges az eltérés az egyeztetésen kialakított tervtől – a megvalósítás érdekében. A kamerák kihelyezésekor szempont, hogy idegen személyek által ne legyenek hozzáférhetők. Amennyiben ez nem biztosítható, akkor a kamerák őrzésének szükségességét jelezni kell az illetékesek felé. További technikai újdonságként jelenhetnek meg a drón eszközök is elsősorban a sportlétesítmény külső biztosításában. Egy 2021-es kutatásban már rávilágítottak, hogy „*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.*”<sup>24</sup>

Mivel ezeken az eszközökön a felvételek rögzítésre kerülnek, egy belső protokollt szükséges kialakítani annak érdekében, hogy a kameraképek felvételeinek a bizonyító erejét maximálisan ki tudjuk használni. Kamera ne azért legyen, mert jól mutat, és hogy el tudjuk mondani, hogy kitelepítettük. A sportrendezvény belső területein történő jogsértések, melyekkel azonnali vagy a későbbiek során intézkedésre okot adó körülmények keletkeznek, minden esetben, már az előkészítés során legyen mindenkinek egyértelmű, hogy a kamerák felvételeinek kimentéséről ki fog gondoskodni, a lementett,

<sup>24</sup> Gál - Molnár, 2021, 70.

archivált felvételeket ki és milyen formában kinek fogja átadni. Az Stv. rendelkezik a felvételek megőrzéséről. „A szabálysértési eljárás, valamint a büntetőeljárás megindításához és lefolytatásához szükséges adatok és információk biztosítása céljából a sportrendezvény befejezését követően a szervező, utazó sportszervezet köteles a rendőrség által a sportrendezvény befejezését követő 120 órán belül megtehető felszólításban megjelölt ideig megőrizni a sportesemény biztosítása során rögzített felvételeket. A rendőrség a szervezőt, a rendezőt, az utazó sportszervezetet a felvételeknek a felszólítást követő legfeljebb 60 napig történő tárolására szólíthatja fel. Amennyiben a felszólításra vagy az (5) bekezdés szerinti adatigénylésre nem kerül sor, a szervező, a rendező, az utazó sportszervezet a rögzített adatokat a rögzítést követő 120 óra elteltével megsemmisíti.”<sup>25</sup> Öt napig köteles a felvételeket a sportszervezet megőrizni, ezt követően a jogszabályi kötelezettségeknek eleget téve megsemmisítik azokat.

Fontos biztonsági ismérve a biztosításnak, hogy kik tartózkodhatnak azon a területen, ahol a sportrendezvénnyel összefüggésben a kameraképeket folyamatosan figyelemmel kísérik. Ezért az előkészítés fázisában konkrétan meg kell határozni ki tartózkodhat a kamera helyiségben. Akik nem jogosultak a kameraképek megfigyelésére, az érintett helyiségben nem tartózkodhatnak. Erre vonatkozóan szigorú intézkedést hozhat a biztosítás parancsnoka, például azt, hogy kizárólag karszalag vagy akkreditációs kártya felmutatásával lehet az adott területre belépni. Az ehhez szükséges engedélyeket, akkreditációt csak és kizárólag az előzetesen regisztrált (szükség esetén ellenőrzött) személyek kaphatják meg. Az előkészítés során fel kell hívni az üzemeltető figyelmét, hogy a kamerák képeinek megfigyelése és rögzítése folyamatosan valósuljon meg. Ha ebben változás történik, akkor a biztonsági szolgáltatón keresztül a Rendőrség részére ezt azonnal jelezni kell a későbbi problémák megelőzése érdekében.

## Összegzés helyett

A téma kidolgozottságához elengedhetetlenül szükséges, hogy az Stv. fent áttekintett rendelkezései mellett megvizsgáljuk a sportrendezvények biztonságáról kiadott 54/2004. (III. 31.) kormányrendeletet, amelyet a sportrendezvények előkészítése során szintén folyamatosan szem előtt kell tartani, kiemelten a sportrendezvények biztonsági szempontból Minősítő Bizottság határidejére vonatkozó fő szabályait, amelyet a hivatkozott kormányrendelet 2. § (6), (7) és (8) bekezdéseiben találhatjuk meg. Ezek alapján: „A Minősítő Bizottság a sportrendezvény biztonsági kockázat szerinti minősítésére legkésőbb a mérkőzés megrendezése előtt 18 nappal tesz javaslatot.

(7) Ha a mérkőzés megrendezési időpontja, vagy résztvevői a Minősítő Bizottság ülésének időpontjában még nem ismertek, a javaslatot legkésőbb a mérkőzés előtt 10 nappal kell megtenni.

(8) A sportrendezvény biztonsági kockázat szerinti minősítésére vonatkozó döntést legkésőbb a mérkőzés megrendezését megelőző 15 nappal, a (7) bekezdésben meghatározott esetben 5 nappal korábban kell meghozni”<sup>26</sup>.

A sportéletben a bajnoki rájátszások esetén gyakran előforduló és megoldásra váró probléma - főként a kosárlabda és a vízilabda látványsportágak vonatkozásában -, hogy a Minősítő Bizottság - a sportági szakszövetségek versenykiírása miatt - a kormányrendeletben meghatározott 5 napos határidőn belül nem tudja meghozni az adott mérkőzésre vonatkozó minősítést. A jelenlegi probléma megoldására egy lehetőséget látok, mégpedig azt, hogy az érintett sportági szakszövetség az adott évre vonatkozó versenykiírásuk tervezése során vegyék figyelembe azt a problémát, hogy a sportrendezvényeikkel összefüggésben a Minősítő Bizottságnak, a Rendőrségnek és a magánbiztonsági cégeknek is olyan jellegű feladataik keletkeznek, amelyeket a lehető legmagasabb színvonalon kell végrehajtani és a törvényi előírásoknak is meg kell felelni.

Írásomban felvillantottam az előkészítés egyes, de igen fontos elemeit, természetesen a fókuszban a labdarúgó mérkőzések előkészítéséről olvashattunk. Az elmúlt évek sporteseményeinek a biztosítása

<sup>25</sup> a sportról szóló 2004. évi I. törvény 74. § (3) bek

<sup>26</sup> a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) Kormányrendeletet 2. § (6), (7), (8) bek

után kijelenthetjük, hogy megfigyelhető a mérkőzések évről évre, eseményről eseményre biztonságosabb lebonyolítása. Gondoljunk csak bele az EURO 2020 mérkőzésekre és az idei Európa - liga döntőjére. A Rendőrség és a magánbiztonsági szektor szereplői magas színvonalú szakmai előkészítése mellett fontos kiemelni az infrastruktúrát, hiszen ezek az új épületek, létesítmények már teljes mértékben megfelelnek a nemzetközi biztonsági előírásoknak is, továbbá figyelembe vették a helyi igényeket jogi, technikai és rendészeti sajátosságokat is. A precíz előkészítéseknek köszönhetően Magyarországon biztonsággal látogathatók a sportesemények.

## Irodalomjegyzék

- Dénes Ferenc, Misovicz Tamás (1994): Bevezetés a sportökonómiába. Vezetéstudomány. XXV. évf. 3. szám
- Gál Erika, Molnár Ferenc (2021): Az infokommunikációs eszközök evolúciója és jövője a rendészet alkalmazásában (II. rész). Közbiztonsági Szemle II. évf. 1. szám 65-77.
- Kozmann György (2016): TAO az utánpótlás-nevelés szolgálatában, sportgazdasági megközelítésben. Konferencia előadás. Debreceni Egyetem GTK. 2016. március 17–18.
- Kőrösi Boglárka, Gál Erika (2022): A szurkolók és rendőrség kapcsolatának vizsgálata a rendőrség által biztosított labdarúgó-mérkőzéseken. Közbiztonsági Szemle III. évf. 3. szám 21-36.

## Jogforrások

- 2004. évi I. tv. a sportról
- 1994. évi XXXIV. tv. a rendőrségről
- 54/2004. (III. 31.) Kormányrendeletet a sportrendezvények biztonságáról

## Internetes hivatkozások

- URL1: ESPN, Darren Rovell: 427 million people will be watching esports by 2019, reports Newzoo [https://www.espn.com/esports/story/\\_id/15508214/427-million-people-watching-esports-2019-reports-newzoo](https://www.espn.com/esports/story/_id/15508214/427-million-people-watching-esports-2019-reports-newzoo) (2023.04.14.)
- URL2: Nemzeti Sport, Farkas Máté: Az e-sportos világbajnok többet keresett, mint Djokovics Wimbledonban! [https://www.nemzetisport.hu/egyeb\\_egyeni/az-uj-e-sport-vilagbajnok-tobbet-keresett-mint-djokovics-wimbledonban-2715505](https://www.nemzetisport.hu/egyeb_egyeni/az-uj-e-sport-vilagbajnok-tobbet-keresett-mint-djokovics-wimbledonban-2715505) (2023.04.14.)
- URL3: Kiss Brigitta: Sporttudományi és edzéselméleti alapismeretek [https://psycho.unideb.hu/sportpszichodiagnosztika/fejezetek/kb\\_sporttudomanyi/\\_book/a-sport-fogalma.html](https://psycho.unideb.hu/sportpszichodiagnosztika/fejezetek/kb_sporttudomanyi/_book/a-sport-fogalma.html) (2023.04.14.)
- URL4: Domokos Mihály: A testnevelés és sport tanításának elmélete és módszertana [http://www.jgypk.hu/tamop13e/tananyag\\_html/testnevtan/sport.html](http://www.jgypk.hu/tamop13e/tananyag_html/testnevtan/sport.html) (2023.04.14.)
- URL5: <https://www.duol.hu/helyi-eletstilus/2023/02/hazank-also-olimpiai-bajnoka-hajos-alfred-a-magyar-delfin> (2023.04.14.)
- URL6: Magyar Labdarúgó Szövetség Hivatalos Honlapja <https://www.mlsz.hu/hir/a-tao-palyaztatasarol> (2023.04.14.)
- URL7: Index, Borsi Gergely: Az állam 923 milliárd forintot költött sporttámogatásokra az elmúlt évtizedben <https://index.hu/gazdasag/2021/11/22/az-allam-923-milliard-forintot-koltott-sporttamogatasokra-az-elmult-evtizedben/>
- URL8: 1/2014 Coll. törvény a közcélú sportrendezvények szervezéséről és egyes törvények módosításáról, Forrás: Zákony pre ludi (Szlovák netjogtár) <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2014-1> (2023.04.14.)

Szabó Krisztofer

## A magyar körzeti megbízotti szolgálati forma problémaorientált megközelítése nemzetközi kitekintéssel

The problem-oriented approach of the Hungarian district representative service form with an international outlook

### Absztrakt

Kétségtelen, hogy a körzeti megbízotti szolgálati forma az útkeresés időszakában van. Mára a gyakorlat alakította kényszerpályára állított, dinamikusan változó szabályozás mellett egyes, több évtizedes alapelvek, alaprendeltetések kérdőjeleződnek meg, veszítik el jelentőségüket. Ebben a bizonytalan helyzetben jól jönnek a kapaszkodók, melyeket más országok jó gyakorlata, illetve a saját tapasztalataink, valamint a lakossági igények biztosíthatnak. A műben néhány, a szolgálati formát érintő probléma és lehetséges megoldás kerül ismertetésre.

Kulcsszavak: körzeti megbízott, fejlődéstörténet, Szlovákia,

### Absctract

There is no doubt that the district representative service form is in the period of finding its way. Today, in addition to the dynamically changing regulation set on a forced path shaped by practice, some decades-old basic principles and basic orders are being questioned and losing their significance. In this uncertain situation, handrails come in handy, which can be provided by the good practice of other countries, our own experience, and the needs of the public. In this work, some problems and possible solutions concerning the form of service are described.

Keywords: neighbourhood police officer, development history, Slovakia

## Bevezetés

„A körzeti megbízotti szolgálati formát annak 1954-es bevezetésétől áthatja a feladatok összetettsége, sokoldalúsága.”<sup>1</sup> A hön áhított professzionalizmus eléréséhez azonban inkább a specializálódáson, mintsem a polihisztor léten keresztül vezet az út. A túlzott sokoldalúság, összetettség a szolgálati forma alapvető rendeltetését, a kapcsolattartást és annak eredményességét veszélyezteti. Sőt, napjainkban a kapcsolattartás mellett számos olyan probléma merült fel a körzeti megbízottak körében, amit akár közösen, akár nemzetközi kitekintéssel és a jó gyakorlat beemelésével meg lehetne oldani és ezáltal fejleszteni ezt a szolgálati formát. Céлом annak prezentálása, hogy melyek azok a problémaforrások, amelyekkel magyarországi viszonylatban is találkozunk és melyek azok a praktikák, amelyeket esetleg nemzetközi vonalról be lehet építeni a magyar rendszerbe. Nemzetközi példaként az Szlovákiára esett a választás. Céлом volt, hogy ne menjek annyira messze hazánktól, mert túlzóan tág megközelítés megnehezíti az összehasonlítást. Szlovákiára azért esett a választás, Magyarországhoz hasonló posztszocialista országgént ott is jelen van a körzeti megbízotti szolgálat, azonban olyan formában, amely egy új perspektívában mutatja be ezt a szolgálati formát.

A napjainkban létszámhiányként vagy feladattöbbletként emlegetett jelenség kapcsán a körzeti megbízotti szolgálati forma jelentős mértékben átalakult, ennek köszönhetően pedig alapelveiben, rendeltetésében rendült meg, halványult el jelentősége. Egyes nézetek szerint a szolgálati forma válaszút elé érkezett: megújul (megreformálásra kerül) vagy megszűnik.<sup>2</sup> Mindenesetre hatványozottan igaz az elképzelés, miszerint „Nem fér meg egymás mellett egy szervezeti egységben a szolgáltató jelleg, a nyílt fizikai erőszak és a represszív büntetések alkalmazása. Márpedig akkor, amikor a KMB feladatainak komplexitását hangsúlyozzuk, elismerjük azt, hogy gyakran egymásnak ellentmondó cél elérése érdekében alkalmazzuk ezt a szolgálai formát.”<sup>3</sup> Továbbra is kérdés, hogy a közösségi rendőri attitűddel mennyire összeegyeztethető a helyszíni bírságolás, illetve a közigazgatási bírság kiszabása.<sup>4</sup>

## A körzeti megbízotti szolgálat történeti áttekintése

<sup>1</sup> Papp, Major 2022, 2645

<sup>2</sup> Papp 2023

<sup>3</sup> Major et al 2014

<sup>4</sup> Tihanyi 2013

A körzeti megbízotti szolgálat, mint a közrendvédelmi szolgálati ág egyik legfontosabb beosztásának története megközelítőleg 70 éve kezdődött el. A körzeti megbízotti szolgálati forma a rendőrség szervezetén belül az elmúlt évek alatt igyekezett megtartani mindazon szabályokat és előírásokat, amit ez a feladatkör elvár tőlük, mindamelllett, hogy a politikai életben és a lakosság szellemiségében folyamatos változás valósult meg.<sup>5</sup>

Ezt követően a szervezeti egységen belül kialakult az elkülönülés, ami által mind a bűnügyi, mind a közbiztonsági egységek külön-külön tudtak tevékenykedni. Azonban a rendőri munka elvégzését nehezítette, hogy vidéken nem volt megfelelő szolgálatellátás, hiszen olyan színvonalú közterületi szolgálatot nem tudtak biztosítani, mint a fővárosban.<sup>6</sup> A színvonal és hatékony szolgálati forma ellátása érdekében 1952-ben a Magyar Népköztársaság belügyminiszterének 0075/1952.IV.ÜCS.sz. rendelete által hozták létre a területfelelősi rendszert.<sup>7</sup>

A területfelelősi rendszer megalakulásával már észlelhető változások jelentkeztek, ebből kifolyólag beszélhetünk arról, hogy ez volt az első olyan szolgálati forma, ami a körzeti megbízotti szolgálat elődjeként valósult meg. Ezek a változások Falus György 1953-ban megjelent írásában is megjelentek, amelyek közé sorolta, hogy megszilárdult a rendőrség és a lakosság közötti viszony, egyes területek sokkal nagyobb ellenőrzésen estek át, a szolgálatellátás sikerét növelte, hogy a szolgálatot ellátó rendőrök hely- és személyismerete gyarapodott, illetve, hogy „*portyaszolgálat*” megszűnt és egyre inkább kialakult a kezdeményezőképeség a rendőröknél.<sup>8</sup> A mai körzeti megbízotti szolgálat alapszabályai, már a területfelelősi szolgálat során megfogalmazódtak. Azonban számos olyan probléma jelentkezett a területfelelősi szolgálattal kapcsolatban, ami nehezítette a szolgálati feladatok célját. A lakossággal való kapcsolattartást nagyban nehezítette, hogy a szolgálatot ellátó rendőrök csak a szolgálati idejük alatt tudnak kapcsolatokat kialakítani, ápolni, hiszen a rendőrök az rendőrsokről indultak a szolgálatba és oda is kellett visszatérniük. A lakóhely és szolgálatellátás helye akkoriban nem egy és ugyanaz volt, így a rendőrnek az utazás is időbe telt, ami a családi és magánéletét is megnehezítette. Falus György szerint „*ezért a kapcsolat csak felszínes lehetett*” a lakossággal.<sup>9</sup> Mivel megmutatkoztak a területfelelősi szolgálat hibái, fontos volt ennek továbbfejlesztése, ami által létrejött a „*kihelyezett területfelelős*” szolgálati forma, amelynek egyik legfontosabb eleme az volt, hogy a területi felelős életvitelszerűen tartózkodott azon a településen, területen élt, ahol szolgálatot látott el. A szovjet mintára kialakított szolgálati forma alapelveinek lefektetése Magyarországon 1953-ban az akkori belügyminiszter 24. és 27. számú parancsában jelent meg. Ezt követően 1954 januárjában indult el az első tanfolyam. A következő hónapban kísérletszerűen 42 fő kezdte meg szolgálatát a Kecskeméti járásban 5 fő pedig Várpalotán.<sup>10</sup> A körzeti megbízotti és területfelelősi szolgálat 1956-ig egymás mellett folyamatosan működött, majd 1957-től a területfelelősi rendszer intézménye teljesen megszűnt és a körzeti megbízotti szolgálat maradt meg.

A körzeti megbízotti szolgálati forma szabadságát önmagában az is nyújtotta, hogy a körzeti megbízottak szolgálati idejüket és útvonalukat maguknak osztották be. Természetesen a szolgálati beosztás során figyelemmel kellett lenni arra, hogy havi szinten legalább 200 órát teljesíteniük kellett. A szolgálat megkezdése előtt jelentési kötelezettsége volt előljárója felé, hogy tudják mikor lesz szolgálatban.<sup>11</sup> A tervezés és szervezés figyelembe vételével születtek egyes alapszabályok melyek szerint a körzeti megbízottnak a szolgálati idejének 40%-át éjszaka kellett teljesíteni.

Az idő múlásával és a szolgálati forma fejlődésével a körzeti megbízottak körében is megjelentek a bűnügyi tevékenységek, amelyek által nagyobb segítséget tudtak nyújtani a bűnügyi feladatokat ellátó személyeknek. Az önálló bűnügyi tevékenykedés jelentős sikert hozott, mivel a körzeti megbízottak a lakosság bizalmába férkőzve és jó kapcsolatokat ápolva a bűnügyi feladatok 70%-át eredményesen zárták le. Ebben az időben a körzeti megbízottak azáltal tudtak ilyen eredményeket elérni, hogy

<sup>5</sup> Tihanyi – Papp 2022 a

<sup>6</sup> Tihanyi – Papp 2022 a

<sup>7</sup> 0075/1952.IV.ÜCS.sz. rendelet

<sup>8</sup> Tihanyi – Papp 2022 a

<sup>9</sup> Falus 1953

<sup>10</sup> Tihanyi – Papp 2022 a

<sup>11</sup> Tihanyi – Papp 2022 a

„kimagasló szakmai felkészültség” és „rendezett családi élet” volt jellemző rájuk és a környezetükre. Az előjáró parancsnokok szemszögéből elengedhetetlen volt, hogy azt a körzeti megbízottat, akik megbíznak feladatának ellátásával, azt ismerjék és tudják, hogy milyen képességei vannak az adott személynek. A forradalom után a rendőrség 1957-ben átalakította a körzeti megbízotti feladatokat és „általános és állandó jelleggel” hoztak létre szolgálatot a „Magyar Népköztársaság belügyminiszterének 40. számú parancsával”. A szolgálati formával járó alapfeladatok, mint a kapcsolattartás, bűnügyi jellegű tevékenységek olykor eltompultak és az előjárók sok esetben használták a körzeti megbízottakat privát célú tevékenységek elvégzésre, információszerzésre. A sikeres szolgálatellátást az is akadályozta, hogy a parancsnoki réteg szabálytalanul olyan feladatokkal bízta meg a körzeti megbízottakat, amik nem tartoztak a hatáskörükbe.<sup>12</sup> Mivel ez a szolgálati forma még mindenki számára újdonság volt, sokkal gyakoribb volt, hogy az előjáró tüzetes munkája elmaradt és az egyes beszámoltatások, parancsnoki kivizsgálások sem kerültek megfelelően elvégzésre és elvégeztetésre.

A körzeti megbízottak egy kapocsnak számítottak a bűnügyi szervek és a politikai nyomozók között, mivel ezek a szervek szoros kapcsolatban álltak egymással és az információáramlás folyamatos volt. Ebből kifolyólag a bűnügyi feladatok körében problémaforrás lett, hogy a körzeti megbízottak szolgálati területükön nincsenek tisztában az oda költöző vagy illegálisan ott tartózkodó személyekkel, akik között megbújva lehet akár egy bűnöző személy is.

A körzeti megbízotti szolgálattal kapcsolatos gondolkodás mód miszerint ezt a szolgálati formát csak közrendvédelmi parancsnok felügyelheti, az 1960-as évekre kezdett elhalványulni és bevonásra kerültek ellenőrző parancsnokokként a „bűnügyi és igazgatásrendészeti alegységek parancsnokai”, akik támogatni és felügyelni kezdték a körzeti megbízottak munkáját.<sup>13</sup> Ebben a időszakban nagy problémát jelentett, hogy a körzeti megbízottak nem voltak tisztában azzal, hogy milyen bűncselekmények zajlanak le szolgálati területükön, amelynek központi forrása abból eredt, hogy a legtöbb sértett személy a rendőrkapitányságok bűnügyi szolgálati ágának jelentette az eseményt, így nem értesült róla a körzeti megbízott és a rendőrőrsök sem, a bűnügyi szakemberek általi tájékoztatás mulasztásának okából. Benkei András belügyminiszter 0020. számú parancsa által a körzeti megbízottak számára saját szolgálati jelvényt vezettek be, amelyet szolgálaton belül kötelező volt viselni, amennyiben nem látott el szolgálatot úgy opcionális volt magánál tartani.<sup>14</sup>

„Kőrösi György r. vezérőrnagy, miniszterhelyettes jóváhagyásával” 1964-ben megszületett a „12.200/1964.”<sup>15</sup> számú, első „körzeti megbízotti szabályzat”, amely már részletesen szabályozta a szolgálati formához kapcsolódó alapszabályokat. A szabályzat alapvetően a körzeti megbízottat olyan lakossági kapcsolat kialakítására irányítja őket, amely által akár egy prevenciós eredmény is kialakulhat abból, ha a lakosság ismeri a körzeti megbízottat és folyamatosan kommunikálnak vele. Illetve a már bekövetkezett bűncselekményeknél az ismertségből fakadóan a bűncselekmények felderítésének elősegítését jelentené a lakossággal való együttműködés. Ez a speciális szolgálati beosztás azonban magába foglal kritériumokat, amelyek objektív és szubjektív elemekre voltak bonthatók. Objektív feltételek által körzeti megbízottnak az a tiszthelyettesi vagy tiszti rendfokozattal rendelkező személy felelt meg, akinek meg van az alapfokú végzettsége, megfelelő szakismereti képzettséggel rendelkezik és szolgálati ideje már többéves. Szubjektív feltételként az önálló szolgálatellátásra való alkalmasság volt kritérium.

## A körzeti megbízotti szolgálati forma jelenlegi helyzete

Az idő múlásával az első kmb szabályzatot 1978-ban és 1995-ben új norma követte, majd a rendőrség a 2010-es évet követően gondolta szükségesnek a körzeti megbízottak szabályozásának átgondolását, melynek eredményeként 2015-re elkészült és kiadásra került az új körzeti megbízotti szabályzat.<sup>16</sup> Az új szabályzatban megmaradt az eddigi kinevezési, felmentéssel kapcsolatos véleményezési jog, illetve, hogy a körzeti megbízotti szolgálati beosztásba megbízott személyt be kell mutatni az adott település

<sup>12</sup> Tihanyi – Papp 2022 a

<sup>13</sup> Tihanyi – Papp 2022 b

<sup>14</sup> Tihanyi – Papp 2022 b

<sup>15</sup> 12.200/1964. Körzeti megbízotti szabályzat

<sup>16</sup> 26/2015. (XII.9.) ORFK utasítás a körzeti megbízotti szabályzatról

helyi szerveinek, vezetőinek. Az önkormányzat és a körzeti megbízott között lévő kapcsolat és bizalom alapja az ügyek együttes megoldása, hogy folyamatos és stabil legyen az együttműködés. 2010 óta egyre jobban stabilizálódott a központosítás a rendszert illetően.

A körzeti megbízottak körét a központosítás oly módon érintette, hogy a 2015. évi szabályzat megszüntette a körzeti megbízott általi szolgálattervezést.<sup>17</sup> 1995-ben már megfogalmazódott, hogy bizonyos területeken kevés az egy fő körzeti megbízott és a megfelelő szolgálatellátás, illetve a rendőrség lakosság általi elérhetőségének fokozása céljából szükség lenne több rendőrőrsre. Ezt nevezték „*őrsprogramnak*”.

## A „Plakátsaru”

Zuglóban szolgálatot ellátó Tomis Károly r. főörzszászlós körzeti megbízott figyelt fel arra, hogy a lakosság már nem veszi igénybe a fogadóórát. Ennek ügyében lépett és nem várta, amíg hozzá mennek el, hanem ő ment a lakossághoz. A kapitányság és az önkormányzat is támogatását fejezte ki, ezáltal plakátokat kezdtek el készíteni, amelyen Károly volt látható egyenruhában az „*Őn körzeti megbízottja*” címmel. A plakáton szerepeltek azok a kérdéskörök, amellyel a lakosság hozzá fordulhat, illetve az elérhetősége. Az önkormányzat nagy pénzügyi támogatást nyújtott, és még telekommunikációs eszközt is biztosítottak számára, amin elérheti őt a lakosság vagy ő a lakosságot.

Nagy sikert arattak ezzel az ötlettel, mivel egyre többen kezdték el keresni telefonon, személyesen Károlyt. A médiának köszönhetően gyorsan híres „plakátsaru” lett Károlyból, majd ennek következményeként megjelent egy másik plakát is amelyen már a „*Te iskolarendőröd*” szöveg jelent meg. Tomis észrevette a jó potenciát abban, hogy kihasználva a médiát igyekszik közvetlenebbé tenni a rendőrség és a lakosság kapcsolatát. Így jött létre a Facebook-on az „*Őn körzeti megbízottja*” oldal, amelyen bárkivel tudott kommunikálni, kapcsolatot tartani, amely csak szakmai jellegű volt.<sup>18</sup>

Azonban a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról szóló 2015.évi XLII. törvény megadta azt a lehetőséget az országos rendőrfőkapitánynak, hogy megtiltsa a rendőröknek a médiában való szereplést.<sup>19</sup> Ezen jogával élt az országos rendőr-főkapitány és ebből kifolyólag megszüntetésre került a Facebook oldal.

A körzeti megbízotti szolgálat alapja a lakossággal való kapcsolattartás, azonban ellentétbe ütközhet rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati viszonyáról szóló 2015. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Hszt.) szabályaival, mivel „*Az országos parancsnok és az országos főigazgató közjogi szervezetszabályozó eszközben megtilthatja, hogy a hivatásos állomány tagja az internetes felületen magánszemélyként való megnyilvánulásakor, magánvélemény nyilvánításakor a hivatásos állományba tartozására vonatkozó adatot hozzon nyilvánosságra.*”<sup>20</sup>

## Szomszédom a rendőr

2015-ben egy újabb programmal állt elő Tomis Károly a „*Szomszédom a rendőr*” nevet kapta. A kezdeményezés alapját az szolgálta, hogy Károly úgy gondolta, hogy az lenne a legjobb, ha az önkormányzat támogatásával a körzeti megbízottak beköltözhetnének a lakosság közvetlen közelébe egy olyan típusú lakásba, amely minden lakosnak egyértelmű jelzést ad arról, hogy az adott épületben lakik a körzeti megbízott, akikkel bármikor fordulhatnak.

A Zuglói Közbiztonsági Nonprofit Kft (ZKNP) támogatásával ez el is indult és a programnak köszönhetően a körzeti megbízottak a járművek mellett még telekommunikációs eszközöket is kaptak, amelyek azt a célt szolgálták, hogy a képes a körzeti megbízott minden kamerát figyelni, amely Zugló térségében van felszerelve. Ez az ötlet nagyban segítette a körzeti megbízottakat abban, hogy a nap bármelyik pontjában ellenőrizni tudták az adott történéseket és képesek voltak reagálni rá.

<sup>17</sup> Tihanyi – Papp 2022 c

<sup>18</sup> Tihanyi – Papp 2022 c

<sup>19</sup> 2015. évi XLII. törvény a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról 21. § (3) bekezdés.

<sup>20</sup> 2015. évi XLII. törvény a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati viszonyáról, 21.§, 16.pont A véleménynyilvánítás szabadsága

A ZKNP közzétette a saját honlapján azt a lehetőséget, amin bárki megkeresheti a körzetében vagy az adott tartózkodási helyén szolgálatot ellátó körzeti megbízottat. A térképes felületen helyszín megjelölésével tájékozódhatunk a település körzeti megbízottjának nevééről, elérhetőségeiről és egy fényképről, amely által felismerhetjük. Ezen felül névjegykártyákat és szórólapokat is készítenek, amellyel igyekeznek minden korosztályhoz eljuttatni az elérhetőségeket. Az oldal egyik negatívuma azonban az, hogy nem hiteles, mivel nem frissített adatokat látunk és találkozhatunk olyan körzeti megbízottakkal, akik már nem látnak el szolgálatot vagy éppen más településre lettek már vezényelve.<sup>21</sup>

## A nyomozati munka

A körzeti megbízotti szolgálati formával összefüggésben nem csak a kapcsolattartás merült fel problémaként, hanem a bűncselekmények megnövekedett száma is. A bűnözés már nem csak mennyiségileg emelkedett, hanem annak elkövetési magatartása és minősége is változott. A rendőrség és a világ fejlődésével együtt fejlődtek a bűnelkövetők is. Egyre több súlyos bűncselekményt követtek, megnövekedett a bűncselekmények száma. A rengeteg bűnelkövetéssel nem tudott bírni a rendőrség bűnügyi szolgálati ága és igyekeztek ezt oly módon egyensúlyban tartani, hogy nagyobb létszámmal vontak be körzeti megbízottakat is a nyomozati végrehajtásba.

A gyakorlatban alapvetően nem jellemző a nyomozati munka, mivel bűnügyi akta nem szerepelhet a nevében és önálló nyomozati tevékenységet az országos rendőrfőkapitány bűnügyi helyettesének utasítása alapján nem végezhet. Ez abból is fakad, hogy alapvetően nem is a nyomozás az alapfeladata egy körzeti megbízottnak, hanem a nyomozati munka sikeréhez való hozzájárulás különböző információkkal, amelyeket a lakossággal ápolt kapcsolataiból szerzett meg és használt fel.<sup>22</sup>

Azonban a körzeti megbízott számára a nyomozati munka egy jó lehetőséget biztosítana arra, hogy a szolgálati területén megerősítse a lakossággal való kapcsolatát azáltal, hogy megismeri a lakosság problémáit, gondjait. Illetve az ott élőknek is megnyugvás az, ha azt érzik, hogy a körzeti megbízottjuk foglalkozik az ügyeikkel és ezzel a köznyugalom is jobban biztosítható. Az önálló nyomozati tevékenység – a szabályzatban foglaltak ellenére – a gyakorlatban – bűnügyi országos rendőrfőkapitány utasítására – évekig tilos volt a körzeti megbízottnak, ma újra lehetséges, a vármegyei rendőrfőkapitány döntése alapján.

## A körzeti megbízotti szolgálat a fővárosban

Budapest lakossága jelenleg 1 723 836 fő és a fővárosnak XXIII kerülete van.<sup>23</sup> A Budapesten szolgálatot ellátó rendőröknek csak kevés százaléka körzeti megbízott. Egy-egy kapitányság 100-150 fős és ebből 10-20 körzeti megbízott van. A területi szervként működő közrendvédelmi főosztályon alapvetően nem lát el szolgálatot körzeti megbízott, így saját becslés alapján a teljes állománynak megközelítőleg 5-8 %-a lehet körzeti megbízott.

A folyamatos leszerelések és létszámhiányból adódóan észrevehető, hogy Budapesten és a vidéki településeken a körzeti megbízotti szolgálati forma teljesen elkülönül, eltérő sajátosságokat mutat. A körzeti megbízottak a fővárosban már nagyon régóta nem tudnak olyan minőségi körzeti megbízotti feladatot ellátni, mint vidéken szolgáló kollégáik. A szolgálati forma kezdetén már külön kezelték a vidéki és a nagyvárosi körzeti megbízottak, nem is véletlenül.

A legtöbb körzeti megbízott járőrtevékenységet és olyan feladatot lát el, amely nem az ő tevékenységi körébe tartozik. Nincs lehetőség a lakossággal való kapcsolattartásra, mivel vannak olyan kapitányságok, ahol a körzeti megbízottakkal együtt napszakonként 2-3 fő közterületi szolgálatot ellátó rendőr jut a kerületre, akik a Tevékenység-irányítási Központ által meghatározott feladatokat látják el és nem a körzeti megbízotti feladataikat. Ebből adódóan gyengül a színvonal a rendőrök és az állampolgárok között, amelyet eddig igyekeztek fenntartani.

Tapasztalataimon alapuló véleményem szerint a körzeti megbízotti szolgálat jelenleg a fővárosban nem tud megfelelően működni és szolgálatot ellátni, hiszen egyre több a leszerelő. Az Országos Rendőr-

<sup>21</sup> Tihanyi – Papp 2022 c

<sup>22</sup> Tihanyi – Papp 2022 c

<sup>23</sup> URL1



főkapitányság nyilatkozta a Magyar hang hírközlési oldalnak, hogy „*Június 1. és 8. között összesen 299 hivatásos állományú nyújtotta be lemondási kérelmét.*”<sup>24</sup> Értesüléseim szerint a leszerelési szándékot benyújtó budapesti rendőrök, nagyrészt a közrendvédelmi szolgálati ág képviselői, akik között nem csak járőrök, hanem körzeti megbízottak is szerepelnek.

## Kérdőív

Abból a hipotézisből kiindulva, hogy Budapesten nem tud megfelelően működni a körzeti megbízotti szolgálat, egy kérdőívet hoztam létre, amellyel felmértem, hogy különböző településeken hogyan működik a körzeti megbízott szolgálati forma. A kérdőív kiküldésétől, annak lezárásáig 1,5 hónap telt el és 115 ember töltötte ki. A kérdőívem alapelve arra épült, hogy kiderítsem a különböző lakhelyeken élő, különböző korosztályú és nemű emberek tapasztalatait a saját körzeti megbízottjaikkal kapcsolatban. A kérdőívem teljesen anonim rendszerre épült. A kitöltők nemére, életkorára, illetve a lakóhelyükön töltött időre vonatkozó általános kérdéseket követően a körzeti megbízottakkal kapcsolatos attitűdökre voltam kíváncsi. Kérdés volt, hogy a kitöltők ismerik-e a körzeti megbízottjukat, valamint elérhetőségeit illetve kerültek-e vele közvetlen kapcsolatba. Fontosnak tartottam kideríteni, hogy mennyire van egyáltalán igény a körzeti megbízottakkal történő kapcsolattartásra, valamint annak során a modern technológia nyújtotta lehetőségek kiaknázására.

Az első kérdés a kitöltő nemére vonatkozott, hogy meg tudjam állapítani, hogy ki milyen arányban ismeri vagy nem a körzeti megbízottját. A nemek eloszlása a következőképpen alakult. A 115 fő kitöltőből 77 fő nő (67%) és 38 fő férfi (33%) töltötte ki a kérdőívet. A második kérdés a korosztályra vonatkozott, hogy külön-külön jól látható legyen a kitöltők életkora és az abból fakadó tapasztalatai. A legidősebb kitöltő egy 74 éves férfi volt. A korosztályi eloszlásban a legtöbb kitöltés (6 fő) 62 éves személyektől érkezett, akik a kérdőívük szerint 20 éve községben élnek.

Különböző válaszok születtek az ott töltött éveket tekintve, azonban legtöbb válaszként a 20 év került megjelölésre (12 fő). Nagy százalékban volt jelen még a megjelöltek között a 15,17,18 és 30 év, illetve volt két személy, akik 57 és 68 éve élnek a lakóhelyükön. Számomra ez egy pozitívum, hiszen így lehet a legmegfelelőbbben megvizsgálni azt, hogy az eltelt évek alatt mennyire alakult ki kapcsolat a lakosság és a körzeti megbízottak között. A legtöbb válasz 12 főtől érkezett, akik 20 éve (10,4%) élnek a lakóhelyükön. Majd 6 fő jelölte, hogy 17 éve (5,2%) lakik a megadott lakóhelyen.

A 115 kitöltő közül arra a kérdésre, hogy ott tartózkodása óta találkozott-e a körzeti megbízottjával, 66 fő válaszolt (57,4%) igennel és 49 fő (42,6%) írt nemet. Jól látható, hogy a kitöltő személyek között legnagyobb arányban a község és a város, mint lakóhely típus volt jelen. Az eredmény annak ellenére született, hogy a községben, városban nagyobb eséllyel ismeri a lakosság a körzeti megbízottat, hiszen az emberek saját lakókörnyezetükben is kiterjedtebb személyismerettel rendelkeznek, mint egy nagyvárosban.

Felmérésre került a kérdőívben, hogy azoknak a személyeknek, akik találkoztak körzeti megbízottjaikkal pozitív vagy negatív tapasztalatokat gyűjtöttek. Kiderült, hogy 69 főből 66 személynek (95,7%) pozitív tapasztalata volt a körzeti megbízottjával kapcsolatban és összesen 3 személynek (4,3%) volt negatív élménye. Ez egy megfelelő aránynak nevezhető, hiszen arra lehet következtetni, hogy az egyes körzeti megbízottak lakossági szempontból megfelelően látják el feladataikat, mivel túlnyomó többségben pozitív tapasztalat került megjelölésre.

A körzeti megbízotti ismeretekhez kapcsolódóan 115 kitöltő személy közül összesen csak 68 fő (59,1%) tudja, hogy ki a körzeti megbízott a lakóhelyén és 47 fő (40,9%) nincs tisztában azzal, hogy ki lát el szolgálatot körzeti megbízottként. Ez viszont sajnálatos eredmény és éppen arra enged következtetni, hogy vannak körzeti megbízottak, akik valamilyen okból (akár túlterheltség, akár saját mulasztás) nem látja el maradéktalanul a feladatát.

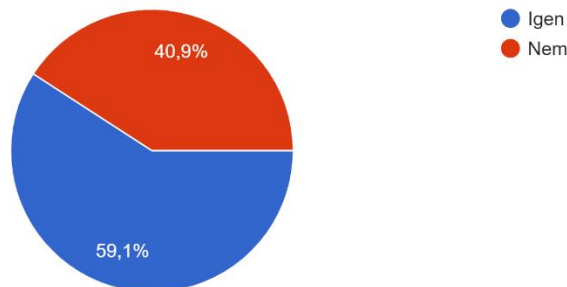
---

<sup>24</sup> URL2

1. ábra Válaszadók eloszlása a körzeti megbízottjaik ismeretének szempontjából

Tudja ki a körzeti megbízott a lakóhelyén ?

115 válasz



Forrás: Szerző

A 115 kitöltő közül 109 fő (94,8%) válaszolt igennel, azzal kapcsolatban, hogy szükségesnek érzi-e, hogy olyan körzeti megbízottjaik legyenek, akivel közvetlen és bizalmas kapcsolatot ápolhat.

A közvetlen és bizalmas kapcsolatra szüksége van az embereknek, hiszen ez pozitív hatással van a lakosságra és a körzeti megbízott munkájára is. A lakosoknak és a körzeti megbízottaknak is könnyebb, ha már jól ismerik az embereket és bizalommal tudnak egymáshoz fordulni, ha bármilyen eseményről van szó.

Az eredmények azt mutatják, hogy a kitöltők több mint fele nem tudja körzeti megbízottjának elérhetőségeit semmilyen formában. A 115 főből 61 fő (53%) nem tudja a körzeti megbízottjának elérhetőségét és csak 54 fő (47%) tudta megismerni az elérhetőségét a körzeti megbízottjának. A probléma forrása abból is ered, hogy a körzeti megbízottak nem „reklámozhatják”, fedhetik fel magukat az interneten. Azonban a mai világban már egyre többen használnak okoseszközöket, amivel egyszerűbbé lehetne tenni a körzeti megbízottak munkáját, olyan módon, hogy elérhetőek legyenek a közösségi felületeken, ahol könnyebbé lehetne tenni a lakossággal való kommunikációt.

Ebből kifolyólag a válaszadók 82,6%-a (95fő) fordulna szívesebben körzeti megbízottjához, ha elérhető lenne a közösségi felületeken, mint például a Facebook, Instagram, Twitter, ahol a különböző korosztályú személyeket könnyebben el tudná érni. Az internetes elérhetőség 2022-ben egyre népszerűbb. Már egyre több ismert személy, politikus, vezető és nagy szervezet az interneten reklámozza magát és céljait, amivel közelebb hozzák az embereket magukhoz.

A kapcsolatépítés elektronikus formája mellett elengedhetetlen a személyes találkozások megvalósítása, amelyet egy körzeti megbízott bevonásával megfelelően végre lehet hajtani. A kérdőív eredményeiből az derült ki, hogy a válaszadók 84,3%-a szívesen venne részt olyan programokon, amelyet a körzeti megbízottjuk szervez és tart.

Mindemellett fontos, hogy ne csak a baj megelőzése céljából kerüljön sor a körzeti megbízott és az állampolgárok közötti találkozásra, hanem olyan programokon is történjen meg a személyes kapcsolatfelvétel, ismerkedés, mint például egy falunap, majális, városi napok, ahol közvetlen kapcsolatot tudnak az emberek egymás között és körzeti megbízottjukkal kialakítani.

A kérdőív utolsó kérdése, amelyre 83,5%-os egyetértő válasz született, azzal kapcsolatban, hogy a lakosok szívesen használnának-e olyan mobil applikációt, amelyen közvetlenül tarthatnának kapcsolatot a körzeti lakóhelyükön működési körzettel rendelkező körzeti megbízottal üzenetben, telefonhívásban vagy éppen egy cselekmény bejelentésében.

A kitöltők közül 96 fő gondolta úgy, hogy érdemes lenne egy hivatalos mobil applikációt létrehozni, amin rögzített beszélgetések történnének. Az applikáció lényege az lenne, hogy készülne minden körzeti megbízottról egy frissített, fényképpel ellátott adatlap a kompetenciáikkal és elérhetőségeikkel, hogy a felhasználó bármerre jár az országban, az applikáció tudja, hogy ki az adott körzeti megbízott azon településen, ahol jár.

A modernizáció felé egy nagy lépés lenne, ha létre tudna jönni ez az applikáció, hiszen ezzel egy kiküszöbölhető lenne az a probléma, miszerint sok ember nem ismeri évek óta körzeti megbízottját, vagy abból kifolyólag, hogy új körzeti megbízott lett és nem tud róla, vagy nem volt lehetőség vele találkozni.

## Szlovákia

Ahogy dolgozatom címében is szerepel, nemzetközi kitekintéssel szeretném színesíteni a mondanivalómat és be szeretném mutatni azt, hogy a magyar körzeti megbízotti szolgálati formának megfelelő szolgálat más országban hogyan is működik. A nemzetközi kitekintés alapját most Szlovákia fogja adni, hiszen egy olyan országról van szó, ami szoros kapcsolatban áll Magyarországgal és szomszédosak is. Amikor a Szlovák rendőrségen belül létrehozták ezt a szolgálatot, egy olyan közös célt határoztak meg, amelynek a lényege abban rejlett, hogy a nyilvánosság előtt a társadalom tagjaival szoros kapcsolatot ápolva teljesítsenek szolgálatot és igyekezzenek jó kapcsolatokat kiépíteni a közbiztonság fenntartása érdekében.<sup>25</sup>

Szlovákiában az őrszolgálati feladatot súlyos biztonsági kockázattal rendelkező, nagy települések nagy forgalmú helyszínein láttak el. Az őrszolgálat egy megerősítő erőnek minősült, hiszen olyan helyre vezényelték ezen személyeket, ahol folytonos volt a közrend és közbiztonság megzavarása. Az őrszolgálat pozitív hatása volt, hogy az őrszolgálatot teljesítő rendőrök jelenlétükkel prevenciós hatást váltottak ki a bűncselekmények, szabálysértések elkövetésével kapcsolatban. A városokat a rendőrség közbiztonsági szerve két típusú kategóriába osztotta be. Az első típusba tartoztak azok a városok, ahol nagyobb közbiztonsági probléma volt jelen, a lakosság száma is jelentősebb volt, ahol több üzem, gyár és közintézmény működött. A második kategóriába tartozók esetében olyan helyre állítottak csak őrszolgálatot, ahol egyes speciális biztonsági problémák adódtak, mint például a vasútállomásokon. Az őrszolgálati feladatokat a járőrök, a váltóparancsnokok és a körzeti megbízottak láttak el.

A feladatot ellátó személyt „Az őrszolgálat a közbiztonsági szerv körzeti osztályának parancsnoka által kiállított szakaszlevél, illetve szóbeli parancsa alapján küldték szolgálatba”.<sup>26</sup> A szakasz, mint megjelölés az adott területet jelentette, ami határvégekből és városrészekből állt, ahol a szolgálatot kellett ellátnia a rendőrnek. A terület meghatározásáért a parancsnok volt felelős és nem lehetett megváltoztatni azt. A szakasz, mint megnevezés olyan, mint Magyarországon az őr őrhelye (felállítási helye és mozgási körzete) vagy a járőr körzete, útiránya.

Az őrszolgálatot ellátó személy a szakaszát nem hagyhatja el, csak engedéllyel, illetve olyan esetben, ami halaszthatatlan és szolgálati érdekből adódik (üldözés, segítségnyújtás egy másik őrszolgálatnak). Léteznek ellenőrző pontok is, amelyek azt a célt szolgálják, hogy a szakaszon belül a parancsnok által meghatározott helyen és időben, illetve meghatározott ideig ott kell tartózkodni a körzeti őrszolgálatot ellátó személynek. Ennek célja, hogy mindenki számára láthatóvá váljon a szolgálatot ellátó személy a forgalmas helyeken. Az őrszolgálat részletes feladatai hasonlóak a magyarországi körzeti megbízotti feladatokhoz.

A szlovákiai körzeti megbízottak elsősorban egyenruhában látnak el szolgálatot, azonban engedélyezésre került számukra, hogy a szolgálatot civil ruházatban is tölthetik, ezáltal is sikeresebben tudnak elvegyülni a lakosság között és bizalmas kapcsolatot tudnak kialakítani.

## A szlovák körzeti megbízotti szolgálat sajátosságai

A körzeti megbízott szolgálatot mindenképp előtte a rendőrkapitányság működés területén, vagy a működési terület egy részén a közösségekben végzett munkát felelős vezető tisztek látják el. Magyarországon jelenleg körzeti megbízotti szolgálatot a tiszthelyettesi, őrmesteri rendfokozattól a főtörzsszászlósi rendfokozatig lehet ellátni (a körzeti megbízotti beosztáshoz fő szabály szerint a főtörzsrőrmesteri rendfokozat tartozik).

<sup>25</sup> Kovács 2020

<sup>26</sup> Kovács 2020

Szlovákiában jelenleg a körzeti megbízotti szolgálat olyan módon valósul meg, hogy az önkormányzati rendészetnél feladatot ellátó személyek tartanak olyan módon kapcsolatot a lakossággal, amivel egyes intézkedés során akár a rendőrség munkáját is tudják támogatni olyan információkkal, amiket a kapcsolatépítés során szereztek. Ennek célja, hogy ezen feladatokkal tehermentesítsék a rendőröket és zavartalanul tudják járőr feladataikat végrehajtani.

Magyarországi viszonylatban egy jól, átemelhető és működhető tevékenység lenne, ha az önkormányzati rendészeti szervek kerületenként, településenként megbíznának személyeket, akik az alapfeladataik mellett a lakossággal is jó kapcsolatot alakítanának ki, amivel akár a rendőrség munkáját is segítenék. Mivel a módosított körzeti megbízotti szabályzatban a működési körzet a legtöbb feladat esetében Budapest tekintetében kiterjed az a egész városra, ebből kifolyólag továbbra sem tud megvalósulni a rendeltetésszerű körzeti megbízotti szolgálat.

## Problémafelvetés és javaslatok

Magyarországon a fő probléma elsősorban a kapcsolattartásból alakult ki. A körzeti megbízotti szolgálati forma jelenleg – az elvonó tényezők okán – sem a fővárosban sem a vidéki városokban nem tud rendeltetésszerűen működni. Így a kapcsolattartás sem tud megfelelően megvalósulni. E probléma szintjének felméréséhez készítettem egy kérdőívet, amelyet igyekeztem minél szélesebb körben terjeszteni. A kérdőívből ki is derült, hogy az ország különböző pontjain párhuzamosan létező problémáról van szó. A kapcsolattartási problémákra javasoltam annak lehetőségét, hogy egy ingyenes letölthető mobilapplikációt lenne szükséges létrehozni, amellyel közelebb lehetne hozni a körzeti megbízottakat a lakossággal.

### Mobilapplikáció

A mobilapplikáció célja, hogy a lakosság meg tudja tekinteni, hogy mely körzeti megbízott van éppen szolgálatban és egy kissebb leírással kap az állampolgár egy képet a szolgálatban vagy éppen elérhető körzeti megbízottról, akit felhívhat vagy üzenhet neki. Felmerül annak kérdése is, hogy mi van azokkal a lakosokkal, akiknek nincsen okoseszközük. Ezen lakosok számára lenne szükséges újból plakátokat elhelyezni a városban, hogy amikor jönnek-mennek, látható legyen mindenki számára a körzetre beosztott körzeti megbízott és elérhetősége.

### Közösségi média

Mindezek mellett a rendőrség és az állampolgárok kapcsolatának és elérhetőségeinek közvetlenebbé tétele érdekében szükségesség válna, hogy a későbbiekben engedélyezzék a körzeti megbízottak számára, hogy a közösségi média platformjain megjelenhessenek, mint rendőr. Ennek célja, hogy a civil lakosság is lássa, hogy fejlődik a rendőrség és alkalmazkodik a mai kor technikai fejlődéséhez. A közösségi médiai platformon, mint rendőrként való részvétel csak is hivatalosan és ellenőrizhető üzenetváltással valósulhatna meg, ahogyan ezt Tomis Károly körzeti megbízott létrehozta.

### Civil ruházat

A szlovákiai körzeti megbízotti szolgálat sajátosságaiból véleményem szerint a civil ruházat szolgálat közbeni viselését lenne érdemes átemelni a magyar rendszerbe, hiszen egy sokkal barátságosabb megjelenést tudna biztosítani a szolgálatot ellátó rendőrnek, ha például egy falunapon, rendezvényen, piacon civil ruházatban jelenhetne meg a körzeti megbízott. A kényszerítőeszközök viselésének szüksége és a szolgálati feladatok ellátása ugyanúgy fennáll a szolgálatellátás során, csak a ruházat civil ruházatban történne meg.

### Önkormányzati rendészet

Említést kell tenni a szlovák önkormányzati rendészet megoldásáról, a rendőrség támogatására és a lakossággal való kapcsolattartás erősítésére jött létre. Az önkormányzat rendészei vannak megbízva azzal a feladattal, hogy tartsanak kapcsolatot a lakossággal. Magyarországon is jelen vannak az önkormányzat rendészei, ebből kifolyólag tartom egy újabb lehetőségnek azt, hogy legyenek megbízva az önkormányzati rendészek, akik a lakossággal való kapcsolattartással foglalkoznak az alapfeladataik ellátása mellett. Ezzel a lehetőséggel a rendőrség munkáját is megkönnyítenék, illetve az együttműködés is megerősödne a rendőrség és az önkormányzati rendészet között azáltal, hogy információt szolgáltatnának a megbízott rendészek a közterületi járőrszolgálatot ellátó rendőrök számára. Ez a módszer Szlovákiában olyan módon működik, hogy az önkormányzati rendészek rendezvényeket szerveznek, illetve személyes kapcsolatokat alakítanak ki a lakosokkal és együttműködnek a rendőrséggel.

## Rendezvények

A kérdőívemben nyilatkoztattam a kitöltő személyeket arról, hogy szükségesnek érzik-e, hogy a körzeti megbízottak a kapcsolatépítés és a minőségi kapcsolattartás érdekében rendezvényeket szervezzenek a lakóhelyükön akár a szülőknek, lakosoknak, gyermekeknek vagy egységesen mindenkinek.

A rendezvények központi témája a szezonális bűncselekmények, bűncselekmény típusok és az elkövetők és elkövetők fajtái, illetve a gyermek és ifjúságvédelem. Mindezek mellett preventációs előadások szüksége is fennáll, hogy a lakosság tisztában legyen minden olyan eddigi is és újonnan megjelenő például kábítószerrel, bűncselekménnyel, ami veszélyeztetheti őket és gyermekeiket.

Természetesen nem csak szakmai jellegű rendezvényekre terjedt ki kérdőívem, hanem esetlegesen közösségi programokon való részvétel, amely teljesen kötetlen hangvételi. Ezen rendezvények fontosságával a kitöltők nagy százalékban értettek egyet (84,3%), hogy szükség van ilyen jellegű programokra, előadásokra, illetve sokkal hitelesebb és megbízhatóbb a forrás, ha például egy kábítószer preventációs előadást egy hivatásos rendőr vagy megbízott rendészeti személy tartja meg és adja át a lakosság számára a speciális információkat, védekezési lehetőségeket, eszközök és nem az internet különböző platformjairól szereznek olykor hamis információkat, praktikákat.

## Összegzés

A dolgozat elkészítése és a kutatás során számos olyan problémát véltem felfedezni a körzeti megbízotti szolgálattal kapcsolatban, amelyet különböző módszerekkel, illetve nemzetközi példával lehetne megoldani úgy, hogy beemeljük a magyar rendszerbe. Nemzetközi példaként Szlovákiát emeltem be a dolgozatomba, hiszen szomszédos ország és azonosnak tűnő, de mégis eltérő körzeti megbízotti szolgálati forma van jelen az országukban.

Véleményem szerint a körzeti megbízotti beosztásokra valójában nincs szükség, ahol igazán nem is tudott és nem is tud megvalósulni a beosztással járó feladat. Úgy gondolom, hogy az idő múlásával csak eltűnne a körzeti megbízotti szolgálati forma és a lakosságnak ebben a média által centralizált világban szüksége van az emberi kapcsolatokra, amiben nagy segítséget tudnak nyújtani a körzeti megbízottak.

A felsorolt álláspontjaim pontosan azért kerültek kidolgozásra, hogy a körzeti megbízotti szolgálatot meg tudjuk reformálni, illetve frissíteni az eddigi előírásokat, szabályokat és hogy új színre tudjuk emelni a körzeti megbízottak feladatát és lehetőségeit. Ezáltal egy olyan stabil és színvonalas kapcsolat alakulhasson ki a rendőr és az állampolgár között, ami hozzájárul a közrendhez, közbiztonsághoz, illetve a nyugodt és zavartalan élethez.

## Felhasznált Irodalom

- Falus György (1953). *A szolgálati órák kérdéséhez*, Rendőrségi szemle 1.
- Major Róbert, Tihanyi Miklós, Kovács Sándor & Vajda András (2014). A nagyvárosi lakosság szubjektív biztonságérzetének javíthatósága. *Belügyi Szemle*, 62 (5), 98–133.
- Papp Dávid, Major Róbert (2022): A körzeti megbízott közlekedésrendészeti feladatainak története. *Belügyi Szemle* 70 (12), 2645-2661.
- Papp Dávid (2023): The current challenges of the Hungarian neighbourhood police officers' form of service In: Czenczer, Orsolya; Kovács, Gábor; Mészáros, Bence (szerk.) I. Ludovika International Law Enforcement Research Symposium Conference Proceedings, Magyar Rendészettudományi Társaság (2023) 147-150.
- Tihanyi Miklós (2013): A körzeti megbízotti szolgálat fejlődési lehetőségei, avagy a tudás alapú rendőrség. *Belügyi Szemle*, 61 (6), 87–107.
- Tihanyi Miklós – Papp Dávid (2022) a: *A körzeti megbízotti szolgálat története 1. A kezdetek*, *Belügyi Szemle* (2022/3)
- Tihanyi Miklós – Papp Dávid (2022) b: *A körzeti megbízotti szolgálat története 2. A kezdetektől a rendszerváltozásig*, *Belügyi szemle* (2022/4)
- Tihanyi Miklós – Papp Dávid (2022) c: *A körzeti megbízotti szolgálat története 3. A rendszerváltozástól*, *Belügyi szemle* (2022/5)
- Kovács Tibor (2020): *A Szlovák rendőrség járőrszolgálati tevékenységének eredményességi összehasonlító vizsgálata 1989. előtt és után.* (szlovák nyelvű, magyar fordítású kiadvány)

## Jogforrások

- 0075/1952.IV.ÜCS.sz. rendelet, melynek tárgya a területfelelősi szolgálati rendszer bevezetése az egész ország területén
- 26/2015. (XII.9.) ORFK utasítás a körzeti megbízotti szabályzatról
- A Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 0020. számú parancsa 10-21/20/1965 (1965.május.7.) a rendőrség körzeti megbízottai részére szolgálati jelvény rendszeresítéséről
- 12.200/1964. Körzeti megbízotti szabályzat, Belügyminisztérium II. Főcsoportfőnökség
- 11/1995. (VIII.30.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Körzeti Megbízotti Szabályzata kiadásáról
- 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről
- 2015. évi XLII. törvény a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról
- 41/2019. (XII.13.) ORFK utasítás
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartás rendszerről

## Internetes hivatkozások

- URL1: [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/fol/hu/fol0014.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/fol/hu/fol0014.html) (2022. 09.12.)
- URL2: <https://hang.hu/belfold/haromszaz-rendor-mondott-fel-junius-elso-napjaiban-142116> (2022. 09.12.)
- URL3: TMRSZ – Tettekesz Magyar Rendőrség Szakszervezete. URL: <https://tmrsz.hu/2018/11/12/eletvitelszeruen-a-kozteruleten/> (2022. 09.12.)

**Mészáros Gábor**  
**A sebességhatárok változása Magyarországon**  
Changes of Speed Limits in Hungary

**Absztrakt**

A közúti közlekedésben fontos ismérv a közlekedés gyorsasága és a közlekedés biztonsága. A jogalkotó feladata, hogy meghatározza, milyen sebességet tart megfelelőnek és biztonságosnak lakott területen, lakott területen kívül, autópályán, autóúton a különböző járművek részére. Időről időre ezeket a sebességhatárokat felülvizsgálják, módosítják. Ezek a módosítások kihatnak a közlekedés biztonságára. A kutatás a baleseti statisztikai adatokat és az éppen hatályos sebességhatárokat összehasonlítva azt vizsgálja, milyen hatást gyakorol a gépjárművekre vonatkozó sebességhatárok változtatása a baleseti statisztikákra, a közlekedésbiztonságra. Kimutatható, hogy Magyarországon a sebességhatárok módosítása a közlekedés biztonságára ható egyéb tényezőktől függetlenül látható módon hatást gyakorol a baleseti statisztikákra.

Kulcsszavak: sebességhatár, szabályozás, jogszabály változás, baleseti statisztika, közlekedésbiztonság

**Abstract**

Speed of traffic and traffic safety are important criteria in road traffic. It is the legislative's duty to set adequate and safe speed limits for different vehicles participate in road traffic in either inhabited areas or not inhabited areas as well as motorways and highways. These speed limits are revised and modified from time to time. These modifications influence road traffic's safety. The research compares the road traffic accidents' statistics and the actual speed limits. The author examines the effect of the alteration of the speed limit concerning the given vehicles on their road traffic accident statistics and road traffic safety. It is evincible that in Hungary the alteration of speed limits has an effect on the road accident statistics that is irrespective to other to other features that have an effect on road traffic safety.

Keywords: speed limit, regulation, alterations in legal regulation, accident statistics, road traffic safety

**Problémafelvetés**

A közúti közlekedés biztonsága minden közlekedő számára fontos, hiszen mindenki szeretné épségben elérni úticélját. Az is természetes, hogy az utak, a közlekedők biztonságáért a biztonságos közlekedés feltételeit megteremtő szabályozásért felelősnek is mindent meg kell tennie azért, hogy a kialakított jogszabályok biztosítsák a biztonságos közlekedés feltételeit. Magyarországon a közrend, közbiztonság biztosítása állami feladat, „számos állami és társadalmi szervezet dolgozik azon, hogy a balesetek számát a lehető legnagyobb mértékben szorítsák vissza egy elfogadható szintre”.<sup>1</sup>

A közúti közlekedésben az is fontos, hogy mennyi idő alatt érhető el az úticél. Ez az utazás, közlekedés sebességének a függvénye, a sebesség azonban nem mehet a biztonság rovására. Tekintettel arra, hogy a járművek sebessége nem csak a balesetek gyakoriságát, hanem a bekövetkezett balesetek kimenetelének súlyosságát is befolyásoló tényező<sup>2</sup>, a forgalom dinamikáját már a kezdetektől fogva korlátozták a közlekedési jogszabályok, sebességhatárok meghatározásával.

Fontos kiemelni, hogy a közlekedésbiztonságra mindig sokféle tényező hat. De érdemes megvizsgálni hogyan mozdultak a baleseti statisztikai adatok azokban az években, amikor a sebességhatárokat megváltoztatták. Indokolt volt-e a sebességhatárok módosítása, milyen hatást gyakorolt a változtatás a közlekedés biztonságára. A vizsgálat során a sebességhatárok változásait alapvetően a gépjárművek esetében vizsgálom, figyelembe véve, hogy az egyes jogszabályokban az elnevezések különböznek, az összehasonlíthatóság feltételeinek azonban megfelelnek.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Major, 2021

<sup>2</sup> Aarts et al., 2006, 215-224

<sup>3</sup> Mészáros, 2016

## Történeti áttekintés 1975-ig<sup>2</sup>

Az első közúti közlekedést szabályozó rendelet még konkrét sebességértéket nem határozott meg, a balesetveszélyes szituációk elkerülésének érdekében, „A m. kir. belügyminiszter 1897. évi 42.159. számú körrendelete *valamennyi törvényhatósághoz, a kerékpárokkal való közlekedés szabályozása tárgyában*” című rendeletben már körülírták, behatárolták a kerékpárokkal történő közlekedés sebességét. A rendelet 4. §. szerint „... *A városok és községek belterületén kerékpárral túlságos gyorsasággal, vagyis a kétfogatú könnyű kocsik rendes sebességénél gyorsabban előhaladni, ..... tilos. Kapukon át, egyik utcából a másikba való befordulásnál, utczakeresztezéseknél, közutakkal határos telkekről kifutás- vagy ilyenekbe befutásnál, s mindenütt, a hol a kocsi-, lovas- vagy gyalogközlekedés a rendesnél fokozottabb mérvű, csakis lassan, vagyis a gyalogos rendes sebességével szabad kerékpározni; ...*”<sup>4</sup>Lakott területen belül tehát nem engedték, hogy kerékpárokkal a kerékpárok tömeges elterjedése előtti „gyorsabbnak” számító járműnél (*kétfogatú könnyű kocsi*) gyorsabban haladjon, „konfliktusos” helyzetekben pedig egyenesen a leglassabb közlekedőkhöz kellett igazítani a kerékpárok sebességét.

A gépi meghajtású járművek megjelenése, elterjedése azonban a jogi szabályozást is szükségképpen érintette. Rudnay Béla, az államrendőrség budapesti főkapitánya által „*a székesfőváros területén két vagy több kerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobilokkal közlekedésre nézve*” kiadott 17902/Fk. I. 1901. számú rendelete már az automobilokra vonatkozóan tartalmazott előírásokat, viszont hatálya csak a főváros területére terjedt ki.

A rendeletben a járművek sebességét általában a többi járműhöz viszonyították, „*9. Teherszállításra szolgáló automobilokkal a közlekedés csak ott van megengedve, a hol egyéb teherkocsival közlekedni szabad, de ezekkel gyorsabban haladni mint a közönséges teherkocsikkal tilos.*”

A 10. pont azonban már a járművek sebességére vonatkozó konkrét értékeket is tartalmazott:

„*10. Kétkerekű automobilokkal nem szabad gyorsabban hajtani mint a szabályzat értelmében közönséges kerékpárokkal. Három és több kerekű, személyszállításra szolgáló automobilokkal a villamos vasúti kocsiknak engedélyezett sebességgel; a város belterületének egyéb helyein ott, ahol az utca széles és nem nagy forgalmú, legföljebb 15 km gyorsasággal szabad közlekedni, egyéb esetekben pedig csak 10 km gyorsasággal szabad közlekedni, oly utcákban pedig, melyeknek nemcsak járdáját használja a közönség sétálásra, hanem az uttestet is, az emberi lépésnek megfelelő gyorsaságnál sebesebben hajtani tilos.*” „*Kültelki utakon, ha az utvonal szabad, a sebesség 30 km-ig fokozható*”.<sup>5</sup>

Ezzel a rendelettel tehát elkezdődött a járművek sebességét egzakt módon meghatározó szabályozás, bár ezek az értékek még a rendeletben nem pontosan meghatározott tényezőktől is függtek, mint például a forgalom nagysága, utca szélessége.

A következő fontos közlekedési rendelet „A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével *kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról*” volt. A jogszabály fontos állomás a járművek sebességének meghatározásában, mivel az általános megfogalmazáson kívül már több pontos értékeket is tartalmaz. A rendelet értelmében:

„*41. §. A gépjárművet állandó figyelemmel és nagy elővigyázattal kell vezetni.*”

„*43. §. A menetsebesség minden körülmények között olyan legyen, hogy a vezetőnek hatalmában álljon gépjárművét a személy- és vagyonbiztonság veszélyeztetése nélkül vezetni.*”

Ezekben a pontokban gyakorlatilag megfogalmazták a relatív sebességtúllépés fogalmának alapját, a járművezető felelősségét a helyes sebesség megválasztásában.

„*47. §. A városok és községek belterületén — ha teljesen szabad az ut — a személyszállításra szolgáló és 3.000 kg-nál nem nehezebb gépjárművek legföljebb 25 km. óránkénti menetsebességgel vezethetők, a*

<sup>4</sup> A m. kir. belügyminister 1897. évi 42.159. számú körrendelete valamennyi törvényhatósághoz, a kerékpárokkal való közlekedés szabályozása tárgyában

<sup>5</sup> 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet



*3.000 kg.-nál nehezebb gépjárművek pedig 20 km. óránkénti sebességnél nagyobb sebességgel nem haladhatnak.”*

A lakott területen a megengedett sebesség a Rudnay féle rendelethez képest 15 km/h-ról 25 km/h-ra nőtt, azonban különböző forgalmi szituációkban, pl. *„a) keskeny vagy nagyforgalmú utcákban ; forgalmas utca-keresztezéseknél stb. a menetsebességet a szükséghez képest a lépésben haladó lófogatú kocsik sebességéig kell mérsékelni.”*

Már itt megfigyelhető, hogy a sebességhatárokat járművenként eltérően szabályozták, jelen esetben a járművek tömege, illetve funkciója (személyszállítás) szerint. A lakott területen kívüli sebességet azonban a rendelet még nem szabályozta.

A következő rendelet, amely a járművek sebességét is szabályozta, „A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.” volt.

Ebben a jogszabályban is megjelenik a sebességre vonatkozó általános megfogalmazás, mely szerint *„5.§ . (1) A járóművet mindenkor a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel kell vezetni, és csak olyan sebességgel szabad haladni, amely gondos vezetés mellett a személy- és vagyónbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyeztet, és amely lehetővé teszi, hogy a vezető mindenkor ura legyen a járóműnek, és azt kellő időben megállíthassa.”* Ezt követően a rendelet hosszasan sorolja azokat a közlekedési helyzeteket, ahol a fenti szabályra *„különösen figyellel kell lenni”*.

A rendelet ezen túl azonban már egy összetett, egzakt sebességértékeket tartalmazó szabályozást fogalmazott meg. *„A gépjárművek sebessége. 81.§ . (1) Lakott területen a 3000 kg-nál könnyebb személyszállító gépkocsi, fűvont gummiabroncsosú tehergépkocsi és motorkerékpár óránként legfeljebb 40 km., a 3000 kg-nál nehezebb személyszállító gépkocsi legfeljebb 25 km. sebességgel haladhat, de csak az 5.§-ban foglalt rendelkezések keretei között, és abban az esetben, ha az úttest teljesen szabad.”* A korábbi szabályozáshoz képest emelkedtek a sebességhatárok, lakott területen a legmagasabb érték 25 km/h-ról 40 km/h sebességre nőtt.<sup>6</sup>

Az autóbusz és *„tehergépjárművek”* esetében a megengedett legnagyobb sebességet a járművek összsúlyára és abroncsosására (*„tömör gummi, rugalmas gummi, légtömlős gummi”*) figyelemmel állapították meg 10 km/h sebességtől 30 km/h sebességig. Külön szabályozták a pótkocsi vontatására vonatkozó sebességhatárokat, ami alapesetben megegyezett a tehergépkocsira vonatkozó értékkel, *„megterhelt pótkocsival azonban általában 16 km-nél nagyobb sebességgel közlekedni nem szabad.”* A kerékpárosoknak is meghatározott sebességhatárt, de ezt feltételhez is kötötte: *„Kerékpáros lakott területen legfeljebb 20 km. óránkénti sebességgel haladhat, még akkor is, ha az út teljesen szabad.”*

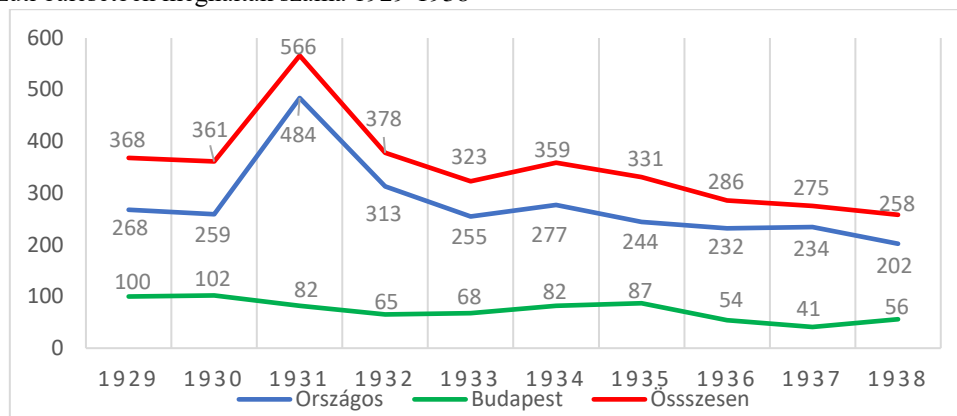
A lakott területen kívüli sebességet azonban még ez a rendelet sem szabályozta.

A Magyar statisztikai évkönyv 1929-től már közzétette a közlekedési balesetben elhunytak számát is.

---

<sup>6</sup> A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.

2. ábra Közúti balesetben meghaltak száma 1929-1938



Forrás: Magyar statisztikai évkönyv 1929-1938 adatai alapján készítette a szerző<sup>7</sup>

A baleseti statisztikában külön tüntették fel az országos, valamint a Budapesti adatokat. A gépkocsik és „mótorkerékpárok” vettek részt az egyes években a halálos balesetek 30-40 százalékában, az „egyéb járóművek” (köztük a közúti vasutak) szerepeltek a további 60-70 százalékban.

A második világháború utáni Magyarországon 1950-ben került sor a közlekedés rendjéről, illetve a rendőrség közlekedésrendészeti feladatairól szóló rendelet kiadására, ez volt a 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában (KRESZ). Az 1950-ben kiadott KRESZ alakította ki a közlekedésrendészet alapstruktúráját. A járművek sebességére vonatkozó 45.§ egy rendkívül összetett szabályozás volt, a sebességhatár attól függött, milyen jármű, milyen gumibronccsal, milyen terheléssel hol közlekedik. Megjelentek a sebességkorlátozó táblák is, illetve 15 km/h sebességkorlátozás vonatkozott azokra az esetekre, ahol valamilyen egyéb tényező (pl. út szélessége, beláthatóság, jármű sajátosságai stb.) miatt szükségesnek vélték az alacsonyabb sebességgel való közlekedést. Ismét emelkedtek a sebességhatárok, lakott területen kívül („lakatlan területen”) már autóbusszal 60 km/h sebességgel is lehetett közlekedni, csoportos személyszállításra használt tehergépjármű esetében pedig 50 km/h volt a megengedett sebesség. Lakott területen „fűvott gumibronccsal felszerelt gépjármű” részére 40 km/h volt a megengedett sebesség.<sup>8</sup> Külön, a mai személygépkocsinak megfelelő kategóriára vonatkozó sebességhatár nem volt megjelölve.

Az 1953-ban kiadott norma, a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet szerkezetét tekintve az előző rendelethez képest érdemi változást nem hozott, a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok továbbra is egységes szerkezetben jelentek meg. A változások között szerepel, hogy a jelzőtáblák elhelyezéséről, karbantartásáról a városi, illetve községi tanács végrehajtó bizottsága gondoskodott az elsőfokú rendőrhatalóság útmutatása alapján.<sup>9</sup> Az előző jogszabályhoz képest a sebességhatárookra vonatkozó jelentős változás, hogy lakott területen már 50 km/h sebességgel is lehetett közlekedni. A jogszabály 38.§ (1) bekezdésében a biztonságos közlekedés feltételének határozták meg, hogy a szabályokat betartsák, és a szabályok betartása mellett fogalmazták meg azt a feltételt, hogy a sebességet úgy kell megválasztani, hogy a baleset előidézését, bekövetkezését a járművezető el tudja kerülni. Már e jogszabály megjeleníti a sebességtúllépéssel kapcsolatban, hogy annak abszolút vagy relatív jellege egymást kizáró fogalmak.

Az 1962-ben kiadott rendelet, a 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól részletesen taglalja a megyei (budapesti) rendőr-főkapitányok hatáskörét. Továbbra is rendőrségi feladat maradt a forgalomszervezés terén a főútvonal kijelölése, a korlátozások elrendelése

<sup>7</sup> Az adatok mindennemű közúti járómű, tehát a közúti vasutak által okozott balesetekre is vonatkoznak

<sup>8</sup> 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában

<sup>9</sup> 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról

és megszüntetése. Az igazgatásrendészeti feladatok továbbra is rendőrhatósági hatáskörbe tartoztak.<sup>10</sup> A járművek vizsgáztatásával kapcsolatos feladatokat azonban a KPM autófelügyelet hatáskörébe rendelték.<sup>11</sup> A legjelentősebb változás, hogy a lakott területen kívüli megengedett legnagyobb sebességet autóbussz esetében 80 km/h sebességre emelték, teherautó esetében pedig 70 km/h sebességet határoztak meg. Lakott területen pedig személyautó esetében 50 km/h-ról 60 km/h-ra emelték a sebességet, míg autóbusszal, teherautóval 50 km/h sebességgel lehetett haladni. A sebességre vonatkozó szabályok egyszerűsödtek, pl. a gumibroncok szerinti szabályozások megszűntek.

1974 december 15-től fontos változás történt, az időközben épülő M7-es autópálya miatt az autópályára is meghatározták a sebességhatárokat. Személyautóval autópályán 120 km/h sebességgel, motorkerékpárral 80 km/h sebességgel lehetett közlekedni, autóbusszal és teherautóval azonban külön nem határoztak meg sebességet, azaz a lakott területen kívüli szabályok alapján lehetett közlekedni.

## A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet jogszabály változásai

Az 1975-ben megjelent rendelet, az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (a továbbiakban KRESZ) már csak a közúti közlekedés szabályozásáról szólt, az egyéb igazgatásrendészeti, műszaki, vizsgáztatási feladatokról már más jogszabályok rendelkeztek.

A közúti közlekedésbiztonság kiemelt kockázati tényezőit, a sebesség nem megfelelő megválasztását minden elemzés megemlíti, az ittas vagy bódult állapotban történő vezetést, valamint a passzív biztonsági eszközök, kiemelten a biztonsági öv használatának mellőzésével együtt.<sup>12</sup> A jogszabályalkotás azonban a sebességhatárookra vonatkozóan a közlekedéssel foglalkozó kutatók, szakemberek álláspontjával szemben nem mindig következetes, legalábbis ami a sebességhatárok módosítását érinti. A KRESZ változásai esetében gyakorlatilag mindig megfigyelhető, hogy a jogalkotó sebességhatárookra vonatkozó „beavatkozásai” milyen változásokkal járt a baleseti statisztikák esetében. A KRESZ kiadásakor a sebességhatárookra az alábbi normatív rendelkezések vonatkoztak:

„Sebesség

26. § (1) Az egyes járművekkel legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:

a) személygépkocsival

- autópályán 120 km/óra,
- lakott területen kívül egyéb úton 100 km/óra,
- lakott területen 60 km/óra,

b) egyéb gépjárművel - kivéve a motoros triciklit - valamint gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnel

- autópályán 80 km/óra,
- lakott területen kívül egyéb úton 70 km/óra,
- lakott területen 50 km/óra,<sup>13</sup>

Az előző jogszabályhoz képest a legfontosabb változás, hogy a személygépkocsi mellett az egyéb gépjárművek részére is meghatározták a sebességet autópályán, 80 km/h sebességet engedélyeztek.

A sebességhatárookra vonatkozó szabályok tovább egyszerűsödtek, ami a járműkategóriák egyszerűsítésében figyelhető meg leginkább. Személygépkocsival autópályán továbbra is 120 km/h sebességgel lehetett közlekedni. Nem változott, hogy a lakott területen meghatározott 60 km/h sebesség csak a személygépkocsira vonatkozott, egyéb gépjárművel, valamint járműszerelvénnel csak 50 km/h sebességgel lehetett közlekedni. Lakott területen kívül egyéb úton személygépkocsival 100 km/h sebességet engedélyeztek.

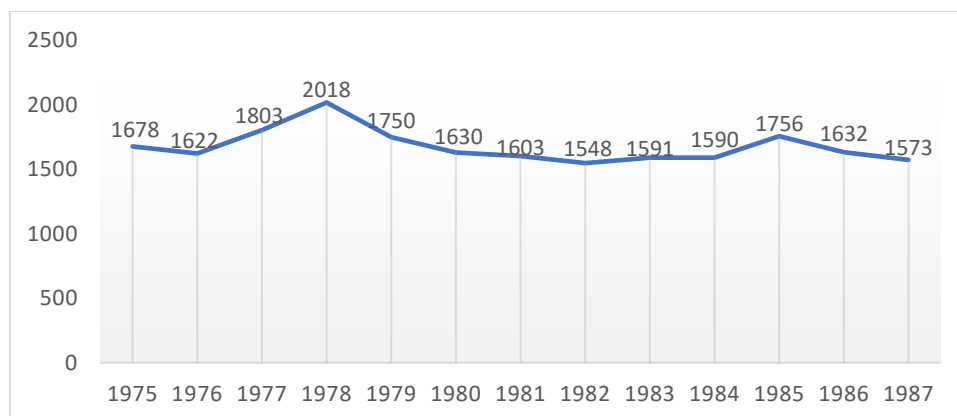
3. ábra Közlekedési balesetben meghatak száma 1975-1987

<sup>10</sup> Mészáros, 2017

<sup>11</sup> 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

<sup>12</sup> URL1 Gégény, 2009

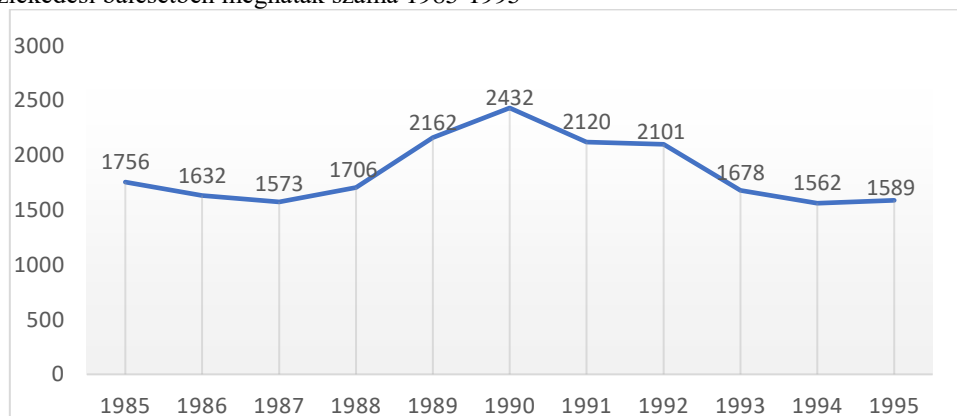
<sup>13</sup> 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól



Forrás: KSH adatai alapján készítette a szerző

A baleseti statisztikai adatok három év alatt jelentősen romlottak, a sebességhatárokat pedig megváltoztatták. 1979-ben a személygépkocsik esetében jelentősen csökkentették a sebességhatárokat, autópályán 120 km/h-ról 100 km/h-ra lakott területen kívüli egyéb úton pedig 100 km/h-ról 80 km/h-ra. A balesetben elhunytak száma látványosan csökkent egy év alatt 268 fővel, ami közel 14%-os csökkenés. 1980-ra pedig 388 fővel kevesebb ember halt meg közlekedési balesetben 1978-hoz képest. 1987-ig kisebb ingadozásokkal 1753 főre csökkent a közúti balesetben elhunytak száma. (2. ábra) 1987-ben ismét változtak a sebességhatárok, ezúttal növekedtek. Autópályán személygépkocsival ismét, és immár motorkerékpárral is 120 km/h sebességet engedélyeztek, és megjelent az autót, ahol 100 km/h sebességet határozták meg. Újdonság volt, hogy a motorkerékpár sebességét a személygépkocsival megegyezően határozták meg, például lakott területen kívül egyéb úton 80 km/h volt a megengedett legnagyobb sebesség. Egyéb gépjárművel maradt az autópályán 80 km/h, lakott területen kívül egyéb úton a 70 km/h, lakott területen az 50 km/h megengedett sebesség.

#### 4. ábra Közlekedési balesetben meghatalakultak száma 1985-1995



Forrás: KSH adatai alapján készítette a szerző

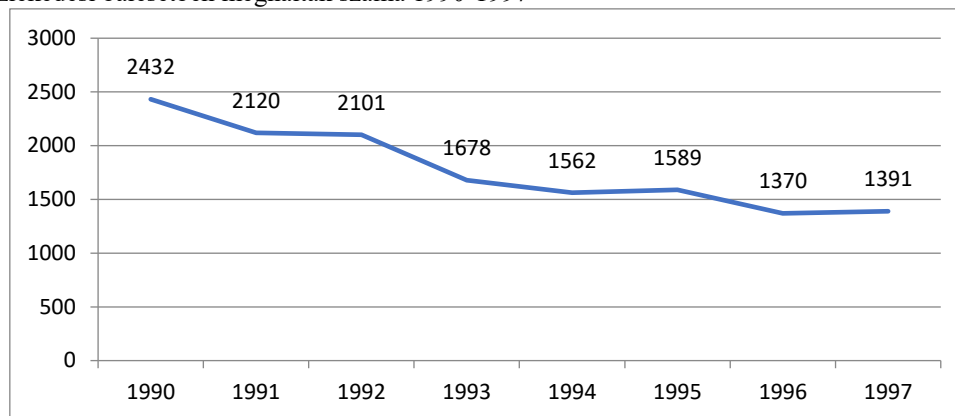
Pusztán ez a változás nem indokolta, de a statisztikai adatok egyre rosszabbak lettek. 1989 és 1992 között a közlekedési balesetben meghaltak száma 2100 fölé emelkedett, közte a valaha kimutatott legrosszabb adattal, ugyanis 1990-ben 2432 ember halt meg Magyarország közútjai. (3. ábra)

A következő fontos változás 1993-ban történt, ekkor ismét csökkentették a személygépkocsik (és a motorkerékpárok) sebességét, ezúttal lakott területen a többi gépjármű részére is megengedett 50 km/h sebességre. Emellett változott a járművek kivilágítására vonatkozó szabály is, „autóúton és lakott területen kívüli főútvonalon a forgalomban résztvevő gépkocsit – tompított fényszórával – nappal és jó látási viszonyok között is ki kell világítani.”<sup>14</sup> A sebességhatár csökkentésének okát Holló Péter így írta le: „a sebességhatár csökkentésére sajnos nem a szakmai érvek alapján került sor, az intézkedés az

<sup>14</sup> 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, 1993.03.01-től hatályos szövege

*akkori világbanki hitel egyik előfeltétele volt.*<sup>15</sup> Fontos megjegyezni, a gyalogos elütések esetében különösen lényeges tényező a sebesség, magasabb sebességnél nő a súlyos sérülés és a halál esélye.<sup>16</sup> Irk Ferenc és Mózes Sándor bizakodóan tekintett a módosítás közlekedésbiztonságra gyakorolt hatására: „1993. március 1-jén a hazai közlekedésbiztonságban új időszakítás kezdődött. ... Becslések szerint, ha a rendelkezést sikerül végrehajtani, évente mintegy 150-300 emberélet menthető meg.”<sup>17</sup> A módosítás eredménye még a kutatók várakozásait is felülmúlta. (5. ábra.)

5. ábra Közlekedési balesetben meghaltak száma 1990-1997



Forrás: URL2

Az első, nem teljes évben 1993-ban 423 fővel kevesebben haltak meg Magyarország közútjain közötti balesetben, míg a régi szabályozás utolsó teljes évéhez képest az új szabályozás első teljes évében 539 fővel kevesebb ember halt meg. Ez a csökkenés kisebb ingadozásokkal egészen 2000-ig tartott, amikor már „csak” 1200 ember halt meg közúti balesetben.<sup>18</sup>

2001-ben újabb jelentős módosítást tartott indokoltnak a jogalkotó. Megváltoztatták a járművek csoportosítását: a személygépkocsi és a motorkerékpár mellé az emelt sebességgel közlekedő járművek közé beemelték a 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsit, a rájuk vonatkozó sebességhatárokat pedig a közlekedési szakemberek határozott álláspontjának ellenére megemelték. Autópályán 120 km/h-ról 130 km/h sebességre, autóúton 100 km/h-ról 110 km/h sebességre, lakott területen kívül egyéb úton pedig 80 km/h-ról 90 km/h sebességre. Lakott területen kívül részükre tehát minden úton 10 km/h-val növelték a sebességhatárokat. 2002-ben új járműkategóriaként a sebességhatárok meghatározásánál megjelent az autóbusz, ami autópályán már 100 km/h sebességgel is közlekedhetett a korábbi 80 km/h helyett.

A hatás eléggé nyilvánvaló volt, Holló Péter erről markáns állítást fogalmazott meg: „*kimutatható volt, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek, a baleseti halottak, valamint a súlyossági mutató várható és tényleges havi számának tendenciája 2001 májusától válik el egymástól lakott területen kívül, azaz ekkortól (a sebességhatárok emelését követően) fordult növekedőre a tapasztalati értékek addig csökkenő tendenciája. Az eredmények egyértelműen igazolják a lakott területen kívüli sebességhatárok emelésének negatív közlekedésbiztonsági hatását.*”<sup>19</sup>

A statisztikai adatok szerint 2001-ben az addig javuló tendencia megtört. Az első, nem teljes évben (a módosítás 2001. május 1-től lépett érvénybe), 2001-ben 39 fővel, az első teljes évben, 2002-ben pedig már 229 fővel több ember halt meg, mint 2000-ben, és egészen 2008-ig nem sikerült a 2000. évi érték alá menni. A 2008 utáni javulást azonban főként az objektív felelősségre vezethető vissza (természetesen az egyéb tényezők, pl. gazdasági világválság mellett).<sup>20</sup>

<sup>15</sup> Holló, 2008

<sup>16</sup> Rosén et al. 2011

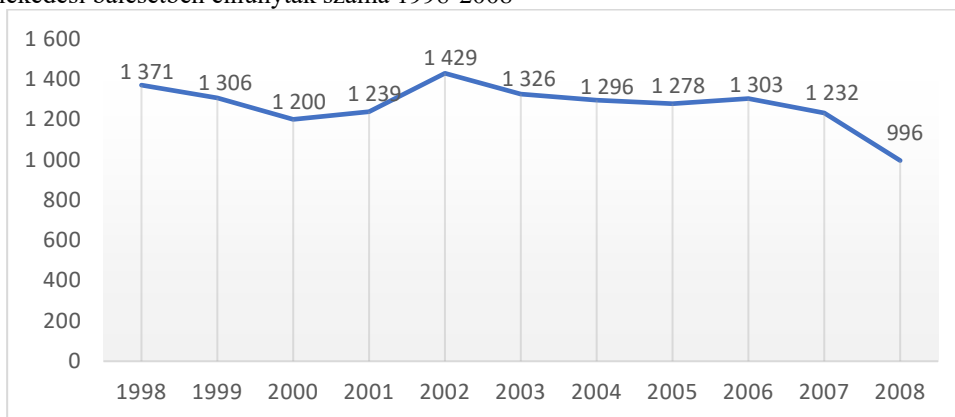
<sup>17</sup> Irk et al., 1993

<sup>18</sup> Holló, 2008

<sup>19</sup> Holló, 2005

<sup>20</sup> Major et al., 2016

6. ábra Közlekedési balesetben elhunytak száma 1998-2008



Forrás: KSH adatai alapján készítette a szerző

Az utolsó lényegesebb módosítás 2010-ben történt, ekkor a személygépkocsira és a motorkerékpárra vonatkozó sebességhatárok a 2500 kg helyett már a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsira is vonatkoztak. Ez a módosítás valójában csak igazodott a vezetői engedélyek kategóriáihoz, a „B” kategóriához, valamint a „kistehergépkocsik”-hoz, a közlekedésbiztonságra érdemi, kimutatható hatása nem volt.

A jelenleg hatályos jogszabályban történtek egyéb módosítások egyes járművekre vonatkozó sebességhatárokkal, de az általam bemutatott változások voltak a legjelentősebbek, amelyek már a közlekedés biztonságára is jelentős hatást gyakoroltak.

## Összegzés

A sebességhatárok és a baleseti adatok összevetése alapján nem túlzás azt állítani, hogy a közlekedésbiztonságra ható egyéb körülményektől függetlenül a sebességhatárok megváltoztatása erősen hat a közlekedés biztonságára. Ha emelték a sebességhatárokat a baleseti statisztikai adatok minden esetben romlottak, ellenben, ha csökkentették a sebességhatárokat a baleseti statisztikai adatok minden esetben javultak. Ezt a tényt nem szabad figyelmen kívül hagyni. Magyarországon egyre többször hallani azt a véleményt, hogy emelni lehetne a sebességhatárokat, különösen autópályán.

Az általam bemutatott adatok alapján határozottan állítható, hogy nem szabad tovább emelni a sebességhatárokat, különösen akkor nem, ha a közlekedés biztonságban jelentős javulást szeretnénk elérni. Nem szabad azt a tényt sem figyelmen kívül hagyni, hogy az úthálózathoz viszonyított hossza alapján az autópályák Magyarországon a legveszélyesebb útszakaszok közé tartoznak, miközben jelenleg is azt vizsgálják, mely szakaszokon lehetne emelni a sebességet.<sup>21</sup> Pedig a járművezetők különösen autópályán eddig sem vették figyelembe a sebességhatárokat, egy kutatás során feltárt sajátosság szerint „a relatív gyorsajtó<sup>22</sup> vezetők gépjárművük megválasztott sebességét az útpálya adottságaihoz és a forgalmi körülményekhez igazították inkább, és nem a KRESZ által megengedett legnagyobb sebességet vették figyelembe.”<sup>23</sup>

Egy ausztrál kutatás a lakott területen kívüli sebességhatárokat és az ellenőrzés hatékonyságát vizsgálta, és az alábbi következtetéseket vonta le: Emelni kell az ellenőrzések szintjét, a mérések tűréshatárát csökkenteni kell, vagy el kell törölni, valamint az osztatlan utak esetében csökkenteni kell a sebességet.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Felföldi et al., 2021

<sup>22</sup> Ebben az esetben a relatív gyorsajtó a KRESZ szerint abszolút gyorsajtónak számít.

<sup>23</sup> Berta Tamás et al., 2009

<sup>24</sup> Kloeden et al. 2001.

Magyarországon a közlekedésbiztonság javulása elmaradt a várttól, valamint az Európai Unió átlagos javulásától. 2022-ben az Európai Unióban a 22. helyen volt Magyarország az 1 millió lakosra vetített közúti balesetben meghaltak számát tekintve (54 fő/millió lakos).<sup>25</sup> Jankó Domokos 2020-ban tett megállapításai elgondoltatók: „mind a teljes népességre, mind az egyes életkori csoportok tagjaira számítva, a halálos közlekedési baleseti sérülés kockázata Magyarországon elfogadhatatlanul nagy, különösen az idősebbek körében.”<sup>26</sup>

A kutatások adatai alapján a sebességhatárok jogszabályi meghatározása fontos közlekedésbiztonsági tényező. A sebességhatárok változtatása csak akkor elfogadható, ha az a közlekedésbiztonság javítását szolgálja.

### Irodalomjegyzék

- Letty Aarts, Ingrid van Schagen (2006): Driving speed and the risk of road crashes; A review. In: Accident Analysis and Prevention, 38, 2, 215-224
- Berta Tamás, Török Ádám (2009): Azonos útpálya kialakítás esetében a szabályozás megváltoztatásának hatása a közúti járművek haladási sebességére Közlekedéstudományi Szemle, 59. évfolyam 2. szám
- Erik Rosén, Helena Stigson, Ulrich Sander: Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed, Accident Analysis and Prevention 43 (2011) 25–33
- Felföldi Péter, Mészáros Gábor (2021): Autópályán biztonságosan? Belügyi Szemle 2021/6
- Holló Péter, Zsigmond Olivér (2005): Emelt közúti sebességhatárok közlekedésbiztonsági hatásvizsgálata idősorok elemzéséve. Közlekedéstudományi Szemle, LV. évfolyam, 2005. 3. szám. 95-105.
- Holló Péter: Közlekedés a XXI. században. Magyar Tudomány, 2008. évi 2. szám, p. 175.
- Irk Ferenc – Mózes Sándor: *Sebességek és balesetek*. In: Rendészeti szemle, 1993. évi 8. szám
- Kloeden, C. N., Ponte, G. & McLean, A. J. (2001): Travelling speed and the risk of crash involvement on rural roads. Report CR 204. Australian Transport Safety Bureau ATSB, Civic Square, ACT.
- Major Róbert (2021): A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében, Belügyi Szemle 69. évfolyam, 2. különszám, 105-119.
- Mészáros, Gábor (2017): A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig Belügyi Szemle 65 évf. 3. szám 54-66
- Mészáros Gábor (2016): A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai. Gaál Gyula; Hautzinger Zoltán (szerk.) A határrendészettől a rendészet tudományig, Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 239-246
- Róbert Major, Gábor Mészáros (2016): The Current Questions of Police Speed Control. Magyar Rendészet, 16, 131-138.
- Magyar statisztikai évkönyvek 1929-1938

### Jogforrások

- A m. kir. belügyminister 1897. évi 42.159. számú körrendelete valamennyi törvényhatóságához, a kerékpárokkal való közlekedés szabályozása tárgyában
- 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet
- A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról” 44.§

<sup>25</sup> [https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en)

<sup>26</sup> URL4

- A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.
- 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában
- 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról
- 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

#### Internetes források

- URL1 Gégény István (2009): *A közúti közlekedésbiztonság kiemelt kockázati tényezői*. In: Baleset-megelőzés, <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=178> (2023.06.20.)
- URL2 Központi Statisztikai Hivatal: *Közlekedési balesetek (1990–)* [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_ods001.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html) (2023.07.28.)
- URL3 [https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en) (2022.06.20.)
- URL4 Jankó Domokos: *Közúti baleseti sérülések kockázata Magyarországon* [http://real.mtak.hu/115935/1/52\\_PDFsam\\_ktsz%202020%20okt%C3%B3ber\\_%20v%C3%A9gleges.pdf](http://real.mtak.hu/115935/1/52_PDFsam_ktsz%202020%20okt%C3%B3ber_%20v%C3%A9gleges.pdf) 2023.07.28.)



**Kóhalmi László – Felföldi Péter**  
**A közúti közlekedés biztonságának újragondolása a komplementer  
rendészet vonalán**

A new approach to road safety through the complementary policing perspective

**Absztrakt**

A tanulmányban a rendőrség és a rendészetben jelenlévő más szereplők lehetőségeit tekintjük át, amelyben elsősorban a közlekedésbiztonság növelésére fókuszálunk. A magánbiztonsági szereplők, az önkormányzati rendészet, a polgárőrség, valamint egyéb, a közúti közlekedés biztonságos, zavartalan és szabályszerű működtetésével foglalkozó szervezetek közti együttműködés még magasabb szintre történő emelésével tehermentesíthető lehetne a rendőrség, valamint a közlekedés biztonsága is növelhető lenne. A tanulmányban erre mutatunk be egy lehetséges megoldást.

Kulcsszavak: rendészet, közlekedésbiztonság, magánbiztonság, sebességmérés

**Abstract**

In this study, we look at the potential of the police and other actors in law enforcement, with a particular focus on improving road safety. Increasing the level of cooperation between private security actors, municipal police, vigilance and other organisations involved in the safe, uninterrupted and orderly operation of road traffic to an even higher level could reduce the workload of the police and also improve road safety. This study presents a possible solution.

Keywords: police, road safety, private safety, speed enforcement, vigilance

**Bevezetés**

A dolgozat témája nem a rendőrség létszámhelyezete miatt fogalmazódott meg, hanem új lehetőségek, új irány keresése, illetve más szemszögből való megközelítése a közúti közlekedés biztonságának előtérbe helyezésére.

Milyen új szereplők vonhatók be a közlekedés biztonságának megteremtésébe? Többek között erre a kérdésre ad választ Christián László Komplementer rendészet című könyve<sup>1</sup> és részben e dolgozat.

A „bűncselekményt jobb megelőzni, mint büntetni”<sup>2</sup> gondolata helytálló, hiszen a prevencióra kell nagyobb hangsúlyt fektetni, a szankció csupán a rendészeti szervek, ezen belül is a rendőrség egyik eszköze, nem pedig célja. A dolgozatban bemutatásra kerül az önkormányzati rendészet új megközelítésből, a magánbiztonsági szektor meglepően más feladattal, mint amire jelenleg gondolunk, illetve a polgárőrség szerepe is, kiegészítve azzal a tevékenységgel, melyet ugyan már végeznek, de nagyobb hangsúlyt fektetve a közlekedésre nevelésre.

A közlekedés biztonságát egyetlen szerv, a rendőrség nem tudja szavatolni. Ugyan stratégiai partnerei vannak, és bizonyosan tesznek is kisebb-nagyobb erőfeszítéseket a célok megvalósítása érdekében, de mint látjuk ez kevés. Nem valósul meg a szervek közötti együttműködés, így a rendőrség a prevencióra tud a legkevesebb erőforrást fordítani.

A közlekedés biztonságának javítását úgy gondoljuk, hogy az alapoknál kell kezdeni, azaz a nevelésnél. Majd ezt követi a képzés, a vizsgáztatás, és amennyiben ezek megfelelő módon kerültek kialakításra, akkor természetesen a szabályok betartására is lehet nagyobb hangsúlyt fektetni. A balesetek bekövetkezése tekintetében az okokat kell vizsgálni, mely legtöbb esetben a járművezető hibájából következik be, azaz a KRESZ szabályok megsértése vezet ahhoz, hogy anyagi káros, vagy személyi sérüléssel járó közlekedési baleset részeseivé válhatunk közútjainkon.

Ennek megelőzésére kell kidolgozni stratégiát, melyhez szükségesek partnerek, meg kell teremtenünk a biztonságot a közlekedés területén.

A Rendészettudományi Szaklexikon megfogalmazásában a biztonság több tényezőös komplex fogalom, mely az állam és a társadalom érdekeinek, értékeinek, az ország területének és a lakosság külső és belső veszélyektől, fenyegetéstől mentes állapotát fejezi ki.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Christián, 2022

<sup>2</sup> Stipta, 2019

<sup>3</sup> Boda, 2019

A közlekedésben a külső veszély minden esetben a másik közlekedési partner, míg a belső veszélyek mi magunk vagyunk, ha a szabályokat nem tartjuk be. De ide sorolható még az időjárás és az olyan nem várható események, amelyeket nem látunk ugyan előre, de számítanunk kell rájuk. Azonban erre is van szabály, melyet a KRESZ fogalmaz meg. A jármű sebességét a KRESZ 26. § (1)-(3) bekezdésben leírt sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.<sup>4</sup> Mint a korábbiakban már kifejtettük, a rendőrség önmaga nem tud helytállni. Ugyan mindent megtesz, ami törvényi kötelezettsége, de aki közlekedik nap mint nap, láthatja, hogy ez kevés. Újabb és újabb eseményekre válaszolni kell, mely nem minden esetben szükséges, hogy a rendőrség erőszak-monopóliumainak eszközeivel kell, hogy megvalósuljon.

A közúti közlekedés biztonsága ösztársadalmi érdek. Az állam általános hatósági jogosítványokkal, bizonyos területeken kényszer alkalmazásával a rendőrséget hatalmazta fel a szabályok betartására, betartatására. Azonban a rendőrségnek partnerekre van szüksége, és fel kell ismernie azt, hogy van olyan szerv, amely kiegészítheti a tevékenységét, pl. a településeken alakuló és még szárnyaikat bontogató önkormányzati rendészet.

Ugyanakkor ennek a szervnek is meg kell ragadnia a lehetőséget, hogy a rendészeti területen kibontakozzon, éljen jogszabályi felhatalmazásával és annak lehetőségeivel. Budavári Árpád fogalmazta meg, hogy a jogállami lét megteremtette a lehetőségeit annak, hogy a közbiztonság fenntartásából az állam, a polgárok és a vállalkozói piac egyaránt részt vállaljanak.<sup>5</sup>

Az állam –és kiváltképp a rendőrség -, aki ugyan teszi a rendőrségi törvényben foglalt kötelezettségeit, illetve jogait érvényesíti. A polgárok tekintetében az önvédelmi szervezetek, mint pl. a polgárőrség, aki jelenleg a rendőrség stratégiai partnere, bizonyos feladatok végrehajtása az önkéntes segítők nélkül lehetetlen volna. A harmadik szereplő ebben a mondatban nem más, mint a magánbiztonság. Nem hatósági szereplőként gondolunk a magánbiztonsági szektorra, hanem részfeladat, kiegészítő tevékenység végrehajtására kapnak lehetőséget. Ide sorolható az üzemeltetési, karbantartási és felügyeleti tevékenység, melyre ezek a vállalkozások kiválóan alkalmasak lehetnek.

## Nemzetközi kitekintés

Kutatásunkban a tengeren túlról is vizsgáltunk gyakorlatokat, az Egyesült Államok rendőri szervét vontuk górcső alá, melyhez segítséget nyújtott Magyarországról kitelepült Kelemen János, aki az Orange Megyei Sheriff Hivatalnál teljesített szolgálatot, idei évben nyugállományba vonult. A hivatal munkatársai közlekedésrendészet területén magyarországi kollégáikhoz képest teljesen más irányból közelítik meg és gyakorolnak hatást a közlekedők jogkövető magatartásának kialakítására.

Nincs álló ellenőrzés, hanem a forgalomban közlekedő, nem jogkövető magatartást tanúsító járművezetők kiszűrésére koncentrálnak. Egyúttal a bűncselekmények elkövetőinek felderítését és elfogását tűzik ki elsődleges célul. A rendőri szerv tagjainak intézkedésre kizárólag akkor van jogkörük, amennyiben szabálysértés vagy bűncselekmények elkövetésére utaló magatartást tanúsít a járművezető. E szolgálati formát nevezhetjük bűnmegelőzési feladatnak is, ha a hazai rendőri szolgálattal hasonlítjuk össze, akkor az szakmai közbeszédben „portyaszolgálat”-ra asszociálhatunk.

Kelemen János elmondta, hogy az ő megyéjében minden rendőr és minden szolgálati gépjármű kamerával felszerelt, és annak használata kötelező az intézkedés megkezdésétől annak befejezéséig. A felvétel bármikor megtekinthető a rendőri vezető és az intézkedés alá vont személy számára is, amennyiben panasztételre kerül sor a rendőr által lefolytatott intézkedéssel kapcsolatban.

A sebességmérés, mint ahogy az Magyarországon elterjedt, nem létező tevékenység az USA rendőri szerveinél. Nyilván fontos és a balesetmegelőzés egyik alappillére a sebességellenőrzés, ezért a rendőri szerv végzi is ezt a tevékenységet, de ezt radarrendszerrel felszerelt civil jellegű járművekből teszik. Az állománynak nem a sebességellenőrzés a fő feladata, ez részfeladat a napi szolgálatának, a kiemelt prioritás a bűncselekmények megelőzése és az elkövetők elfogása.

<sup>4</sup> 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól 26. § (4) (2023. 06. 14.)

<sup>5</sup> Budavári, 2020

A másik ellenőrzési mód sokkal hatékonyabb fegyver ugyanakkor, mely úgy vélem, hogy hazánkban is megvalósítható lenne, bár jogszabálmódosítást igényel, mégpedig hogy bármely rendőr is jogosult lehessen sebességmérésre. Az Egyesült Államok Sheriff Hivatalának minden szolgálati gépjárműve hitelesített km (mérőföld) mérő órával rendelkezik, így a sebességmérő berendezés helyett a gépjármű távolságmérő berendezésével (és az eltelt idő mérésével) észleli a sebességtúllépést, és vonhatják intézkedés alá a járművezetőt.

Ehhez persze elengedhetetlen az, hogy a jogsértést a járműbe telepített kamera, valamint a rendőr testkamerája rögzítse a mérőórát és az általa mutatott sebességet. Az elmondható, hogy az Egyesült Államok rendőrsége tekintetében a közlekedésrendészeti intézkedések másodlagos jelentéssel bírnak. A jogalkotó a hangsúlyt a megelőzésre helyezi, és minden rendőr számára lehetőséget biztosít arra, hogy sebességet mérjen.

## Komplementer rendészet

A komplementer rendészet kialakulása alapvetően nem a rendőrség létszámhiányából fakad, hanem az államnak abból a felismeréséből, hogy a közbiztonság (közlekedésbiztonság) olyan mértékben összetetté váltak, hogy a biztonságért viselt állami felelősség monopóliuma már nem tartható fent.<sup>6</sup>

Ugyanakkor a rendőrség tehermentesítése nem olyan egyszerű feladat, mivel ez a szerv a közlekedésrendészeti tevékenység csúcán áll, illetékességgel, hatáskörrel és törvény általi felhatalmazással látja el a jogalkotó.

Jelenleg is több stratégiai partner működik együtt a rendőrséggel pl. települési önkormányzatok, Magyar Közút Nrt, Közlekedési Hatóság, Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont, a polgárőrsek és a magánbiztonsági szolgálatok is. Ugyanakkor azt kijelenthetjük, hogy a szereplők döntő többsége egy-egy közlekedési probléma megoldását a rendőrségtől várja el. Sajnos némely településen még az önkormányzati rendészet sem teszi meg azt az intézkedési kötelezettségét, mely törvény által meghatározott joga és akár kötelezettsége is lenne.

Tamás Zsolt és Molnár Katalin a Belügyi Szemlében 2019-ben az alábbi megállapítást tették a rendőrségről: az önkormányzatok vezetői nem, vagy csak felületesen ismerik a vonatkozó jogi szabályozást, és az ebben rejlő lehetőségeket, a rendőrséget, mint egyetlen szervezetet tekintik a feladat értőjének és kezelőjének. Az együttműködés megvalósul ugyan, de néha felszínes, a felvetett problémák nem feltétlenül valósak.<sup>7</sup> Ennek okán van szükség több szereplőre, melyhez a komplementer rendészet adja meg a választ és lehetőséget.

A hazai szakirodalom alaptételként rögzíti, hogy a rendészet küldetésének teljesítése, a biztonság megteremtése társadalmi kooperáció és kollektív munka eredménye, amelyben a rendvédelmi szervek mellett fontos szerepet kapnak az önkormányzatok, a magánbiztonsági vállalkozások, a civil védelmi szervezetek is.

7. ábra komplementer rendészet szereplői



Forrás: Christián László szerkesztése alapján

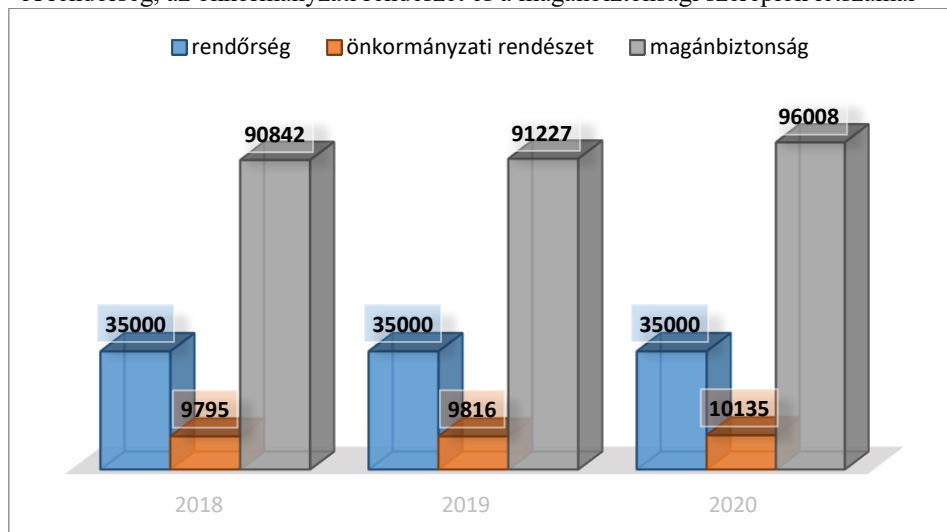
<sup>6</sup> Christián, 2022

<sup>7</sup> Tamás–Molnár, 2019

Miben különbözik az állami rendőrség a komplementer rendészeti szereplőktől? Ez nem más, mint a legitim erőszak alkalmazásának monopóliuma, melyet jogállamban teljességgel csak a rendőrség gyakorolhat, pontosabban ez a jogosítvány a rendvédelmi szervek privilégiuma. Más rendvédelmi szerv is jogosult erőszak alkalmazására a jogszerű intézkedés kikényszerítése érdekében, azonban a közlekedésrendészeti tevékenység elsősorban a rendőrség hatásköre. A közlekedés rendjének betartásában az állam alkotta jogrend erőszak útján való kikényszerítése azonban kevésbé szükséges eszköz. A közlekedésben jóformán minden állampolgár részt vesz, a közlekedési szabályok megsértésének csak elenyésző hányada veszélyes oly mértékben a társadalomra, hogy annak kikényszerítése a kényszerítő eszközök eszköztárával oldható csak meg. A közúti közlekedés biztonságának fenntartása kényszerintézkedést nem igénylő hatósági eszközökkel, bevonva az érte tenni akaró önkéntes szervezeteket, a közösségek önszabályozó mechanizmusainak alkalmazásával is megvalósítható.

Visszaulva az USA rendőri szerveire látható, hogy egy nagyobb országban is törekszenek a közlekedés biztonságára, sokszor a szabályok betartására a járművezetőket kényszerítik, de a járművezetők önkéntes jogkövető magatartására fókuszálnak, viszont nem az út szélén posztoló rendőri kontrollal. Pontosabban fogalmazva nem látható rendőri ellenőrzéssel végzik a közlekedésrendészeti tevékenységet. Technikai eszközökkel kiválthatók a rendőrök, más szerv, szervek bevonásával új szereplők léphetnek be a közlekedés biztonságának megteremtésébe. A létszámát tekintve az önkormányzati rendészet és a magánbiztonsági szektor óriási lehetőség lehet megfelelő jogszabályi háttérrel. A sebességellenőrző készülékek üzemeltetésére továbbá a tilos jelzésen áthaladó járművezetők kiszűrésére úgy véljük, hogy nem szükséges minden esetben hatósági jogosítvány, és a hatóságként való megjelenés sem indokolt. Ez természetesen a megállítás nélküli ellenőrzésre vonatkozik. Az ilyen típusú ellenőrzés megvalósítható akár automata rendszerek igénybevételével, ha a nem is annyira távoli jövőt vizsgáljuk, a mesterséges intelligencia igénybevételével. Jelen műben az utóbbi nem kutatott téma. Ellenben más szerv(ek) bevonása a közlekedés biztonságának megvalósításába, a rendőrség szerepének megváltoztatása részben „kiszervezése” a vizsgálat részét képezi. E hatósági szereplőnek nagyobb részt kell vállalni az ellenőrzésben, az újonnan bevont szereplők irányában, illetve koordinációban és nem utolsósorban a prevenció erősítésben.

1. diagram – A rendőrség, az önkormányzati rendészet és a magánbiztonsági szereplők létszámai



Forrás: Tihanyi-Tóth, 2022

## Rendőrség

A mai rendőrségünk működésének két fontos jellemzője, hogy teljes mértékben áthatja a központi akarat maradéktalan végrehajtásának kényszere, másrészt a működésétől idegen a decentralizáció, mint szervező elv.<sup>8</sup> A centralizált szervezet erőinek legnagyobb részét központi feladatokra kénytelen

<sup>8</sup> Tihanyi – Vári 2015

koncentrálni, és közben elveszíti helyismeretét és kapcsolatait azokkal a kis közösségekkel, amelyek a helyi közbiztonság hiátusát érzékelik. A centralizált szervezet a kényszer alkalmazására összpontosít, és szinte tehetetlenné válik akkor, amikor szolgáltató, támogató funkciót kell teljesítenie.<sup>9</sup>

A rendőrséget a Rendőrségi Törvény hatalmazza fel a közlekedésrendészeti tevékenység végzésére. A törvény alapján a közlekedésrendészeti szolgálati ág és alkalmanként e szervezet más szolgálati területe is bevonásra kerül, főként a mai létszámhelyzet okán. Milyen feladatot lát el a rendőrség, ezen belül a rendőrjárőr, vagy a balesethelyszínelő?

- sebességmérés
- közlekedésrendészeti járőrszolgálat
- forgalomirányítás nagyobb útkereszteződésekben, ha jelzőlámpa nem üzemel, esetlegesen delegáció érkezése esetén
- közlekedésrendészeti akcióban való részvétel, pl. ROADPOL kampány
- rendezvények biztosítása, pl. Tour de Hongrie, Giro d'Italia, egyéb minden olyan feladat, amire a vezető utasítást, parancsot ad

A fenti feladatok közlekedésrendészeti tevékenységet határoznak meg. Azonban a rendőrség katonai szervezetéből adódó parancsuralmi rendszere biztosítja, hogy minden más feladatot is el kell látni, mely nem törvényszerűen az adott szolgálati ághoz tartozik, vagy nem a kijelölt rendőr a legautentikusabb a meghatározott tevékenységre, feladatra.

A parancsuralmi rendszer jellemzője, hogy az érkező feladatra azonnal, akár mérlegelés nélkül reagálni kell. Így olyan feladattól veszi el az időt az érkező új utasítás, mely más szerv hatáskörébe, illetékességébe, vagy csupán profiljába illeszkedne. Pl. a város területén fákat vágnak ki az önkormányzat megrendelésére. Ezek a közút mentén, vagy csupán olyan területen helyezkednek el, mely a közlekedést akadályozza, vagy a fák kivágásának idejére a forgalom korlátozása szükséges.

Kinek a feladata ennek a tevékenységnek, a forgalomkorlátozásnak a végrehajtása? Sokan a rendőrségben látják a megoldás kulcsát, azonban a településen működő önkormányzati rendszert, de tovább gondolva a polgárőrség is alkalmas lehet erre a feladatra. Amennyiben ezeket a szerveket vonjuk be, úgy az igazoltató, szűrő, ellenőrzési tevékenységtől nem kell elvonni a rendőri állományt, a szervezet fókuszálhat az alapfeladatára, a bűncselekmények megelőzésére, de a közlekedésrendészeti tevékenységnél maradva az agresszív, jogsértő cselekményeket megvalósító járművezetők kiszűrésére is. Egyúttal az önkormányzati rendszert, mely települési önkormányzat, önkormányzatok illetékességi területén végzik a tevékenységüket, szintén a hatáskörébe tartozó feladatait láthatja el, és a létesítő önkormányzat érdekében látja el feladatát.

Eszerint a rendőrségen kívül a komplementer rendészeti szervezetek az alábbi feladatok elvégzésébe vonhatók be:

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

A felsorolt feladatok teljes egészében való átadása, vagy azok megosztása a rendőrség közlekedésrendészeti tevékenységének teljesítményét nagymértékben javítaná. A feladatok megosztása esetén az együttműködésekre kell fektetni a hangsúlyt. A szervezetek létszáma így összeadódik, de nem csupán a több egyenruhás személy lesz a mérvadó.

Az egyes szervek állományának intézkedésre való érzékenysége is növelhető a közös szolgálat ellátásával. Egy rendőr ingerküszöbét teljesen más esemény lépheti át, mint egy önkormányzati rendszert vagy a polgárőrség tagját. Az kétségtelen, hogy az új szervek bevonása jogszabálmódosítást igényel.

Kutatásunk egyik alappillére a sebességellenőrzés volt, mely a rendőrség egyik olyan tevékenysége, amit a „kötelező rossz” jelzővel lehet illetni. Ugyanakkor nagyon fontos kiemelni, hogy a balesetek jelentős része az ehhez köthető szabályok megsértése miatt következik be. A „három gyilkos” elem egyike az ittas vezetés, a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása, és a sebességtúllépés.

<sup>9</sup> Finszter, 2008

Ezért szükséges még több szervezet bevonása a jogsértők kiszűrésére, hogy minél kevesebb ember váljon áldozattá a közúton.

A rendőrségnek is el kell hinnie és tudomásul kell vennie azt, hogy nem képes egyedül megbirkózni a közlekedési szabályok betartatásával, támaszkodnia kell stratégiai partnereire, és keresni kell olyan, még nem bevont szervezetet, szervezeteket, akik hatékonyan tudnak tenni e közérdek megvalósítása érdekében. Amennyiben ezt felismeri, kiválthatja azokból a nem kiemelt rendőri feladatokból az intézkedési jogosultsággal felruházott rendőröket, melyek elvonják az erőt és eszközöket az olyan hatékony és jól kidolgozott programoktól, mint pl. a „Pofátlan(tan)ítás”, mely az állampolgárok tekintetében is elismerést váltott ki. Ezáltal a rendőrség szerepe a közlekedésbiztonság megvalósításában nagymértékben növelhető, akár még a sebesség-ellenőrzés más színterein is, mint például az autópályák, amelyek biztonságának javítása egyre fontosabb feladattá válik a gyorsajtás jelenségének egyre széleskörűbb megjelenése, és az ezzel kapcsolatos biztonságiszint-csökkenés miatt.<sup>10</sup> A gyorsforgalmi utak biztonságának növelése a rendőrség részéről is nagyobb hangsúlyt kellene, hogy kapjon a jövőben. Mindemellett a közúti ellenőrzések, amelyek a közlekedésrendészeti feladatrendszer lényeges feladatkörei közé tartoznak,<sup>11</sup> intézkedési jogosultsággal rendelkező rendőrök bevonásával kell, hogy történjenek, így a komplementer rendészet által átvállalt feladatok által felszabaduló élőerő az ilyen jellegű feladatokban is nagyobb arányban tud jelen lenni.

## Önkormányzati rendészet

Napjaink társadalmában az állami rendészet erre felhatalmazott szervei, elsősorban a rendőrség nem tud teljes biztonságot garantálni. Nem is lehet ilyen elvárást támasztani, mivel a biztonság diverzifikált rendszerében erre nincs is lehetőség. Éppen ezért nem halogatható tovább megválaszolni a kényes kérdést, hogy kiket vonhatunk be érdemben ebbe a rendkívüli, felelősségteljes küldetésbe.<sup>12</sup>

Az önkormányzati rendészet nem más, mint a települési önkormányzat által létrehozott és fenntartott szervezet a biztonság megteremtésére, mely jóval kevesebb jogosítvánnyal rendelkezik, mint a rendőrség, valamint korlátozottan felhatalmazott a kényszer alkalmazásával.

A rendészet megismeréséhez Finszter Géza megfogalmazása nyújt támpontot. A rendészet a modern államban az a közigazgatási tevékenység, amelynek társadalmi rendeltetése a jogellenes emberi magatartásokból keletkező veszélyek elhárítása. A veszély olyan állapotot, élethelyzetet, amelyben a társadalom által értéknek elismert anyagi és szellemi javakat sérelem fenyegeti. A sérelem lehet a javak megsemmisülése, értékük csökkenése, vagy értékgyarapító képességük elvesztése.<sup>13</sup>

Az önkormányzati rendészet alakítása a fővárosi önkormányzat számára nem lehetőség, hanem jogszabály alapján kötelező, míg más településeken a képviselő testület döntésének függvénye. E lehetőséget megragadva több önkormányzat alakított rendészeti szervet, azonban néhány település (Győr, Miskolc) tudott elmélyülni a rendészeti területen, míg többeknek nem sikerült létrehozni hatékony önkormányzati rendészeti szervet.

Ennek okán nem váltak a komplementer rendészet részévé, fennmaradásukat igazolni hivatottan olyan feladatokkal látják el, amelyek ugyan a létrehozott szerv számára elegendő, ám nem rendészeti feladat. A parkolási szabályok formaruhában való közterületi ellenőrzése nem tekinthető az önkormányzati rendészet számára kihívásnak, tevékenységüket olyan tartalommal kell megölteni, mely az állampolgárok számára a szubjektív biztonságérzetet növelik. Az önkormányzati rendészet a közlekedésbiztonság megvalósításába bevonható, jelenleg is intézkedési jogosultsággal rendelkeznek bizonyos jogsértések tekintetében. Amennyiben a jogalkotó törvény módosításával a rendészeti szervek jogosítványát kiszélesíti a közlekedésbiztonság növelése érdekében, azzal a jogállamiság nem sérülne. Nem reprezentatív kérdőívet készítettünk, melynek kiértékelése során a válaszadók többsége elfogadja az önkormányzati rendészetet a közlekedésrendészet bevonásába, nevezetesen a sebességellenőrzés és a tilos jelzésen történő áthaladás ellenőrzésébe.

<sup>10</sup> Mészáros-Felföldi, 2021

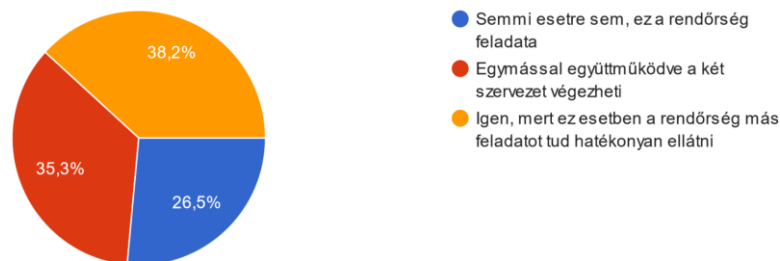
<sup>11</sup> Major-Mészáros, 2020

<sup>12</sup> Christián, 2016

<sup>13</sup> Finszter, 2014

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

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



Forrás: Szerzők

Ugyan az önkormányzati rendész jogosult bizonyos kényszer alkalmazására az intézkedés során, azonban erre e tevékenységek során nincs szükség. Az önkormányzatnak mint a közút kezelőjének lehetősége van olyan céget bevonni a sebesség ellenőrzésbe, amely megfelel a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 12. § (1)-(2) bekezdésében meghatározott feltételeknek. Ennek alapján elvi lehetősége adott akár a civil jellegű járműben automata módon elhelyezett sebességmérő készülék használatának is. Ezzel kiváltható az intézkedési jogosultsággal felruházott rendőr azon a településen, ahol megfelelő önkormányzati rendészet működik. Kombinált szolgálati forma is lehetőséget teremtene arra, hogy a közterületi jelenlétet a rendvédelmi és a rendészeti szerv együttműködésével valósítsuk meg.

Az egy rendőr, egy önkormányzati rendész elv hatékony fellépést jelent egy-egy településen, hiszen az egyes szervezetek tagjainak egy jogsértéssel szemben más a toleranciaszintje. Az e módon vezényelt szolgálati csoportokkal megnövelhető a közterületi létszám, és az intézkedések hatékonyabban folytathatók le.

A sebességellenőrzéssel kapcsolatban a rendőrség szerepe itt koordinálásban jelentkezne, a baleseti gócpontok figyelembe vételével határozná meg az ellenőrzés helyét, idejét, módját. A nem túl távoli jövőben ez meg is valósulhat akár, mi több már jelenleg is használnak önkormányzatok sebességmérő készüléket, a néhány hónapja üzembe helyezett Traffibox alkalmazásával.<sup>14</sup> Ez ugyan helyhez kötött készülék, de a teljes üzemeltetési költsége az önkormányzatokat terheli, a rendőrség a készülékek elhelyezésében nyújt segítséget. Ha mélységben vizsgáljuk ezt a tevékenységet, ez nem más, mint a komplementer rendészet megvalósulása. A fenti együttműködés arra enged következtetni, hogy a sebességmérő készülék önkormányzat által üzemeltett módon a tilos jelzésen történő áthaladás is ellenőrizhetővé válhat hasonló eszközök telepítésével.

## Magánbiztonság

A biztonság iránti igény nagyjából egyidős az emberi társadalmak kialakulásával és megszilárdulásával. A magánbiztonságra törekvés pedig a városi társadalmak kialakulásával lehet egyidős, ahogy maga a rendészet is.<sup>15</sup>

Hazánkban a magánbiztonsági szektor fő tevékenységi köre az ipari területek őrzésével, építkezések őrzésbiztonságával, pénz- és értékszállítással, illetve a személyi védelemben jelentkezik. A magánbiztonság térnyerése egy-egy területen a bűnügyi helyzet értékelését követően emelkedik vagy

<sup>14</sup> URL1

<sup>15</sup> Lasz, 2010

csökken. A magánbiztonsági szolgáltatást nyújtó vállalkozások szereplőinek jelentős része a korábbi állami rendvédelmi vagy más fegyveres szervek tagjaiból kerültek ki. Ennek okán nem lehet idegen, hogy a szervezet életében változásra, változásokra van szükség, melyek nem feltétlenül a szolgáltatással azonos feladatok.

A sebességmérés területén azonban meglehetősen lehet akár a magánbiztonsági szektor, akár az olvasó számára a magánbiztonsági szereplők bevonásának ötlete, de a kutatás során interjú készült magánbiztonsági vállalkozás vezetőjével, aki nem zárkózott el a sebességmérési tevékenység szolgáltatásától. Ugyanakkor megjegyezte, hogy a rendvédelmi szervekkel ellentétben e szektor számára a gazdasági szempontokat kell figyelembe venni minden feladat elvállalása előtt.

A vállalkozás ügyvezetője arra helyezte a hangsúlyt a gazdasági célon kívül, hogy a magánbiztonsági szereplők nem kaphatnak hatósági jogkört, kizárólag üzemeltetési feladatokkal bízhatók meg. A sebességmérő készülék automata módon való üzemeltetése nem igényel hatósági szereplőt, kényszerítő eszköz használatát, alkalmazását sem követeli meg.

A sebességmérő készüléket üzemeltető személy feladata a joghatással bíró mérés, továbbá a meghatározott időben és helyen való ellenőrzési tevékenység. Ez alapján gondoljuk azt, hogy megfelelő jogszabálymódosítással bevonható a magánbiztonság a sebességmérő készülék üzemeltetésébe, ezen túlmenően a tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzésére is hatékony fellépés lehet karöltve az önkormányzati rendészet és a rendőrség szervezetével.

A megfelelő garanciát a törvényes és jogszerű működésre azon magánbiztonsági szereplők jelenthetik, akik vállalják az akár nemzetbiztonsági ellenőrzésen való részvételt, a tevékenységet személyesen végzők pedig a rendvédelmi szerveknél is alkalmazott kifogástalan életvitel, illetve megbízhatósági vizsgálat ellenőrzését.

A kutatás a magánbiztonság bevonásával arra enged következtetni, hogy van szerepe a komplementer rendészeti szervek közül a magánbiztonsági szolgáltatóknak, a közlekedésrendészet, pontosítva a közlekedésbiztonság fenntartásában. A nem reprezentatív kérésben megfogalmazott kérdésre 50-50% volt a válaszadók aránya abban, hogy a magánbiztonsági szereplők bevonhatók a közlekedésbiztonság megteremtésbe.

### 3. diagram Felmérés eredménye az önkormányzati rendészet és a rendőrség feladat megosztásáról

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

136 válasz



Forrás: Szerzők

Kiemeljük, hogy a szolgáltató szektor tagjai nem hatósági szereplőként, hanem szolgáltatóként részfeladattal való megbízás útján válhatnak aktív tagjává ennek a felelősségteljes tevékenységnek.



## 4. diagram Felmérés eredménye az önkormányzati rendészet és a rendőrség feladat megosztásáról

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

136 válasz



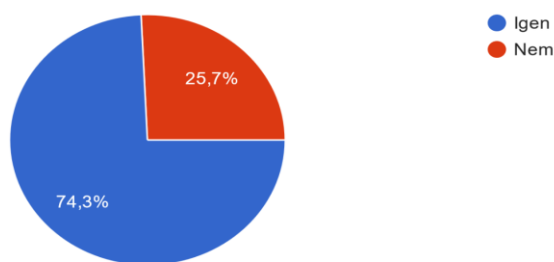
Forrás: Szerzők

A rendőrségnek át kell engednie bizonyos feladatait részben más szervezeteknek, nem ragaszkodhat görcsösen egyes tevékenységekhez. Ugyan jelen dolgozatban nem esett szó a Magyar Közút NZrt (MK) és a Nemzeti Útdíjfizető Szolgáltató Zrt (NUSZ) szerepéről, de számukra is van feladat. Ha a magyar közúthálózatot vizsgáljuk, számos olyan úttal rendelkezik, ahol forgalomirányító fényjelző készülékek üzemelnek, ezek ellenőrzése jelenleg a többek között a rendőrség feladata. Automata rendszerrel az MK illetve a kezelő önkormányzatok ellenőrzési jogosítványának bővítésével teljes mértékben kiváltható a rendőrség. A NUSZ Zrt jelenleg is végez ellenőrzést, mely kombinálható lehet a sebességmérő tevékenységgel. A kutatási kérdőívben a válaszadók többsége elfogadja és bevonhatónak tartja a NUSZ Zrt-t a sebességmérési tevékenységbe.

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

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

136 válasz



Forrás: Szerzők

A magánbiztonsági szereplők ugyan polgárjogi igénynek szereznek érvényt azzal, hogy magánvagyon felett őröködnek, azonban egy átgondolt jogszabály módosítással a szektor jogosítványa bővíthető. Nem végez más feladatot, ha egy sebességmérő készüléket üzemeltet, mint előre meghatározott helyen és időben hatósági jogkör nélkül méri a járművek sebességét. Jelenleg teszi ezt az ipari területeken térfigyelő kamera képek megfigyelésével, e tevékenység sem más, mint egy ellenőrző, szűrő prevenciós tevékenység, hiszen bűncselekmények megelőzését végzi magánérdek megvalósulása céljából. A közlekedés biztonságába való bevonással a magánbiztonsági szereplők a közérdekében végeznék feladataikat.

## Összegzés

„Ahhoz, hogy az ember valami egész újat meglásson, ahhoz egész másként kell gondolkodni, és ha az ember másként gondolkodik, azt modják, hogy bolond.”<sup>16</sup> Szentgyörgyi Albert idézete a kutatás egyik fő gondolata is lehet, hiszen a közlekedésrendészeti ellenőrzést, azon belül a sebesség és a tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzését egy teljesen más megvilágításba helyezte. A kutatás végzése során sok esetben a rendőrség munkatársai is megrendült és értetlen tekintettel fogadták az elképzeléseket, melyek levezetését követően már az ötletek tárháza is bővülni kezdett, hogy miként tehermentesíthetnék a komplementer rendészeti szereplők a rendőrség állományát.

Az önkormányzati rendészet, mint a helyi települések egyik biztonságát szavatoló szerve a rendőrség számára a gyorsajtás és a tilos jelzésen való áthaladás visszaszorításával válhatna még hatékonyabb partnerré. A kutatás eredményei szerint a válaszadók többsége úgy gondolja a rendelkezésre bocsátott kérdőívben, hogy az önkormányzati rendészet önállóan és együttműködve is hatékony eszköz lenne a baleseti kockázati faktorok visszaszorításában. Az önkormányzati rendészet erőforrásai sok esetben még terhelhetők, valamint további területen bizonyíthatják a biztonság megteremtéséhez való törekvéseit.

Az önkormányzati rendészettel és a magánbiztonsági szereplőkkel szemben is él bizonyos sztereotípiák. Az előbbi esetében a sztereotípiák az lehet, hogy a rendészeket a parkolási szabályok betartására tartják fenn, míg az utóbbi esetében egy telephely portásaként gondolnak sokan a vagyoniőrre.

Ám ezektől a jelzőktől el kell szakadni. A dolgozatban bemutatott témák bizonyítják, hogy helytelen ez a gondolkodás, a rendőrség mellett további szereplőkre van szükség, együtt, újult erővel, tettekeszséggel és jogalkotói akarattal tudjuk a biztonságot megteremteni vagy fokozni közútjainkon. A komplementer rendészeti szereplők együttműködésében rejlik a jövőnk biztonságos közlekedésének záloga.

## Irodalomjegyzék

- Boda József (szerk.): Rendészettudományi Szaklexikon. Dialog Campus, Budapest, 2019 66.
- Budavári Árpád Béla (2020): Az alternatív rendészet lehetőségei a közfoglalkoztatásban egy magyar középváros példáján keresztül. Belügyi Szemle 2020/7.
- Christián László: Komplementer rendészet. Ludovika Egyetemi kiadó, Budapest, 2022. ISBN 9789635316861
- Christián László (2016): Rendőreg és rendészet. In: Jakab András. A magyar jogrendszer állapota. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Jogtudományi Intézet, Budapest.
  - o ISBN:9789634180067
- Finszter Géza (2008): A rendészeti rendszer alkotmányos és közjogi alapjai. 2. számú előtanulmány az átfogó rendészeti stratégia társadalmi vitájához (kézirat).
- Finszter Géza (2014): A vállalható és a nem vállalható társadalmi kockázatok. In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (szerk.): Tanulmányok a "Biztonsági kockázatok - rendészeti válaszok" című tudományos konferenciáról. Pécs, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport
- Lasz György (2010): Akinek a vagyona, annak a biztonsága? Gondolatok a magánbiztonság térfeléről. Hadmérnök, 2010/5.
- Major Róbert – Mészáros Gábor (2020): Thoughts on Road Traffic Control. Internal Security 2020/2.
- Mészáros Gábor, Felföldi Péter (2021): Autópályán biztonságosan? Belügyi Szemle 2021/6.
- Stipta István (2019): Cesare Beccaria „Büntett és büntetés” című művének recepciója Magyarországon. Jogtörténeti Szemle 2019/3-4. 10-16.
- Tamás Zsolt – Molnár Katalin (2019) A rendőrség közösséggel való kapcsolatának javítási lehetőségei. Belügyi Szemle 2019/4

---

<sup>16</sup>URL2

- Tihanyi–Tóth Tímea (2022): A személy-és vagyonvédelem rendszetének eljárásjogi alapjai. In: Christián László – Lippai Zsolt (szerk.): A személy- és vagyonvédelmi tevékenység rendszete. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest, 2022. ISBN 9789635316335
- Tihanyi Miklós – Vári Vince (2015): Jó állam – jó rendészet, avagy a rendőrség hatékonyságmérésének koncepciója. Magyar Rendészet 2015/4.

#### Jogforrások

- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló

#### Internetes források

- URL1: Koós Alexandra – Közel 100 traffibox telepítéséről döntött a rendőrség, térképen a helyszínek <https://liner.hu/kozel-100-traffibox-telepites-rendorseg-terkep-helyszinek> (2023. 05. 30.)
- URL2: citatum.hu – Szent-Györgyi Albert <https://www.citatum.hu/idezet/97497> (2023. 06. 01.)

**Dobrocsi Gábor**

## **A motorkerékpárok alkalmazása a rendvédelemben**

Use of motorcycles in law enforcement

### Absztrakt

Jelen tanulmány a rendőrség által alkalmazott motorkerékpáros szolgálati forma rövid történeti áttekintését követően, a motorkerékpáros rendőrök feladatrendszerét elemzi. Rövid állapotanalízist követően bemutatja a motorkerékpáros szolgálatellátás előnyeit, hátrányait, nehézségeit, valamint az alkalmazás legfontosabb területeit. A szerző külön rávilágít a motorkerékpáros szolgálat fejlesztési igényeire, illetve a biztonságos feladatellátást elősegítő javaslatokat fogalmaz meg.

Kulcsszavak: rendvédelem, motorkerékpár, feladatrendszer, motoros szolgálat

### Abstract

This paper, after a brief historical overview of the form of motorcycle policing, examines the role of motorcycle police officers. After a brief status analysis it describes the advantages, disadvantages and difficulties of motorcycle policing and the main areas of application. In this context, the author highlights the needs for improvement of the motorcycle service and makes recommendations for safe and secure police service provision.

Keywords: law enforcement, motorcycle, tasking system, motorcycle service

### Bevezetés

Magyarországon az első motoros rendőr 1926. július 29-én indult útjára Budapest VIII. kerület Mosonyi utcai objektumából, a mai Közrendvédelmi Főosztály „főhadiszállásáról”. A Kerékpáros Osztályon szolgálatot teljesítő első kollégák megfigyelés, felderítés, futár és összekötő feladatokat végeztek, amik inkább bűnügyi és egyéb, nem közvetlenül rendészeti területhez kapcsolódtak. A ma természetesnek tűnő közlekedésrendészeti feladatokra 1926. szeptember 9-től alkalmazták, akkor már Közlekedési Osztág néven. 1928-ra az egység feladatköre kikristályosodott, miszerint ekkorra már a gépjárművek ellenőrzése és már akkor a sebességtúllépésekkel szembeni fellépés volt a fő feladatuk. 6 évvel később, 1934-ben kezdték meg munkájukat a balesethelyszínelők, akik oldalkocsis motorkerékpárokkal, hármasával mentek a káresemények helyszínére. A motoros osztág 1941-re 4 fős altiszt és 57 fős végrehajtói rendőri létszámmá duzzadt fel, melyből kerültek kiválasztásra az államfő útját biztosító egységek is. A II. világháború kis mértékben újraindította a folyamatot, de 1948 után a létszám újra nőni kezdett egészen az 1995-2000-es évekig, ahol már a Budapesti Rendőr-főkapitányság (továbbiakban: BRFK) állományában közel 180 fő teljesített szolgálatot motorkerékpáron. Nem csak a létszám, a feladatok, hanem a járművek száma és minősége is rohamosan fejlődött. Az első motorkerékpárok az amerikai Indian Scout (600 cm<sup>3</sup>) és Prince (350 cm<sup>3</sup>) modellek voltak. Ezt követően a feladatok függvényében oldalkocsis motorkerékpárok, majd a motorizációs fejlődéssel párhuzamosan a szolgálati járművek is egyre erősebbek, komfortosabbak lettek. A BRFK-n 1950-től megjelentek az első BMW gyártmányú gépjárművek, amely márkát a mai napig is világszerte alkalmaznak rendvédelmi célra. A technikai fejlődés hatására a fővárosban rohamos sebességgel nőtt a gépjárművek száma, mely miatt egyre gyakrabban alakultak ki forgalmi torlódások és a különböző gyors beavatkozást igénylő események. Már ekkor felismerték a tényt, hogy személygépjárművel lehetetlen, vagy csak sokkal lassabban lehet felszámolni ezeket a gócpontokat. Ezért és a korábban már említett feladatok végrehajtása céljából 1981. március 1-jén Motoros Alosztály alakult meg kezdetében ideiglenes jelleggel, majd 1 éven belül véglegesítve, ami a mai napig is működik.<sup>1</sup>

Milyen területen alkalmazható a motorkerékpár? A jelenlegi gyakorlat alapján a magyar rendvédelemben bűnügyi és közlekedésrendészeti szolgálati ág, a Készenléti Rendőrség mélyiségi ellenőrzései során, továbbá a Terrorelhárítási Központ alkalmaz motorkerékpárokat feladataik végrehajtásához. A bűnügyi szolgálati ág túlnyomó részt a felderítés során tudja kihasználni a motorkerékpár méretéből, gyorsaságából és használatának rugalmasságából adódó előnyöket. A Készenléti Rendőrség állományából pár fő a határvédelmi feladatokat kimondottan a terepviszonyokhoz

---

<sup>1</sup> URL1

igazodó elektromos motorkerékpárokkal, míg az autópályákon és a mélységi ellenőrzés során nagy sebességre képes járművekkel hajtják végre. A Terrorelhárítási Központ, jogszabályokban nevesített műveleti motorosokat alkalmaznak, de azok feladatkörével, illetve a járművekkel kapcsolatos információkat a kutatásom során nem kaptam meg. A különböző civil hírforrások<sup>2</sup> szerint szintén BMW gyártmányú motorkerékpárokat alkalmaznak, melyek inkább a túra-enduro kategóriába tartoznak, és egyszerre 2 fő is közlekedhet vele a szolgálati feladathoz igazodva.

A közlekedésrendészeti szolgálati ág az általános rendőri járőri feladatokon túl mindennel foglalkozik, ami a közúton történik. Közlekedési balesetek helyszínén történő intézkedés, forgalmi akadály megszüntetése, torlódások felszámolása, forgalom folyamatos felügyelete és szükség szerinti szabályozása, karos forgalomirányítás, „vonulások” rendezvények biztosítása stb.<sup>3</sup>

2022. év végén, közterületi szolgálatellátásra alkalmas, megkülönböztető fény- és hangjelzéssel ellátott szolgálati motorkerékpárok száma országos viszonylatban 219 db volt. Ennek 14,61 %-a, azaz 32 db a BRFK, míg 13,70 %-a, azaz 31 db a Pest Vármegyei Rendőr-főkapitányság kezelésében áll.<sup>4</sup> Ha a személyi adatokat vizsgáljuk, akkor kissé félreértelmezhető adatokat kapunk, ami a rendőri állomány különböző szolgálati beosztásokban történő foglalkoztatásokról adódik. A belső létszámadatak azt mutatják, hogy a motoros rendőrök létszáma viszonylag magas a járművek számához viszonyítva, ugyanakkor, ha a számadatakhoz párosítjuk az adott kolléga beosztását és feladatát, akkor azt látjuk, hogy a teljes létszám csupán töredéke jelentkezik a közúton a napi szolgálatellátása során. Motoros rendőrök számába soroljuk azokat is, akiknek van érvényes alap- vagy megújító tanfolyama szolgálati motorkerékpár vezetésére, ugyanakkor a beosztása fogdafelügyelő, körzeti megbízott, főhatárrendész, balesetmegelőzési előadó, ügyeletes vagy határrendészeti szakértő. Ki is a motoros rendőr? Aki rendelkezik szolgálati motorkerékpár vezetésére jogosító képesítéssel, vagy akinek szolgálati feladatai specifikusan motorkerékpár alkalmazását indokolja?

A motorkerékpár alkalmazásának sokszínűsége megmutatja, hogy számos pozitív tulajdonságát ki lehet aknázni, mint például a kis mérete, a sebessége, a feltűnésmentessége stb., ugyanakkor magában hordozza annak hátrányát is. A közlekedésrendészeti szolgálati ág feladatkörénél maradva egy, az autópályán bekövetkezett közúti közlekedési baleset olyan mértékű veszélyforrást jelenthet a többi közlekedő számára, hogy annak elhárításának a lehető legrövidebb időn belül meg kell történnie. Egy forgalmi torlódás esetén a sorok között is elférő és gyors jármű bevetése a leghatékonyabb, ami a motorkerékpár. Ugyanakkor a nagy sebessége, és a kis méretéből adódó nehéz észlelhetőség kimondottan nagy veszélyt jelent a jármű vezetője számára. Szintén az észlelhetőség kapcsán szükséges említést tenni a közúti ellenőrzés végrehajtása szempontja szerinti két formáról, azaz a nyílt és rejtett ellenőrzésről. A motorkerékpárral ezt a kettősséget egyszerre tudja végrehajtani a járőr. A jármű méretéből adódóan úgy szemlélheti a közlekedést, hogy azt a járművezetők nagy része észre sem veszi. Ez egy hatékony módszere a dinamikus jogsértések kiszűrésének, mint például a sávváltás szabályainak megsértése, közben tartott rádió-mobiltelefon használata, forgalomirányító fényjelző készülékkel kapcsolatos jogsértések stb.

A motoros járőrök általában párosával teljesítenek szolgálatot, külön motorkerékpárokkal. Ez sok esetben nagy segítséget jelent irányítói szemmel, ugyanis egy közlekedési balesettel érintett útszakasz lezárásához nem 2 db, egyenként 2-2 fős személygépkocsival szolgálatot ellátó egységet kell riasztani, hanem elegendő hozzá 1 pár motoros járőr, akik könnyedén tudják két irányból zárni az adott területet. Ennek ellenére ez a szétválaszthatóság hátrányként is jelentkezik az egyik fél balesete, vagy egy intézkedés biztosítása kapcsán.

---

<sup>2</sup> URL2

<sup>3</sup> Major, 2012

<sup>4</sup> A motorkerékpár-állomány nagyságával kapcsolatos adatokat az ORFK bocsátotta rendelkezésre

## Egészségügyi hátrányok

A közlekedés eleve egy veszélyes üzemnek tekinthető, de ezen belül is az úgynevezett gyengébb közlekedők csoportjába sorolhatók a gyalogosok, a kerékpárosok, a segédmotoros kerékpárosok és a motorkerékpárosok, akik a közlekedés legvédtelenebb résztvevői.<sup>5</sup> Szintén a hátrányok körébe sorolom a fentiekből következően, hogy közlekedési baleset során sokkal sérülékenyebbek a motorosok, mint a személyautóval közlekedő járórok.<sup>6</sup> A sérülékenység kapcsán nem csak a közlekedés körében bekövetkező, hanem a rendőri mivolthoz kapcsolódó eseményeket is kell érteni. Pl. lövedékálló mellény hiánya a szolgálatellátás során

A jármű nyitottságából adódóan a járművezető az időjárás teljes skálájának ki van téve. Ugyanúgy problémát jelent az eső és hideg, mint a nyári, hosszan tartó magas hőmérséklet. Sok esetben a szolgálati feladatok határozzák meg a járórközlekedési eszközt, nem pedig az időjárás. Ez viszont rövid és hosszú távon is egészségkárosodást tud okozni, a megfázástól, a hőguta keresztül az ízületi bántalmakig. Csakúgy, mint a folyamatos szélzaj a sisakban, vagy a gerincet és derekat érő folyamatos igénybevétel is negatív hatással van az egészségi állapotra.

## Szolgálati feladatok ellátásának nehézsége

A rendőri munka egyik fő alkotóeleme a dokumentálás. Az egyes helyszíni eljárások, különböző nyomtatványok kitöltését vonzzák maguk után. Napjainkban a helyszíni bírság kiszabása, közigazgatási eljárás kezdeményezése, az okmányok vagy különböző eszközök helyszíni elvétele, szabálysértési eljárás megindítása mind-mind különböző dokumentumok, helyszíni, kézírással történő kitöltését teszi szükségessé. Ezen munkafolyamatok kényelmes, gyors és biztonságos végrehajtását egyrészt a motorkerékpár tároló helyeinek mennyisége, másrészt szintén az időjárás viszonyosságok szabhatnak gátat. Bizonyos kényszerítő eszközök birtoklása közterületi szolgálat során sokszor nehézkes, vagy akár lehetetlen is, mint például a rendőrbot vagy gumibot.

## Kutatás bemutatása

Kutatási kérdésként fogalmazható meg, hogy milyen igény mutatkozik a motoros rendőrré. Kutatást végeztem az állampolgárok között, mely során kimutatható, hogy a vizsgált személyek véleménye alapján a lakosság szabálykövető magatartása nagyban függ a látható rendőri jelenléttől, valamint a szankcióktól való félelemtől. Ugyanakkor az 1-6-ig terjedő skálán, ahol a 6-os érték a rejtett ellenőrzés maximális hatékonyságát jelölte, a válaszadók 35 %-a szavazott a maximumra. A szavazatok átlaga a 4-es érték volt, ami azt jelenti, hogy az emberek többsége hisz a rejtett ellenőrzés hatékonyságában. A fentiek alapján igazolható, hogy a motoros kettős jellege (rejtett és nyílt) megfelel az elvárt kritériumnak. A kérdőívben kapott válaszok alapján az is kimondható, hogy nem mindegy, milyen rendőri egységgel találkozik a járművezető. Ezek alapján a válaszadók több, mint 50 %-a a motoros rendőrt jelölte meg, mint a leginkább jogkövetésre sarkalló szolgálati forma. Így már megválaszolható a kérdés, hogy valóban szükséges-e a motoros rendőri szolgálati forma.

Úgy vélem, hogy a láthatóság, a korábban részletezett beosztásokkal kapcsolatos okokból kifolyólag, nem a belső létszámadatokból igazolható vagy cáfolható, hanem az állampolgárok véleményéből. A kutatásomban kitértem erre is, melyből azokat a meglepő adatokat kaptam, hogy az átlag járművezetők (a kérdőívet kitöltők közül) 43 %-a havonta találkozik csak közlekedése során motoros rendőrrel. Az adat helyes értékelése során fontos figyelembe venni, hogy a válaszadók az ország mely területén közlekednek túlnyomó részt, hiszen például Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság állományában csupán 4 fő szolgálati motorkerékpár vezetésére jogosult személy van, amiből 1 fő szolgálatparancsnoki beosztásban, így tulajdonképpen a közterületi szolgálatok során 3 fővel találkozhatunk. Hozzá kell tennem, hogy a motorosok által a Mecsek az ország egyik leginkább kedvelt szerpentines útszakaszokat tartalmazó területe, ezért kiemelt figyelmet kell fordítani a „kordában” tartásukra. Viszonyításképpen a

<sup>5</sup> Felföldi, 2021

<sup>6</sup> Farooq & Juhász, 2019

Budapesti Rendőr-főkapitányság állományában rendszerint közterületi szolgálatot ellátó motorosok létszáma 23 fő. A választ adók 35 %-a Budapest, 33 %-a pedig az agglomerációban közlekedik, így pont azon a területen, ahol a motoros rendőri létszám a többi területhez képest magas, összesen 59 fő.

A fentiekből levonható közvetlen következtetés az, hogy a (jól képzett) motoros rendőrré szükség van, kiemelt hatása van a közlekedés biztonságára, a járművezetők szabálykövető és kulturált közlekedésére.

Kutatásom során rá kellett jönnöm arra, hogy a motoros rendőr új eszközökkel, újabb feladatkörökkel még hatékonyabban tudna fellépni a kiemelt jogsértések ellen úgy, mint az abszolút sebességtúllépés, közben tartott rádió mobiltelefon használata, passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása, követési távolság meg nem tartása. Ehhez viszont a közlekedés mind a három szegmensét (ember-jármű-környezet)<sup>7</sup> fejleszteni szükséges a rendőrségen belül.

A fejlesztési javaslataim alapjait saját tapasztalások, az aktív motoros szolgálatot ellátó kollégák és rendőri vezetők véleményére, illetve Magyarország legrégebben motorosrendőr oktatójaként tevékenykedő Fiedor Ferenc r. őrnagy által elmondottakra építem.

### **Ember, azaz a humán erőforrás fejlesztése**

Fejlesztés alatt jelen esetben a létszám növelését, és folyamatos képzés és utánpótlási rendszerét értem. Utóbbi kettő csak akkor erősíthető, ha van kit képezni. A létszám növelésére a motorosrendőr életpályamodelljének kialakítását tartom célravezetőnek. Ennek kifejtése egy külön témát ölel fel, melyen jelenleg dolgozok. Fontosnak tartom a folyamatos szinten tartást és a képességek fejlesztését. A hazai gyakorlat alapján a 120 órás tanfolyam elvégzését követően évi mindössze 16 órás megújító képzésen kell részt vennie mindenkinek. Annak is, aki évi szinten a szolgálati feladatokkal összefüggésben motorozik akár 10.000 km-t és annak is, aki csak 300 km-t tett meg. Ezen gyakorlat módosítására a havi szintű 8-16 órás továbbképzést javasolnám, mely minden hónapban más-más tematikát ölelne fel. Ilyen témák lehetnek a laza talajon történő motorozás, emelt sebességű tréning, esettanulmányok feldolgozása, intézkedéstaktikai képzés stb.

### **Jármű, azaz milyen motorkerékpárral látják el a szolgálatot**

A legelterjedtebb szolgálati motorkerékpár Magyarországon a BMW által gyártott RT szériás járművek (166 db, teljes darabszám 57 %-a), az R 900 RT, R 1200 RT és R 1250 RT. A haza szolgálati motorkerékpárok átlag kora 11 év. A korunkban tapasztalható technikai fejlődés mellett nyilván érezhető, hogy a 11 év alatt is milyen óriási fejlődésen mentünk keresztül. A legidősebb, aktív motorkerékpár (leszámítva a statisztikában ugyan szereplő, de nyilvánvalóan már közterületen nem megjelenő motorkerékpárokat, mint a BMW K75, BMW R 850 RT, R 1100 RT, R 1150 RT), a Pest Vármegyei Rendőr-főkapitányság Ráckevei Rendőrkapitányságon lévő 2002., azaz idén már 21. évét betöltő Yamaha XJ 900 P jármű. Az előregedő járműállomány, előregedett alkatrészeket jelent, melyek sűrűbben hibásodnak meg, többet kerülnek szervízbe. A garázsban lévő motorkerékpár pedig funkcióját nem teljesíti, illetve a folyamatos javítási és karbantartási költségei gazdasági megtérülése felülvizsgálatot igényel.

---

<sup>7</sup> Irk, 1986

## Környezet, azaz milyen eszközökkel, felszerelésekkel látják el feladataikat

A motoros rendőrök ruházata az öltözködési szabályzat<sup>8</sup> 2. számú mellékletének 4.1. pontja alapján speciális szolgálati egyenruhának tekintendő, mely 2020-ban újult meg. Az előző verzióhoz képest láthatóbb, kényelmesebb, jobban szellőző, így a járőr komfort érzete jóval magasabb szintre lépett. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy csupán 1 pár motoros kesztyű és 1 pár motoros csizma áll rendelkezésre. Ezen ruházati elemeket kell viselni a 10 °C hőmérsékletben, valamint a 35 °C-ban is, nincs differenciáltság évszakhoz igazítva. A ruházatba elhelyezett protektor védelmi fokozata Level 2, ami kevesebb, mint 20 kN energiát továbbít a felhasználója felé, így ez a kapható legjobb minőségű protektor. Bizonyos testrészeket (bordák, mellkas, nyak, medence) azonban ezek sem védenek. A 21. századi technológiát kihasználva elérhető áron kapható légszákos mellénnyel lehetne jobban óvni a motoros testi épségét egy esetleges közlekedési baleset során. A ruházat esetén is fontosnak tartom megjegyezni, hogy minden motorosrendőrnek egy szett ruházata van, így annak koszolódása vagy átázása/átizzadása esetén a másnapi szolgálatra nehezen, vagy akár egyáltalán nem lehet megfelelő állapotú és higiéniajú egyenruhává varázsolni. Ekkor nem marad más hátra, csak a már idejét múlt ruházat, vagy a személyautóra történő váltás.

Bukósisak tekintetében egy középkategóriának mondható Nolan gyártmányú bukósisakot rendszeresített a rendőrség. Jelenleg az N90-3 típusú bukósisakot használja az állomány, mely a Sharp Test-en 4 csillagot ért el.<sup>9</sup> A Sharp Test-et az Egyesült Királyság Közlekedési Minisztériuma indította. A vizsgálat célja, az Egyesült Királyságban kapható bukósisakok töréstesztjének elvégzése, mely során 8,5 m/s (30,6 km/h) sebességű lineáris ütközést szimulálnak. A Sharp Test alapján a Nolan N90-3 kimagasló eredményt ért el a homlokot, fejtetőt és tarkót ért ütközések esetén, ugyanakkor a halántékot érő, oldalsó erőhatások ellen 60 % körüli értéket produkált. Tömege 1,65 kg, mely kimondottan fontos adat a nyaki gerincet érő folyamatos erőhatást figyelembevéve. A hazánkban hasonló árkategóriában kapható bukósisakok közül a Nolan nem tekinthető a legjobbnak. A közel azonos árban lévő Caberg sisakok közül a Duke (5 csillag) típusú védőeszköz az oldalsó erőhatásra is kimagasló eredményt ért el ugyanezen teszten, valamint tömege is 0,1 kg-mal kevesebb, ami a hosszú szolgálatok és hosszú évek alatt jelentős különbségnek mondható. Igaz szubjektív vélemény, de saját tapasztalatom szerint a Caberg sisak használatakor kevésbé szűrődik be a szélzaj, mint a Nolan esetében. A bukósisakhoz kapcsolódóan meg kell jegyezni, hogy jelenleg nem áll egységesen rendelkezésre – néhány tesztüzemben lévő eszköz kivételével – olyan kommunikációs technológia, mellyel az egy párban vagy feladatban részt vevő motorosok menet közben egymással, illetőleg az irányítással, vagy más tagállomásokkal tudjanak kommunikálni. A civil szférában már kamerával ellátott sisakkommunikációt is lehet kapni, amely hangutasítások alapján is képes hívást kezdeményezni, hangerőt állítani stb., miközben a járőrök egymással a híres Activity játékot kénytelenek „játszani” járőrözés közben. A feladatok pontos és biztonságos végrehajtása érdekében elengedhetetlen fejlesztésnek érzem a kommunikációs problémák megoldását.

A szolgálati felszerelések, eszközök tekintetében is van lehetőség további fejlesztésekre. A kényszerítő eszközök tekintetében a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény (továbbiakban: Rtv.) 15. § (2) bekezdése alapján a kényszerítő eszközöket az arányosság követelményének betartásával kell alkalmazni, mely elegendő a kívánt cél eléréséhez, és az intézkedéssel érintettre a legkisebb korlátozással, sérüléssel vagy károkozással jár. A motoros rendőrök ugyanolyan kényszerítő eszközökkel vannak ellátva, mint a személygépkocsival közlekedő közlekedésrendészeti kollégák. A szolgálati motorkerékpárokban az eszköztárolás a két oldalsó, viszonylag kis dobozban, valamint az ülés mögötti, tárolórekeszben oldható meg. Sokkal korlátozottabbak a lehetőségek a személygépkocsi csomagterével szemben, így jól meg kell válogatni azon eszközök körét, amit a szolgálati feladatok során alkalmazni kíván a motoros rendőr. A tárolóhelyek korlátozottságával kapcsolatban csak egy gondolat erejéig szót ejtek arról, hogy bizonyos intézkedések során egyes eszközök úgy, mint rendszámablak, közbiztonságra különösen veszélyes eszközök, megkülönböztető fényjelzések, tiltott

<sup>8</sup> 14/2016. (V. 10.) BM rendelet a belügyminiszter irányítása alá tartozó szervek egyenruha-ellátására jogosult személyi állományának ruházati és öltözködési szabályzatáról, valamint a különleges foglalkoztatási állomány ruházati, fegyverzeti, kényszerítőeszköz- és világítástechnikai felszereléséről

<sup>9</sup> URL3



szerek stb. elvétel tárgyát képezik, melyet a motoros rendőrnek, az állagmegóvást figyelembe véve el kell szállítania. A rendszeresített gumibot vagy rendőrbot olyan méretekkel rendelkezik, ami már nem tárolható el állagromlás nélkül a motorkerékpár dobozaiban. A kényszerítő eszközök az arányosság kritériumának megfelelő alkalmazása érdekében javasolt a teleszkópos gumibot, ólmos bot vagy tonfa rendszeresítése, amely a ruházaton is könnyedén tárolható, nem zavarja a viselőjét a motorozásban és folyamatosan kéznél van.

Szintén elvárás a járőről, hogy a szolgálata teljesítése során a gépjárműben az egységben jelen lévő személyek számának megfelelő lövedékálló mellényt tartsanak, azt szükség szerint, vagy a Tevékenységirányítási Központ utasítására felvesznek. A motoros rendőröknek nincs lehetőségük az effajta védelmi eszköz használatára, hiszen méretéből adódóan szállítani nem tudja, egész napos viselésre és abban történő motorozásra pedig egyenesen alkalmatlan. Ennek megoldásaként javasolt olyan lövedékálló mellény rendszeresítése, amely a speciális motoros egyenruha alatt viselhető, és nem gátolja a viselőjét a napi feladataiban, legyen szó delegációs kísérről vagy akár forgalomirányításról. A szolgálati feladatok színesítését különböző új eszközök bevezetésével lehetne végrehajtani, melyek nem csupán a változatosságot, hanem az egyes intézkedések idejének csökkentését, valamint egyszerűsítését is eredményezné. A fentebb említett tárolási lehetőségeket a különböző intézkedésekhez szükséges formanyomtatványok sokasága is tovább korlátozza. A motoros járőrök sokszínű bevetetősége azt eredményezi, hogy gyakorlatilag mindenre fel kell készülniük, ami szorosan, vagy távan a közúti közlekedéshez kapcsolódik. Ennek értelmében rendelkezniük kell helyszíni bírsághoz szükséges nyomtatványokkal, különböző átvételi elismervényekkel (eszközök vagy okmányok), közigazgatási eljárás megindításához szükséges tájékoztatókkal (több nyelven) és jegyzőkönyvekkel, a közlekedési balesetek és bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárásról szóló 60/2010. ORFK utasításnak megfelelően a baleseti helyszín megszemléléséhez szükséges dokumentumokkal, a személyi szabadságot korlátozó intézkedésekhez szükséges formanyomtatványokkal stb. A rendelkezésre álló TIR mobil készüléken lehetőség van pl. a közigazgatási tájékoztató elkészítésére, melynek minimális továbbfejlesztésével az elektronikus úton ügyfélkapun vagy e-mail formájában kiküldhető lenne az ügyfél választása alapján. Ez a metódus működhet gyakorlatilag bármilyen más ügymenet során is. Az eszköz az elektronikus aláírás segítségével hitelesítheti a dokumentumot, egy példányt automatikusan iktat az RZS Neo rendszerben és a kért elektronikus csatornán az intézkedés alá vont részére megküldi. Ezzel a folyamattal csökkenthető a kiadás az iratok nyomtatásának elhagyásával, továbbá gyorsítható mind a helyszíni intézkedés, mind az utána lévő iktatási folyamat.

A kutatásom során – külföldi példát alapul véve – megvizsgáltam a kézi sebességmérő eszköz alkalmazásának lehetőségét. A LaserTech amerikai gyártó által készített LTI 20/20 TRUCAM® II sebességmérő kézi készüléket részben motoros járőrszolgálatra specializálva fejlesztették ki. Az eszköz a hazai gyakorlatnak megfelelő tudással rendelkezik, képes az online kapcsolatra, videofelvételt készíti. Könnyen elővehető, és szükség szerint könnyedén, legfőképp gyorsan elrakható a készülék. A hazai jogi környezetben ennek jelentősége ott jelentkezik, hogy a motorkerékpáros önállóan képes sebességet ellenőrizni, a jogsértő gépjárművezetőt utolérni, és a megfelelő intézkedést foganatosítani. Az aktuális gyakorlatban sok esetben mentesül a járművezető a szankció kiszabása alól pl. egy „dobós cég” tulajdonában lévő, estleg ideiglenes vagy külföldi hatósági jelzéssel ellátott gépjármű esetében. Az objektív felelősség elve alapján ugyan a bírság összege kiszabásra kerül a gépjármű üzembentartója részére – már amennyiben megállapítható – viszont az előéleti pont - ami véleményem szerint az igazi visszatartó erő - nem. A készülék segítségével a sebességtúllépések rögzítésén túl, a követési távolság meg nem tartásának ellenőrzését is elvégezhetjük. A készülék két jármű közötti távolságot is képes meghatározni. A készülék alap tudásán felül a fő előnye a méretében, könnyű kezelhetőségében rejlik, mely lehetőséget nyújt arra, hogy 1 fő testesítse meg a mérő, megállító és intézkedő funkciókat.

Sok esetben a motoros járőr ér a leghamarabb egy baleset vagy egyéb esemény helyszínére, ahol az elsődleges mentési munkálatokat el tudná végezni. Ehhez viszont szükséges a fentiekén túl, olyan képesítések megszerzésének biztosítása és ezzel együtt feladatok meghatározása, mint például a police medic vagy a katasztrófavédelmi képzések. Az oktatást követően az azokhoz szükséges felszerelések biztosítása elengedhetetlen, pl. speciális elsősegélynyújtó készlet, vagy a kezdeti tüzek oltására alkalmas „fire stryker”.

## Összegzés

A tapasztalataimat és érzéseimet igazolta a kutatásom eredménye, miszerint a motorkerékpárral szolgálatot teljesítő állománynak igenis van létjogosultsága, kiemelten a sűrű forgalmat lebonyolító városokban és a civil motorosok által közkedvelt túraútvonalak mentén. A hagyományok szerint feladataik közül a legfontosabb a védett vezetők kísérése és a rendezvények biztosítása, ugyanakkor látható, hogy rendkívül erős a szerepe a közlekedési kultúra javításában, a szabálykövető magatartás tanúsításának elérésében. A motorkerékpár, annak veszélyein túlmenően, annyira sokoldalúan alkalmazható közlekedési eszköz, aminek minden részét érdemes lenne kiaknázni. Ugyan most nem említettem szót róla, hiszen az életpályamodell kialakításának részét képezi, fontosnak tartom megosztani a motorosrendőrök egyik fontos ismervét. A motorosrendőr olyan kvalitásokkal rendelkező kolléga, aki képes a közlekedést, annak komplexitásában értékelni, látja az összefüggéseket, ennek eredményeképpen pedig olyan kreatív megoldásokat talál, amik a lehető leggyorsabban oldják a legnagyobb gordiuszi csomókat is. Bár a rendőri ellenőrzés hatással van a közlekedés biztonságára, önmagában rendőri eszközökkel a közlekedők „rugalmas” szabálykövető szemléletét (ha nem büntetik, akkor megtehetem) megszüntetni nem lehet.<sup>10</sup>

## Irodalomjegyzék

- Farooq Danish, Juhász János (2019): Simulation Analysis of Contributing Factors to Rider Visibility Issues for Car-Motorcycle Accidents. *periodica polytechnica transportation engineering*, doi:10.3311/PPtr.13521
- Felföldi Péter (2021): Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten. *Belügyi Szemle*: 2021/7
- Irk Ferenc (1986): Ember, jármű, környezet. *auto-motor*, 1986(1), 23-28.
- Major Róbert (2012): Rendészet, közlekedérendészet. In Andrea Tünde Barabás (Ed.), *Tanulmányok Irk Ferenc professzor 70. születésnapjára* (pp. 191-210). Budapest: Országos Kriminológiai Intézet.

1. Mészáros Gábor, Felföldi Péter (2021): Autópályán biztonságosan? *Belügyi Szemle* 2021/6

### Jogforrások

- Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. tv.
- 14/2016. (V. 10.) BM rendelet a belügyminiszter irányítása alá tartozó szervek egyenruha-ellátásra jogosult személyi állományának ruházati és öltözködési szabályzatáról, valamint a különleges foglalkoztatási állomány ruházati, fegyverzeti, kényszerítőeszköz- és világítástechnikai felszereléséről
- 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól

### Internetes források

- URL1: Justice Law Enforcement Motorcycle Club Hungary – A szolgálati motorkerékpár története  
<http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2022.10.21.)
- URL2: [policecars.hu](http://policecars.hu) – Motorok  
<http://policecars.hu/p/thumbnails.php?album=17> (2023.05.21.)
- URL3 United Kingdom Department for Transport – Sharp Test, Nolan N90  
<https://sharp.dft.gov.uk/helmets/nolan-n90/> (2023. 05. 29.)

<sup>10</sup> Mészáros-Felföldi, 2021

**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](mailto:kozbiztonsagiszemle@gmail.com)

*web:* [www.rendeszet.hu](http://www.rendeszet.hu)