

**Kiss Tibor**  
**Az igazi rendőrautó**  
The real police car

**Absztrakt**

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

Kulcsszavak: intézkedéstaktika, biztonság, kísérés, előállítás, rendőrautó

**Abstract**

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

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

**Bevezetés**

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

**Rendőrautók Magyarországon**

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

---

<sup>1</sup> Chu, 2016, 495

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

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

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

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

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

<sup>2</sup> URL1

<sup>3</sup> URL2

<sup>4</sup> Major, 2010, 151

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

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

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

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

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

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

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

---

<sup>5</sup> David et al., 2021

<sup>6</sup> Major et al., 2016

<sup>7</sup> Fazakas et al., 2019, 115-116.

## A „valódi rendőrautó”

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

1. kép: a „valódi rendőrautó”



forrás: URL3

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

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

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

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

---

<sup>8</sup> URL4

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

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

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

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

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

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

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

## Egy elképzelt modern rendőrautó

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

<sup>9</sup> Mészáros et al., 2021, 1031

<sup>10</sup> URL5

<sup>11</sup> Jaeger et al., 2007, 593

<sup>12</sup> URL6

<sup>13</sup> URL7



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

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

### Rendészeti célú átalakítás elemei

#### Térelválasztó

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

- Nem tud előre jutni a kísért személy.

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

- Nem kell az előállított mellett utazni.

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

- Tároló szerep

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

#### Ülőlap

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

- Az előállított személy nem tud az utastérben semmit elrejtteni.

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

- Könnyebben takarítható.

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

<sup>14</sup> Felföldi et al., 2020, 100. o.

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

#### Ajtópanel

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

#### Kamera

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

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

#### Ballisztikus panel

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

#### Lövedékálló mellény tároló rekesz

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

#### Tablet/laptop

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

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

### Műszaki jellegű átalakítások

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

- Nagyobb teljesítményű generátor

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

- Jobb teljesítményű fékrendszer

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

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

### Megvalósíthatóság és költségek

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



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

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

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

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

## Jogi háttér és annak lehetséges módosítása

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

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

### II. cikk

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

### III. cikk

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

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

### IV. cikk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>15</sup> URL8

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

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

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

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

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

## Irodalomjegyzék

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

DOI: 10.1016/j.trf.2021.09.017

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

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

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

DOI: 10.1080/15389588.2015.1109082

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

DOI:10.1016/j.telpol.2007.07.008

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

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

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

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

## Ineternetes források:

- URL1: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/centenarium/retro-ladak> „Zsarú Magazin” 06 2020. [Online].
- URL2: <https://www.youtube.com/watch?v=Wxxye7Ltp8&t=1s>. „Totalcar.hu,” 2019. [Online].
- URL3:[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Long\\_Beach\\_Airport\\_Police\\_Ford\\_Crown\\_Victoria.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Long_Beach_Airport_Police_Ford_Crown_Victoria.jpg)
- URL4:<https://web.archive.org/web/20100921141405/http://www.fordvehicles.com/fordpoliceinterceptor/>. „ford.com/police-vehicles/,” 2010. [Online].
- URL5:[https://totalcar.hu/magazin/szerelem/2020/01/11/ford\\_crown\\_victoria\\_police\\_interceptor/?token=c020ea74ef908d18885cdf0beb269e08](https://totalcar.hu/magazin/szerelem/2020/01/11/ford_crown_victoria_police_interceptor/?token=c020ea74ef908d18885cdf0beb269e08). Z. Sipos, „Tatalcar.hu,” 2020. [Online].
- URL6: <https://hu.taylrrenee.com/zakon/111700-policiya-ssha-zvaniya-v-policii-ssha-kody-policii-ssha.html>. „taylrrenee.com,” 2018. [Online].
- URL7: <https://cityroom.blogs.nytimes.com/2011/09/15/the-last-crown-vic-rolls-and-not-as-a-new-york-cab/>. „nytimes.com,” 09 2011. [Online].
- URL8: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100425.atv>. „net.jogtar.hu,” 2022. [Online]
- URL9: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99400034.tv>. „net.jogtar.hu,” 2022. [Online]

**Impresszum**

*Kiadó:* Magyar Rendészettudományi Társaság

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

*A kiadásért és szerkesztésért felelős személy:* Dr. Tihanyi Miklós

*Kapcsolat:* kozbiztonsagiszemle@gmail.com

*web:* www.rendeszet.hu