

Tanulmányok

Kiss Máté Patrik: Mire elég tíz hónap? – a magyar rendőrjárőr képzés összehasonlítása más országok képzéseivel

Kőrösi Boglárka – Gál Erika: A szurkolók és a rendőrség kapcsolatának vizsgálata a rendőrség által biztosított labdarúgó mérkőzéseken

Földi András: Mentális betegségben szenvedők vezetői engedélyének megszerzése

Felföldi Péter – Harangozó Imre László: A négykerekű motorkerékpárok magyarországi szabályozása

Kiss Tibor: Újra az igazi rendőrautóról, avagy egy kutatás eredményei

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

Főszerkesztő:

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

A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:

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

Szerkesztőbizottság elnöke:

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

Szerkesztőbizottság:

BUDAHÁZI ÁRPÁD PhD egyetemi docens (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

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

GÁL ERIKA tanársegéd (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

KARDOS SÁNDOR Ph.D. (ORFK)

LAKATOS TIBOR (BM)

FEKETE CSABA mesteroktató (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

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

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

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

PAPP DÁVID tanársegéd (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

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

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

Technikai szerkesztő:

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszerzőgálati Egyetem)

Kiadó:

Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozat

Szerkesztőség:

1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

kozbiztonsagiszemle@gmail.com

III. évfolyam, 2022/2. szám

Megjelenik évente két alkalommal.

Tartalomjegyzék

Tanulmányok

Kiss Máté Patrik: Mire elég tíz hónap? - a magyar rendőrség-képzés összehasonlítása más országok képzésével.....	8
Kőrösi Boglárka - Gál Erika: A szurkolók és rendőrség kapcsolatának vizsgálata a rendőrség által biztosított labdarúgó mérkőzéseken	21
Földi András: Mentális betegségben szenvedők vezetői engedélyének megszerzése	37
Felföldi Péter - Harangozó Imre László: A négykerekű motorkerékpárok magyarországi szabályozása	51
Kiss Tibor: Újra az igazi rendőrautóról, avagy egy kutatás eredményei	65

Lectori Salutem!

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle III. évfolyamának 2. számával köszöntöm Önöket. E lapszámunk kiválóan illusztrálja a közbiztonsági szakterület sokszínűségét. Olvashatunk többek között az alapfokú rendőri képzésről szóló írást, amely izgalmas összehasonlítást nyújtja a hazai és a nemzetközi gyakorlatnak. A szurkolók és a rendőrség kapcsolatának vizsgálata betekintést enged azoknak a rendőri szervek a belső felépítésébe, amelyek a szurkolókkal való kapcsolattartást szolgálják. Ezen kívül megismerhetjük a különböző rendőrségi taktikák szurkolók általi megítélését. A közlekedés veszélyes üzem, másfelől pedig fontos követelmény az esélyegyenlőség. Ezért a mentális betegségben szenvedők vezetői engedélyszerzési lehetőségei méltán tartanak számot a közérdeklődésre. A közlekedésrendészeti szakterület ezúttal három cikkben képviselteti magát. Sorrendben a második a járműpiac fejlődésére reflektál. Közelebbről arra a törekvésre, hogy a jogi szabályozás miként képes követni egy-egy újabb járműtípus megjelenését. E lapszám utolsó írása túlmutat a közlekedésrendészet szűken értelmezett határain. Az előző lapszámból megismert ideális rendőrautóról szóló kutatás eredményei kerülnek bemutatásra.

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

A szerkesztőbizottság nevében:

Tihanyi Miklós

a szerkesztőbizottság elnöke

E számunk szerzői:

KISS MÁTÉ PATRIK (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszerológati Egyetem)

KÖRÖSI BOGLÁRKA (Csongrád-Csanád Megyei Rendőr-főkapitányság, Szegedi Rendőrkapitányság)

Gál Erika (tanársegéd, Nemzeti Közszerológati Egyetem)

FÖLDI ANDRÁS (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszerológati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd, Nemzeti Közszerológati Egyetem)

HARANGOZÓ IMRE LÁSZLÓ (r. főörzsörmester, Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság, Siófok Rendőrkapitányság)

KISS TIBOR (r. tisztjelölt, hallgató, Nemzeti Közszerológati Egyetem)

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)

A közlés feltételei

Tisztelt Olvasó!

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

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

Terjedelem

A kézirat terjedelme tanulmányok esetében általában 20-40.000 leütés között legyen. A kéziratban ábrák és képek is szerepelhetnek. A beküldött kézirat első lábjegyzetében, amennyiben ez releváns, kérjük a támogatási források feltüntetését. A beszámoló, 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 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).

Kiss Máté Patrik

Mire elég tíz hónap? - a magyar rendőrijárőr képzés összehasonlítása más országok képzésével

What is ten months enough for? - a comparison of the Hungarian police patrol training with the education of other countries

Absztrakt

A mű célja a magyar rendőrijárőr képzés összehasonlítása két kiválasztott ország (Kanada, Ausztria) képzésével és ennek során külföldi képzések tapasztalatainak összegyűjtése és összegzése, ez alapján javaslatok megfogalmazása a hazai képzés kiegészítésére, teljesebbé tételére. A műben először egyenként kerül bemutatásra a kiválasztott országok rendőrségének felépítése, a jelentkezési követelmények köre, majd maguk a járőr képzések. A mű elkészítését nehezítette az a tény, hogy az Adyligeti Rendőrképző Akadémia tantárgyi tematikája a kutatás közben esett át egy jelentős újításon, így nem álltak rendelkezésre gyakorlati tapasztalatok. Összességében az látható, hogy ahány ország, annyi képzési forma. Átfedések vannak ugyan, de különbözőségek is, melyekből példaként lehet meríteni. Az átvételre érdemes gyakorlatok külön megemlítésre kerülnek a műben. Nem volt cél annak megállapítása, hogy melyik a legjobb módszer, azonban azt megállapítottam, hogy a magyar képzés idejét bővíteni kellene.

Kulcsszavak: képzés, rendészti képzés összehasonlító rendészet

Abstract

The aim of the work is to compare Hungarian police patrol training with the training of two selected countries (Canada, Austria), and collecting and summarizing the experiences of foreign trainings, and based on this, formulating proposals for supplementing and making the domestic training more complete. In the work, the structure of the police of the selected countries is first presented one by one, and the scope of application requirements, then the patrol training itself. The preparation of the work was complicated by the fact that the subject matter of the Adyligeti Police Training Academy underwent a significant innovation during the research, so the practical experience wasn't available. Overall, it can be seen that there are as many forms of training as there are countries. There are overlaps, but also differences, which can be used as examples. The exercises worth taking over are mentioned separately in the work. The aim wasn't to determine which was the best method, but I found that the time of the Hungarian training should be extended.

Keywords: training, law enforcement training, comparative law enforcement

Bevezetés

„A bűnüldöző szervek tisztviselői soha nem szolgálatmentesek. Elkötelezett köztisztviselők, akik esküt tesznek arra, hogy megvédjék a közbiztonságot bármikor és olyan helyen, ahol a béke veszélyben van.

Minden segítségre szükségük van, amelyhez hozzájuthatnak.”¹

A fent olvasható idézet Barbara Boxertől, az Amerikai Egyesült Államok korábbi szenátorától származik, aki megfogalmazta, hogy mire is tesz esküt egy rendőr. Eszerint a hivatás lényege, hogy a rendőr bárhol és bármikor szolgáljon, amikor arra szükség van. Ehhez pedig meg kell adni minden segítséget és meg kell teremteni minden feltételt, amit csak lehet. Az egyik ilyen segítség vagy inkább feltétel a megfelelő képzés.

Tudományos munkámban azt a célt fogalmaztam meg, hogy összehasonlítom az általam kiválasztott országok (Kanada, Ausztria) közrendvédelmi rendőrijárőr képzéseit a magyar gyakorlattal, kiemelten foglalkozva az oktatott tantárgyakkal, az oktatás óraszámával, valamint a teljes képzés idejével. Választásom azért esett Ausztriára, mert egyrészt nyugati szomszédunk, másrészt történelmünk hosszú

¹ URL1

időn keresztül közösen íródott, harmadrészt pedig országunk célja megvalósítani az osztrák életszínvonalat hazánkban is. Kanadát pedig azért, mert egyrészt tengerentúli, másrészt kiemelkedően élhető országnak tartják. Írásom végén pedig javaslatokat szeretnék megfogalmazni az összehasonlítás alapján, melyek teljesebbé tehetik a magyar képzést.

Fontosnak tartom kijelenteni, hogy a kiválasztott országok rendőrei nem teljesen azonos munkakörökkel rendelkeznek, illetve más jogszabályok alapján látják el szolgálatukat. Ezeket figyelembe véve szeretnék egy átfogó képet adni az olvasó számára. Előfeltéveként fogalmazható meg, hogy a kiválasztott országok képzéséből áttemelhetünk bizonyos, a hazai képzés fejlesztését szolgáló gyakorlatokat. A járőrök felkészültsége kulcsfontosságú a rendőrség működésében, többek között azért, mert „*A közterületen szolgálatot teljesítő rendőrök tevékenysége képezi a rendőrség civil megítélésének az alapját.*”²

Kanada rendőrségének a felépítése

Ahogy az Amerikai Egyesült Államok rendőrsége, úgy Kanada rendészeti modellje is jelentősen decentralizált.³ Hatalmas mérete és lakosság száma miatt mindkét ország egy sokkal komplexebb, bonyolultabb rendészeti modellt alkalmaz, mint Magyarországon. A Kanadai Alkotmány meghatározza, hogy a közösségeknek joga van saját rendőrséget felállítani. Ezt elsődlegesen a tartományoknak adja ki feladatként.⁴ Bár nem létezik teljesen egységes rendőrség, a különböző szintek között mégis megfigyelhetünk bizonyos szintű hierarchiát. Ahogy az Amerikai Egyesült Államokban, úgy Kanadában is hármas tagolódást figyelhetünk meg a rendőrség felépítésében. A legalsó szinten a városi rendőrségeket találjuk, középen helyezkednek el a tartományi rendőrségek, végül szövetségi szinten található a legnagyobb rendőrségi szerv, a Royal Canadian Mounted Police (a továbbiakban: RCMP). A felsoroltakon kívül léteznek még rendőri szervek, azonban ezek nem fontosak tudományos munkám elkészítéséhez, ezért ezeket nem vizsgálom kiterjedten, de megemlítem őket a teljesség igénye nélkül. A következőkben egyesével kerülnek bemutatásra a különböző szintek.

Helyi szint

Ide sorolhatók a városi rendőrségek. A városok vállalhatják saját rendőrség alapítását, fenntartását. Ha erre nincs erőforrásuk, szerződést köthetnek, mind a tartományi rendőrséggel, mind a RCMP-vel. Ezen felül –a tartományi rendőrségi törvények alapján– a tartományi rendőrségek végzik a nagyvárosok rendészetét. A városi rendőrségek általában a városi tanács kormányzása alatt működnek. Jelentős számú város rendelkezik a rendőrség működését felügyelő testületekkel. Általánosságban elmondható, hogy a tartományok maguk is ellenőrzik a városi rendőrségek működését, és szankcionálhatják azokat, ha hiányosságokat tapasztalnak.

Tartományi szint

A Kanadai Alkotmány a tartományoknak adja ki feladatul a rendőrség felállítását, a rendfenntartást, rendészetet, azonban 13-ból csak három tartomány rendelkezik saját tartományi rendőrséggel:

- Ontario tartományban az Ontario Provincial Police,
- Québec tartományban a Sûreté du Québec, és
- Újfundland és Labrador tartományban a Royal Newfoundland Constabulary.

Minden más tartományban az RCMP látja el a rendőrségi feladatokat (együttműködési megállapodás alapján).

² Papp (2020), 327

³ URL2

⁴ URL3

Szövetségi szint (Royal Canadian Mounted Police)

A RCMP Kanada legnagyobb rendészeti feladatokat ellátó szerve. Elsődleges feladata a szövetségi törvények végrehajtása, a szervezett bűnözés és pénzügyi bűncselekmények felderítése, visszaszorítása, valamint a rend fenntartása azokon a területeken, amelyek nem rendelkeznek önálló rendőrséggel. Itt megállapodási szerződések keretén belül történik az egyezség.

Egyéb rendőrségi szervek

A First Nations Policing Program (FNPP) azért jött létre, hogy a kanadai őslakosok saját rendőrséget állíthassanak területükön, minél nagyobb autonómiát kapva ezzel az államtól.

A kanadai kormány ezen felül feljogosíthat egyéb területeket (jellemzően létfontosságú rendszereket és létesítményeket) saját rendőrség felállítására és működtetésére. Ezeket a jogokat csak meghatározott területeken érvényesíthetik a meghatározott személyek. Ilyenek például a Harbour Police, a Military Police, valamint a Railway Police.

Határórség

A kanadai Canada Border Services Agency (CBSA) egy szövetségi szintű, komplex feladatokat ellátó rendvédelmi szerv. Egyszerre lát el a határrendészeti, határőrizeti feladatokat és felelős a vámmal kapcsolatos tevékenységek ellátásáért.⁵

A Royal Canadian Mounted Police képzése, avagy a Cadet Training Program

A jelentkezés elfogadása után a jelölt bekerül egy 32 fős osztályba és megkezd a 26 hetes képzést az RCMP rendőrakadémiáján, a Reginában található „Depotban”⁶. A létesítményt „második otthonnak” hívják, ugyanis itt a kadétek egyágyas szobákban laknak, nem fogadhatnak látogatókat a képzés időtartama alatt, és szigorú napirend alapján teljesítik a kiképzésüket, azonban figyelembe veszik a jelentkezők kulturális és vallási hovatartozását. Ahhoz, hogy valaki tagja lehessen a rendőri szervnek, meg kell tanulnia uralkodnia önmagán és jól kell bírnia a számára új, nem feltétlenül kellemes élményeket, szituációkat. Az RCMP kiképzői szerint ez a modell kiválóan segít ebben a folyamatban. A képzés sikeres elvégzése után a jelentkező megkapja a kinevezését, azonban a tanulási folyamat itt még nem ér véget. A kinevezés után minden rendőr a szolgálati helyén köteles teljesíteni egy fél éves gyakorlatot, ahol mindennapos rendőri feladatokat kell végrehajtani a kijelölt mentora iránymutatása, utasítása alapján. A gyakorlat sikeres teljesítése után lesz teljesértékű tagja az RCMP-nek.

A 26 hetes elméleti képzés a Depotban 820 órára került lebontásra a következők szerint:⁷

- Applied Police Sciences: 432 óra
- Firearms: 104 óra
- Police Defensive Tactics / Immediate Action Rapid Deployment: 94 óra
- Police Driving: 67 óra
- Operational Conditioning: 45 óra
- Drill and Department: 37 óra
- Egyéb foglalkozások: 41 óra

⁵ URL4

⁶ URL5

⁷ URL6

Applied Police Sciences (Alkalmazott rendészettudományok)

Az alkalmazott rendőrtudományok program további 15 modulra tagozódik. A program célja, hogy a jelöltek elsajátítsák a szükséges ismeretanyagot és problémamegoldó képességet, ami ahhoz szükséges, hogy sikeresen építhessenek kapcsolatot a közösséggel. Mindegyik modul egy konkrét forgatókönyv/esemény köré van felépítve. A képzés teljesítéséhez a kadétoknak sikeres félévi és évvégi vizsgát kell teljesíteniük. A programhoz tartozik gyakorlati képzés is, úgynevezett „Detachment visits”-eken (különítménylátogatásokon) vesznek részt a jelöltek. A képzés időtartama alatt három gyakorlaton vehetnek részt, ezek fokozatosan készítik fel a kadétoakat az évvégi Final Detachment Test-re. Ezekben a gyakorlatokon hármass szerepük van a jelölteknek: 1. bizonyos szituációkat saját maguknak kell megoldaniuk, 2. jelző szerepet látnak el, 3. megfigyelőként vesznek részt. A jelölteket a kiképzők folyamatosan megfigyelik a gyakorlatok végrehajtása során és visszajelzést adnak nekik a teljesítményükről. Az önállóan megoldandó gyakorlatok után a vizsgázónak készítenie kell egy nyomozati aktát a legjobb tudása szerint, amit a kiképzők értékelnek.

Firearms (Lőkiképzés)

A program fő célja, hogy a jelöltek megismerkedjenek a rendőrség által rendszeresített félautomata 9 milliméter kaliberű maroklőfegyverekkel, valamint a szintén félautomata 12-es sörétes puskával, illetve a fegyverek biztonságos kezelésével. Ehhez szimulátor segítségét is igénybe veszik, ahol olyan helyzeteket vetítenek a kadét elé, ahol a lőfegyverhasználat megalapozott. A program sikeres teljesítéséhez a kadétnak biztonságosan kell kezelnie a fegyverét, pontosnak kell lennie, valamint jó döntési képességgel kell rendelkeznie.

Police Defense Tactics (Intézkedéstaktika)

A program célja, hogy a kadétoakat ellássa olyan biztonságos és hatékony technikákkal, amelyekkel kezelni tudják a mindennapos rendőri munka során előforduló helyzeteket. Az RCMP modell hét intézkedéstaktikai alapelvet fogalmaz meg:

- Minden beavatkozás elsődleges célja a közbiztonság fenntartása.
- A rendőrök biztonsága elengedhetetlen a közbiztonsághoz.
- A beavatkozási modellt mindig gondos kockázatértékelés keretében kell alkalmazni.
- A kockázatértékelésnek figyelembe kell vennie az életveszteségek, sérülések és anyagi károk valószínűségét és mértékét.
- A kockázatelemzés és értékelés folyamatos, és a kockázatkezelésnek a helyzet változásával kell fejlődnie.
- A legjobb stratégia a kockázatkezeléshez szükséges legkevesebb korlátozó beavatkozás.
- A legjobb beavatkozás okozza a legkisebb sérülést vagy kárt.

A program során a kadétoak különböző technikákat sajátíthatnak el különböző szimulált körülmények között. Megtanulják a kényszerítő eszközök alkalmazását, elvezető fogásokat, földre viteli, és egyéb földharc technikákat, fogásokat.

Police Driving (Rendőrségi vezetéstechnika)

A kadétoaknak a jelentkezés előtt már rendelkezniük kell B kategóriás vezetői engedéllyel.⁸ A program célja, hogy a kadétoak olyan vezetési képességgel rendelkezzenek, amik elengedhetlenek a járőrözéshez, valamint a bejelentésekre való vonulásokhoz. Ezen felül ebben a programban tanulják meg a jelentkezők a közlekedési balesetek helyszíni szemlélésének lefolytatását is. A program kiemelkedő

⁸ URL7

fontossága, hogy a hallgatók megtanulják biztonságosan kezelni a szolgálati gépjárműveket, megfelelően használni az eszközöket, ismerjék az ehhez kapcsolódó szabályozókat, valamint azt, hogy vezetés közben hogyan használják a rádiót. A gyakorlatok során vizsgálják a jelentkező szituációs képességeit, például a kommunikációs készségét, a helyszínrajz készítési képességeit, a bizonyítékok begyűjtését, valamint a balesetről készült fényképek készítését. A program során a kiképzők folyamatosan vizsgálják és értékelik a jelentkezők vezetési képességeit, hogy megbizonyosodjanak arról, hogy tényleg biztonságosan kezelik a járműveket és megbízható sofőrök.

Operational Conditioning (Kondicionálás)

A fitness program célja a kadétok nevelése egy teljes életen át tartó egészséges életmód kialakítására. Ez mind mentálisan, mind fizikálisan segít nekik ellátni a rendészeti feladataikból adódó nehézségeket. A program kiemelkedő hangsúlyt fektet a helyes táplálkozásra és a stresszkezelésre. Az órák során a jelentkezők biztonságos és hatékony technikákat sajátíthatnak el, amivel különböző fizikai adottságaikat fejleszthetik. A képzés különlegessége, hogy a kadétoknak rendelkezésre áll egy medence is, ahol a testedzés mellett vízből mentést is tanulnak. A program két részből áll: a kadétok először az oktató irányításával az általa bemutatott edzéstervet majd önállóan, a már ismertetett gyakorlatokat végzik. Ehhez segítséget kapnak az instruktoroktól, akikkel közösen tervezik meg a személyre szabott edzéstervet, így mindenki a személyi igényei szerint tud készülni a fizikai felmérére, aminek teljesítése a program végső követelménye.

Drill and Deportment (Alaki foglalkozások)

Mint hazánkban, úgy Kanadában is fontosak a rendőri alaki foglalkozások. A program ezen része arra fókuszál, hogy egy kis büszkeséget keltsen a kadétokban, hiszen nem mindenki képes ellátni a rendőri szolgálatot. Itt megtanítják a jelentkezőknek, hogyan kell ápolni a ruházatukat, mennyire fontos a rend fenntartása a közös helyiségekben, a tiszteletet a társak iránt. Valamint itt tanulják meg az etikettet és a formális helyzetek protokollját. Emellett ceremóniális feladatokra való felkészítést is ezeken a gyakorlatokon szereznek. A gyakorlatok fontos alapelve, hogy a kadétok a parancsokat pontosan hajtsák végre utasításra. Ez elengedhetetlen a mind a ceremóniákon, mind a csapaterős tevékenységekben. A 26 hetes képzés 820 órájából a legtöbbet (432 órát) az alkalmazott rendészettudományok teszik ki. A képzés második legfontosabb tantárgya a lökiképzés (104 óra), a harmadik helyen az intézkedéstaktikai foglalkozás végzett (94 óra).

Az RCMP jelentkezési feltételei

„Jelentkezési feltételek⁹:

- kanadai állampolgárság, vagy rendelkezik letelepedési engedéllyel és a jelentkezés előtti utolsó öt évből hármát Kanadában töltött,
- jelentkezésnél betöltött 18. életév, kinevezésnél betöltött 19. életév (felső korhatár nincs),
- anyanyelvi szintű angol vagy francia nyelvtudás,
- érvényes B kategóriás vezetői engedély,
- kanadai érettségi bizonyítvány, vagy magasabb fokú iskolai végzettség,
- egészségi és pszichológiai alkalmassági vizsgálat teljesítése,
- látásvizsgálat teljesítése,
- hallásvizsgálat teljesítése,
- fizikai állóképesség vizsgálat teljesítése,
- mentális felkészültség a fegyverviselésre és használatra, illetve más kényszer alkalmazására,
- elkötelezettség a 26 hetes kiképzés teljesítésére a Reginában található Depotban,
- annak elfogadása, hogy Kanadán belül bárhová kijelölhetik a szolgálati helyét,

⁹ URL8

- *a váltásos munkarendszer elfogadása, hétvége és ünnepnapokon is,*
- *feleljen meg a tetoválás, ékszerhordás szabályainak.”*

A büntetlen előlethez fűződő feltételeket külön, részletesen tárgyalják a hivatalos honlapon.

„E szerint a jelentkezőre vonatkozó feltételek a következők:¹⁰

- *nem lehet függőben lévő vagy büntetőbíráóság előtt álló ügye,*
- *nem jelentkezhet addig, amíg a korábbi elítélése miatt nem kapott kegyelmet, vagy nem mentesítették,*
- *nem vett részt súlyos bűnözői tevékenységben (emberölés, rablás, terrorizmus, stb.¹¹),*
- *nem vett részt bűnözői tevékenységben (lopás, prostitúció, járművezetés ittas vagy bódult állapotban¹²) a jelentkezés napját megelőző egy évben,*
- *fegyelmi eljárás keretében nem bocsájtották el más rendvédelmi szervtől vagy katonaságtól,*
- *nem lehetnek függőben lévő és/vagy aktuális személyes csődjei vagy mediátoros hitelei¹³*
- *a jelentkezési folyamat ideje alatt nem vehet részt bűnözői tevékenységben,*
- *nem csálhat az RCMP jelentkezési folyamata során.”*

Ausztria rendőrségének a felépítése

Nyugati szomszédunk rendőrsége centralizált modellben működik. A mai osztrák rendőrséget 2005 óta ismerhetjük ebben a formában, ugyanis ez évben integrálták egy szervezetbe a Szövetségi Csendőrséget (Bundesgendarmerie), a Szövetségi Biztonsági Őrtestet (Bundessicherheitswachekorps) és a Bűnügyi Rendőrséget (Kriminalbeamtenkorps). Azóta a Szövetségi Rendőrség (Bundespolizei) a legnagyobb rendészeti szerv Ausztriában.¹⁴

A több, mint 1000 rendőrkapitányságot magába foglaló rendőrség irányításáért az osztrák Belügyminisztériumon belüli Közbiztonsági Főigazgatóság főigazgatója felelős. A rendőrkapitányságok városi rendőrkapitányságokra, területi parancsnokságokra és tartományi parancsnokságokra oszthatók fel. Az osztrák rendőrség személyi állománya egy 2006-os felmérés szerint 20,000 főre tehető.¹⁵

A szervezeten belül különleges rendőri szervek is találhatóak, ilyen például az alpesi rendőrség, amelynek fő feladata az alpesi területek rendszete, balesetek kivizsgálása és eltűnt személyek felkutatása.¹⁶ A légirendészet (Flugpolizei) a Belügyminisztérium közvetlen irányítása alatt álló szerv, melynek fő feladata a légtér rendjének fenntartása, a földi egységek kiszolgálása a levegőből különböző bevetések során.¹⁷ A Kobra Bevetési Egység (Einsatzkommando Kobra) szintén a Belügyminisztérium közvetlen irányítása alatt álló rendőri szerv, országos illetékességgel hajtja végre a különleges bevetéseket.

Felvételi követelmények

A felvételi követelmények a következők:

- osztrák állampolgárság,
- teljes cselekvőképesség,
- betöltött 18. életév (a jelentkezésnek nincs felső korhatára),
- B kategóriás vezetői engedély,

¹⁰ URL9

¹¹ URL10

¹² URL11

¹³ URL12

¹⁴ URL13

¹⁵ URL14

¹⁶ URL15

¹⁷ URL16

- személyi, szakmai és szellemi alkalmasság a szolgálatellátásával járó feladatok ellátására (ebbe tartozik a fizikai, egészségi és pszichológiai alkalmassági vizsgálat, illetve a büntetlen előélet),
- hadkötelesek esetén a teljesített katonai szolgálat, vagy a közzolgálati kötelesség teljesítése,
- „gyorsúszó” vagy magasabb minősítésű osztrák úszójelvény fokozat,
- a felvételi vizsga sikeres teljesítése.¹⁸

Képzési rendszer

Az osztrák rendőrképzés a Belügyminisztérium felügyelete alatt álló Biztonsági Akadémia (Sicherheitsakademie) feladata. A sikeres felvételi során kiválasztott jelentkezők az ország 11 pontján található Biztonsági Akadémia Oktatási Központjaiban (Bildungszentrum der Sicherheitsakademie) kezdhetik meg a 24 hónapos képzést. A képzés négy részből áll és 2612 órát ölel fel. A jelentkezők egy 12 hónapos elméleti képzési időszakkal kezdik meg a tanulást, ezt követi egy 2 hónapos gyakorlat a kijelölt rendőri szervnél. Ezek után ismét egy elméleti képzés következik, ami 7 hónapot foglal magában, végül egy újabb gyakorlat a kijelölt rendőri szervnél, ami ez esetben 3 hónapig tart. A végső vizsgakövetelmény sikeres teljesítése után a jelentkezőt „inspektor” rendfokozatban nevezik ki szolgálati helyére.

Képzési tematika¹⁹:

- ❖ *Személyes és szociális kommunikációs készségek (összesen 204 óra):*
 - *bevezetés és hatósági szervezés (24 óra),*
 - *alkalmazott pszichológia (56 óra),*
 - *kommunikáció és konfliktuskezelés (40 óra),*
 - *szakmai etika és társadalomtudomány (28 óra),*
 - *emberi jogok (56 óra).*
- ❖ *Rendőrségi kompetenciák, képességek (összesen 1134 óra):*
 - *szolgálati törvény (40 óra),*
 - *rendőrségi intézkedések (240 óra),*
 - *büntető- és magánjog (172 óra),*
 - *alkotmányjog és az Európai Unió (32 óra),*
 - *közlekedési törvény (176 óra),*
 - *közigazgatási jog (160 óra),*
 - *kriminalisztika (164 óra),*
 - *irodai kommunikáció (150 óra).*
- ❖ *A helyzetnek megfelelő készségek és percepciós és reflexiós készség (összesen 806 óra)*
 - *moduláris kompetencia tréning (160 óra),*
 - *bevetési tréning (424 óra),*
 - *sport (120 óra),*
 - *elsősegély (16 óra),*
 - *idegennyelv (4 óra),*
 - *témaalapú oktatás (82 óra).*
- ❖ *Szakmai gyakorlat (468 óra).*

A magyar Rendőrség képzései

Ma hazánkban egy a rendőri pályát választó személy előtt három választási lehetőség áll. Elvégezheti Budapesten a Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Karán a négyéves rendőrtiszt képzést, vagy választhatja a kétéves technikumi képzést az ország két pontján, Körmenten vagy Miskolcon. Az említett két lehetőségen felül a jelentkező választhatja a két Rendőrképző Akadémia

¹⁸ Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979

¹⁹ URL17

lehetőségeit. Az Adyligeten és Szegeden található intézményekben korábban a kétéves technikai képzést folyt, azonban a 2020-as képzési rendszer változtatások óta már csak a 10 hónapos képzésekre jelentkezhetnek az érdeklődők. A két technikumban, Miskolcon és Körmenten is jelentkezhet az érdeklődő a 10 hónapos járőrképzésre.²⁰ Ezekben az intézményekben kétféle járőrképzés folyik: közbiztonsági és határrendészeti járőr. A képzés sikeres elvégzését követően önálló intézkedésre jogosult, szakmailag felkészített járőrként a rendőrség közrendvédelmi, közlekedésrendészeti, határrendészeti szakterületén teljesíthet szolgálatot, vagy a bevetési egységek csapaterős feladatainak ellátásában vehet részt a jelentkező.²¹ Fontos kiemelni, hogy a fent leírt képzési formákon kívül 2016 után ismét lehet jelentkezni határvadász képzésre. Írásomban a közrendvédelmi/ közbiztonsági járőr képzésre fókuszálok. A felvételi követelményeket azonosíthatjuk a hivatásos szolgálati jogviszony létesítésének feltételeivel, mivel a képzés harmadik hónapjától a jelentkező a rendőrség „próbaidős” hivatásos állományába kerül.²² A hivatásos szolgálati jogviszony létesítésének feltételeit a 2015. évi XLII. törvény a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról szóló törvény (a továbbiakban: Hszt.) 33. szakaszában fogalmazták meg. Ezen felül a törvény a büntetett előlethez fűződő joghátrányok mentesítését is máshogy számolja, hosszabb időt szab meg, mint a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.). Erről a törvény 41. §-ában olvashatunk.

A Rendőrképző Akadémia Adyligeti Járőrképző Tagozatának képzési tematikája

A Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ Rendőrképző Akadémia Adyligeti Járőrképző Tagozat honlapján olvasható idézet alapján elmondható, hogy az intézmény fő feladata a 10 hónapos járőrképzések lebonyolítása, azonban ezek mellett más képzések is folynak.²³

A 10 hónapos képzés céljáról a tantárgyi programban olvashatunk:

„A szakmai képzésben résztvevő elsajátítsa a szükséges kompetenciákat, szakmai ismereteket és szakmai készségeket a tervezett beosztásának ellátásához. A Rendőrség utánpótlási igényeinek megfelelően a közterületi, közbiztonsági szolgálatra felkészítő képzés szakmailag elfogadott tartalmú, gyakorlatorientált képzés során, kizárólag munkakörre felkészítés keretében a létszámgigények gyors biztosítását teszi lehetővé.”²⁴

A tervezett képzési időt négy részre lehet felosztani: 1. nyolchetes, 290 órás *alapkiképzés*, 2. tizenhat hetes, 552 órás *járőrtársi modul*, 3. négy hetes, 120 órás *járőri modul*, 4. négy hetes, 124 órás *tanintézeti és nyolchetes, 320 órás szakmai gyakorlat*. Összesen tehát negyven hét és 1406 óra. Az elméleti óraszám 528 órát ölel fel, míg a gyakorlati óraszám 878 órát, amibe beletartozik a 320 órás közrendvédelmi területi gyakorlat is.

Tantárgyak és óraszámok:

- ❖ intézkedéstaktika 132 óra
- ❖ rendőri testnevelés 130 óra
- ❖ jogi ismeretek + jogi alapismeretek 98+18 óra
 - büntetőjog 52 óra
 - szabálysértési jog 50 óra
 - közigazgatási jog 6 óra
 - polgári jog 4 óra
 - alkotmányjog 2 óra
 - bevezetés a jogi ismeretekbe 2 óra
- ❖ közrendvédelmi ismeretek 94 óra

²⁰ URL18

²¹ URL19

²² URL19

²³ URL20

²⁴ URL21

- ❖ lökiképzés 90 óra
- ❖ idegnyelvi ismeretek 84 óra
- ❖ általános szolgálati ismeretek 70 óra
- ❖ közlekedési ismeretek 70 óra
- ❖ csapatszolgálat 72 óra
- ❖ informatikai ismeretek 64 óra
- ❖ társadalom és kommunikációs ismeretek 60 óra
- ❖ bűnügyi ismeretek 40 óra
- ❖ határrendészeti ismeretek 32 óra

A képzések összehasonlító elemzése

A vizsgált országok felvételi követelményei nagymértékben hasonlítanak. Ilyen hasonlóság például, hogy a jelentkezőnek cselekvőképésnek kell lennie, valamint fizikai, egészségügyi és pszichológiai vizsgálatokat kell teljesíteni. A követelmények azonban helyenként jelentős eltérést mutatnak. Mindkét külföldi ország felvételi követelményeinél láthattuk, hogy nincs maximális életkor (felső korhatár) megfogalmazva, ami felett a jelentkezőt automatikusan elutasítják. Hazánkban a maximális életkor jelenleg 55 év (a mindenkori öregségi nyugdíjkorhatár előtt 10 év). A felső korhatár megállapítása – tekintettel a hivatás fizikai és pszichikai megterhelő jellegére – észszerűnek tűnik.

Azt is megfigyelhetjük, hogy mindkét külföldi országnál kötelező a B kategóriás vezetői engedély a jelentkezéshez, hiszen a képzés magában foglalja a rendőrségi vezetéstechnikát. Ma hazánkban ahhoz, hogy egy rendőr teljes értékben vezethesse a szolgálati gépjárműveket, két iskolarendszeren kívüli képzésre is szüksége van. Az alap ügyintézői vizsgára (hogy vezethesse a gépjárművet) és az emelt szintű vizsgára (a megkülönböztető jelzés használatához). Ésszerű lenne, ha hazánkban továbbra sem lenne kötelező a B kategóriás vezetői engedély a jelentkezéshez, azonban akik rendelkeznek vele, azokkal külön órák keretében megcsinálhassák a vizsgákat.

Mindhárom vizsgált ország részletesen írja le a büntetlen előlethez fűződő követelményeket, azonban csak Kanada érezte úgy, hogy fontos külön leírnia, hogy a jelentkező nem vehet részt bűnözői tevékenységben a jelentkezés során (hazánkban erre irányul a kifogástalan életvitel ellenőrzés, melyen a rendvédelmi oktatási intézménybe jelentkezők átesnek), illetve a jelentkező nem csalhat a jelentkezési folyamat során.

A három állam közül egyedül nyugati szomszédunknál létezik még a kötelező sorkatonaság intézménye. A sorkatonaság idejét ki kell töltenie a jelentkezőnek, azt nem lehet kiváltani a rendőrségi szolgálattal, mint hazánk régebbi gyakorlata szerint, mikor még nálunk is létezett a sorkatonaság. Emellett egyedül Ausztriában kell igazolnia a jelentkezőnek úszástudását, az állam által kiadott jelvényekkel.

A három képzés, mind felépítésben, mind időtartamban különböző. A leghosszabb Ausztria képzése a maga 24 hónap időtartamával, második Kanada a körülbelül 13 hónapos képzésével, míg Magyarország 10 hónapos járőrképzése az összességében a legrövidebb időtartamú. Tantermi óraszámok tekintetében szintén az osztrák képzés végzett az első helyen a maga 2144 órájával, viszont második helyen a magyar oktatás végzett 962 órával, a harmadik a kanadai képzés 820 órával. A legtöbb gyakorlat (hat hónap) a kanadai képzésben szerepel, amelynek óraszama a már kinevezett rendőrök szolgálatbeosztásához igazodik. Kanadát Ausztria követi a két részletben végrehajtott, összesen öt hónap időtartamú, 468 órás gyakorlatával. A magyar képzés egy összesen három hónapból álló, 454 órát felölelő tanintézeti és területi szakmai gyakorlatot tartalmaz.

Kanadában mindössze 45 órát fordítanak a jelentkezők kondíciójának fejlesztésére, és így is beleférnek az óraszámba az úszás és vízből mentés foglalkozások, ezek a magyar 130 órás keretben nem szerepelnek. Ausztriában a jelentkezésnél kötelező igazolni az úszástudást, méghozzá az államilag elfogadott négyfokú képzés harmadik fokát²⁵ kell teljesíteni a jelentkezéshez (a vízimentő fokozatokat nem számolva). Az úszás köztudottan egy kiváló kardió gyakorlat, ami az egész testet átmozgatja, valamint kiváló rehabilitációs és stresszcsökkentő edzésforma. Megjegyzendő, hogy a tisztképzésben

²⁵ URL22

jelen van az úszásoktatás, azonban jelen írásban nem a tisztképzésre fókuszálok. Éppen ezért célszerű lenne megvalósítani a hozzá szükséges infrastruktúrát és bevenni az úszást a képzési rendszerbe, hogy egy alap úszástudást, vízbiztonságot kapjanak a jelentkezők. A vízből mentés foglalkozások általánossá tételét nem szorgalmazom, hiszen nem lenne akkora haszna a foglalkozásoknak, mint a hozzá szükséges erőforrások száma.

Az egyik legfontosabb tantárgy a rendőrségi képzésben az intézkedéstaktika. A magyar képzésben a 132 órával ez a legtöbbet oktatott tantárgy. Kanadában 94 órát szánnak ezekre a foglalkozásokra, ezzel a harmadik legfontosabb tantárgy a képzési rendszerükben. Ausztriában nem találunk külön intézkedéstaktikai órákat, azonban bevetési tréningeket igen. Ez a tantárgy a maga 424 órájával a második helyen van a képzésben, viszont ez egy sokkal nagyobb területet átfogó tárgy, hiszen külön lökiképzést sem találunk a programban, valószínűleg az is ezen órák keretein belül kerül oktatásra. A magyar gyakorlat fordítja a legtöbb időt az oktatására, ugyanis az intézkedéstaktika a rendőri lét egyik alappillére, hiszen munkája során a legtöbbször ezekkel a változatos szituációkkal fog találkozni, és fontos, hogy biztonságosan, sérülésmentesen le tudja folytatni az intézkedést. Nem véletlenül az első intézkedéstaktikai alapelv a biztonságról szól, hiszen elsősorban a rendőrök és az állampolgárok biztonsága a legfontosabb.

Az intézkedéstaktikához szorosan kapcsolódik a lökiképzés. A kanadai képzési rendszerben ez a második legtöbbet oktatott tantárgy, a 104 órájával a képzés körülbelül 13%-át teszi ki. Magyarországon ehhez 90 óra áll rendelkezésre, ami óraszám alapján a képzés ötödik tárgya, ami az összóraszám körülbelül 9%-ának felel meg. Az osztrák modellben nem találunk külön lökiképzés tantárgyat, ellenben van a már említett bevetési gyakorlat elnevezésű foglalkozás. Láthatjuk, hogy három ország, háromféle gyakorlat.

„Szóban vagy írásban, gondolatainkban vagy cselekedeteinkben, magatartásunkban történő minden emberi megnyilvánulásunk kommunikáció. Ha e téren a szakemberek nincsenek „rendben”, lehetetlen, hogy munkájuk hatékony legyen. Ezen áll vagy bukik minden. Azért, hogy a professzionalizmus egyértelműen érvényesülni tudjon, a szakemberek kommunikációs készségeit is fejleszteni szükséges.”²⁶

Ausztriában összesen 68 órában oktatnak kommunikációt, konfliktuskezelést, szakmai etikát, valamint társadalomismereteket két tantárgy keretében. Ezenfelül a jelentkezők 150 órában tanulhatnak irodai kommunikációt. Hazánk 10 hónapos képzésében is fontos szerepet töltenek be a kommunikációs készségek. A felvételt nyert tanulók társadalmi és kommunikációs ismeretek tantárgy névvel, 60 óra keretében tanulhatják ugyanazt, amit Ausztriában két kurzus keretében. Vagyis a társadalmi és kommunikációs ismeretek tantárgy etikából, konfliktuskezelésből, társadalomismeretből és különböző kommunikációs gyakorlatokból, tréningekből áll. Továbbá általános szolgálati ismeretek foglalkozások keretén belül tanulnak további irodai kommunikációt, valamint előjárói-beosztotti viszonyból származó érintkezésnek a szabályait, a kijelölt 70 óra időtartamban. Molnár Katalin 2008-ban az adyligeti iskola 2007-es pedagógiai programját bemutatva többek között a következőket állapította meg: *„A tantárgy kommunikációs paneljének címe: Kommunikáció a rendvédelmi munkában, amelyre a 70 órából 20 óra jut. Ezek a foglalkozások csoportosan zajlanak, a kommunikáció alapfogalmainak elméleti megismerése után inkább a kommunikációs helyzetgyakorlatok, az intézkedés-lélektani szituációk dominálnak. A kommunikációt oktatók igen jó szakmai együttműködésben vannak a közrendvédelmi ismereteket oktató kollégákkal, így a kommunikációs gyakorlati ismeretek a szakmai órákon is kiemelten jelen vannak. A tantárgy nem annyira az elméletre épül, hanem sokkal nagyobb hangsúlyt fektetnek a gyakorlatiasságra, s a hallgatók szituációkban való szereplésükről folyamatos visszajelzést kapnak. Az adyligeti iskolában például 2008-ra újították fel az ún. szituációs házat, ahol a gyakorlati foglalkozásokat tartják. A tantárgyat hivatásos vagy közalkalmazott kollégák oktatják, akiknek szakirányú és tanári végzettségük is van. A tantárgyhoz írott tananyag⁴ is rendelkezésre áll, amelyet az oktatók egyéni tansegédletekkel, órai vázlatokkal, saját maguk által összeállított feladatokkal egészítenek ki.”²⁷* Visszatérve Ausztriára, ott a jelentkezők 56 órában tanulnak külön tantárgyként az emberi jogokról, hozzájuk kapcsolódó ismeretekről. Ezt a gyakorlatot át lehetne ültetni a magyar képzési rendszerbe, a fent említett társadalmi

²⁶ Molnár (2016), 52

²⁷ Molnár (2008), 3

és kommunikációs ismeretek tantárgy kereteibe, plusz 4-6 óraszámában. A kanadai Royal Canadian Mounted Police Cadet Training Programban nem került külön jelölésre a kommunikáció, mint foglalkozás.

Az idegennyelvi oktatás terén hazánk 10 hónapos képzése kiemelkedik a külföldi képzések közül. Míg a magyar képzésben 84 órában tanítanak idegennyelvi ismereteket, addig nyugati szomszédunknál mindössze 4 órában foglalkoznak idegennyelvvvel. A tengerentúli kanadai képzési programban nem jelölnek külön nyelvi foglalkozásokat. Kanadában két hivatalos nyelv is van, az angol és a francia. Jelentkezési feltételnek megszabják, hogy az egyik nyelvből anyanyelvi szinten kell beszélni, valamint a jelentkező a jelentkezéssel elfogadja azt is, hogy Kanadán belül bárhol kinevezhetik. Éppen ezért valószínű, hogy a jelentkezők tanulnak idegennyelvi ismereteket az egyéb foglalkozások 41 órájában, hogy tudjanak kommunikálni az ország másik anyanyelvű népességével. Az idegennyelvi foglalkozásokra valószínűleg azért sem fordítanak több időt, mert mára nagyjából mindenki beszél az angol nyelvet. Ezzel szemben németül kevesebben beszélnek, így az osztrák képzés kerek négy órája nagyon kevésnek tűnik a professzionális világban.

A három ország képzései közül csak a magyar 10 hónapos képzésben tanulnak a jelentkezők határrendészeti ismereteket. Kanada tekintetében ez érthető, hiszen külön rendvédelmi szerv, a Canada Border Services Agency felel a határok biztonságáért, a határrendészeti feladatokért. Ausztriában nem tartanak fenn határőrséget, ugyanis az országot körülvevő összes szomszédja a Schengeni övezetbe tartozik, ezért normál jogrendben a határátlépésnél nincs ellenőrzés. Ugyanakkor a 2015-ös menekültválságot követően több határszakaszon (köztük a magyar határszakaszon is) visszaállították az ellenőrzéseket az illegális bevándorlás megfékezése érdekében.²⁸ Sőt a koronavírus elleni védekezés kapcsán az összes határon visszaállították az ellenőrzéseket.²⁹ Az ezzel kapcsolatos határőrizeti feladatokat a rendőrség látja el, ezért fontos lenne határrendészeti ismereteket oktatni számukra.

Különlegesség, hogy a Royal Canadian Mounted Police Cadet Training Program Police Driving 67 óras moduljában a kadétek nem csak vezetéstechnikát tanulnak, hanem baleset helyszínelői képzést is kapnak. Megtanulnak helyszínrajzokat készíteni, nyomot rögzíteni, illetve dokumentálni a baleset helyszínét is. Hasonló képzést a hazai jelentkezők a közlekedési ismeretek tantárgy keretében kapnak. Az itt végzett rendőrök csak anyagi/dologi káros közlekedési balesetet helyszínelhetnek le, azonban ezt is csak balesethelyszínelői megerősítéssel. Erre több hangsúlyt kellene fektetni, ezzel is tehermentesítve a helyszínelői állományt.

Összefoglalva az olvasottakat, elmondható, hogy három ország, három különböző jogrendszer, három különböző képzési módszer. Nem célom vagy feladatom megmondani azt, hogy melyik a legjobban járható út. Mindegyiknek megvannak az előnyei és a hátrányai is. A kanadai képzés gyors utánpótlást biztosít a rövid tantermi képzésének köszönhetően, az osztrák képzés pedig egy széleskörű, megbízható háttértudással készíti fel a kibocsájtott rendőröket. A magyar 10 hónapos képzés egy arany középútnak tekinthető. Kevesebb, mint egy éves képzési ideje rövidnek mondható, ezzel biztosítja a gyors utánpótlás képzést a meglévő állomány számára. Valamint a sok elméleti órának köszönhetően egy biztos tudással is szolgál a végzett járőrök számára. Cikkem egyik célja, hogy ajánlásokat fogalmazzak meg, hogyan válhatna jobbá, teljesebbé a jelentkezők eltöltött 10 hónapja az oktatási intézményben. Szerettem volna a 10 hónapos képzést elvégzett kollégákat egy kérdőív segítségével meginterjúvolni magáról a képzésről, a tapasztalatukról, valamint az észrevételeikről. Azonban pont a kutatás elvégzése és a cikk megírása előtt változott a tantárgyi program, ezáltal még nincsenek végzett rendőrök, akik megoszthatnák a gondolataikat velem.

Meglátásom szerint a képzés idejét 10 hónapról legalább 12 hónapra kellene bővíteni, amiből egy hónap csak területi szakmai gyakorlat. Ezzel a bővítéssel megmaradna a képzési célban megfogalmazott gyors utánpótlás képzés. Fontos lenne minél több gyakorlatot, gyakorlati foglalkozást beleépíteni a képzés programjába. Ehhez azért elengedhetetlen egy stabil elméleti tudásbázis, amit át lehet ültetni a gyakorlatba. A fennmaradó kibővített időt a már fent említett javaslatokkal egészíteném

²⁸ URL23

²⁹ URL24

ki, kiemelkedő hangsúllyal a vezetéstechnikára és a kommunikációs tréningekre, gyakorlatokra. Ugyanakkor nem mehetünk el mellett a tény mellett, hogy „A Z generáció megjelenése, az ebbe a korosztályba tartozó hallgatóink megváltozott igényei, motiválhatóságuk nehézségei, ugyanakkor a bennünket leköröző 21. századi digitális kompetenciáik a rendészeti képzésben is komoly kihívást jelentenek.”³⁰ Mindemellett napjaink nem újkeletű elvárása, hogy a rendőrség szolgáltató jellege a rendőrség valamennyi tevékenységében megjelenjen, kifejezésre kerüljön. „A polgárbarát rendészet, a barátságos rendészet, a szolgáltató rendészet fogalmak a rendőrtiszt képzésbe beépítésre kerültek, de a szakközépiskolai oktatásban is foglalkozni kell a témával, a barátságos rendészet elveit be kell építeni a tananyagba. Az iskolák tanulói ne csak a rendőri intézkedést kiváltó körülményekről tanuljanak, hanem azokról is, amelyek az állampolgár szubjektív biztonságérzetét csökkentheti. Célszerűnek mutatkozik az is, hogy az ilyen típusú foglalkozások egy részét „civil” állampolgárok tartsák, például társadalmi önvédelmi csoportok vezetői, önkormányzatok rendészeti előadói, hasonlóan a tisztképzésben bevezetett gyakorlathoz.”³¹

Összegzés

Célom az volt, hogy egy átfogó képet adhassak az általam kiválasztott, földrajzilag változatos elhelyezkedésű országok rendőrtiszt képzéseiről, a könnyebb értelmezéshez szükséges mértékben pedig a rendőrségük felépítéséről és a felvételi követelményekről. Feltételeztem, hogy megvizsgálva a fenti országok oktatási módszereit, olyan javaslatokat tudok megfogalmazni, amelyeket akár a magyar rendőrségi képzések terén is lehet alkalmazni. Ezeket előző fejezetben részletesen is kifejtettem. A forráskutatást a külföldi országok részéről leginkább elektronikus úton elérhető publikációkra, törvényszövegekre, valamint a szervezetek hivatalos weboldalaira összpontosítottam, ugyanis Magyarországon kevés nyomtatott forrás található ezekben a témákban. Ezért hasznosnak gondolom a választott országok további tudományos kutatását. A magyar rendszerről szóló fejezetet szintén legfőképpen elektronikus úton elérhető forrásokból készítettem.

Irodalomjegyzék

- Major Róbert, Tihanyi Miklós, Kovács Sándor, Vajda András (2014): A nagyvárosi lakosság szubjektív biztonságérzetének javíthatósága Belügyi Szemle 62 évf. 5. szám 98-133.
- Molnár Katalin (2008): A rendészeti kommunikációs képzés jelene és jövője (I. rész) Magyar Rendészet 8. évf. 4. szám 74-93.
- Molnár Katalin (2016): A kommunikáció szerepe a rendészeti munkában: a kommunikációs készségek fejlesztési lehetőségei a rendészeti képzésben Határrendészeti Tanulmányok 13 évf. 1. szám 51-54.
- Molnár Katalin, Papp Dávid (2021): Pandora szelencéje és karkötője – avagy a boldogsággal támogatott tanulás In: Szarka Emese (szerk.) Pozitív Pedagógia és Nevelési Konferencia kötet II. Mental Focus Kft 212-225.
- Papp Dávid (2020): Közterületi és őrszolgálat In: Ruzsonyi, Péter (szerk.) Közbiztonság: Fenntartható biztonság és társadalmi környezet tanulmányok III. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó 327-363.

Internetes források

- URL1: <https://vi.cm-sobral-monte-agraco.pt/100-best-temptation-quotes> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL2: <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/police> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL3: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/const/> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL4: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-eng.html> (letöltve: 2022.08.24.)

³⁰ Molnár, Papp (2021), 215

³¹ Major et al. (2014), 102

- URL5: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/cadet-training> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL6: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/depot/ctp-pfc/index-eng.htm> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL7: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/qualifications-and-requirements> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL8: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/qualifications-and-requirements> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL9: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/good-character> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL10: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/good-character> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL11: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/good-character> (letöltve: 2022.08.24.)
- URL12: <https://www.bankruptcy-canada.ca/what-is-a-consumer-proposal> (letöltve: 2022.09.01.)
- URL13: <https://www.bmi.gv.at/202/start.aspx> (letöltve: 2022.09.01.)
- URL14: <https://polis.osce.org/country-profiles/austria> (letöltve: 2022.09.01.)
- URL15: <https://www.bmi.gv.at/202/Alpinpolizei/start.aspx> (letöltve: 2022.09.01.)
- URL16: <https://www.bmi.gv.at/202/Flugpolizei/start.aspx> (letöltve: 2022.09.01.)
- URL17: https://bmi.gv.at/104/files/BF_Ausbildungsplan-SIAK_062022.pdf (letöltve: 2022.09.01.)
- URL18: https://www.police.hu/sites/default/files/Rendorjaror_kepzes_palyazati_felhivas_2022.pdf (letöltve: 2022.09.17.)
- URL19: <https://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/kepzes/rendorjaror-kepzes> (letöltve: 2022.06.17.)
- URL20: <https://rokk.hu/bemutatkozas/szervezeti-felepites/rendorkepzo-akademia/jarorkepzo-tagozat-adyliget/> (letöltve: 2022.06.17.)
- URL21: <https://rokk.hu/wp-content/uploads/2022/03/1.-Kozbiztonsagi-rendorjaror-szakkesites-kepzesi-programja.pdf> (letöltve: 2022.06.17.)
- URL22: <https://www.schwimmabzeichen.at/de> (letöltve: 2022.09.20.)
- URL23: https://www.euractiv.com/section/politics/short_news/austria-extends-hungarian-slovenian-border-control-amid-ukraine-war/ (letöltve: 2022.09.20.)
- URL24: https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en (letöltve: 2022.09.20.)

Kőrösi Boglárka – Gál Erika

A szurkolók és rendőrség kapcsolatának vizsgálata a rendőrség által biztosított labdarúgó-mérkőzéseken

Relationship between football fans and the police at matches secured by the police

Absztrakt

Napjainkban a labdarúgó-mérkőzések szurkolói és a rendőrség viszonya a változás útjára lépett. A rendőrség által biztosított mérkőzések során jellemzően már nem a kényszerítő erő nagyfokú demonstrálása garantálja a tömegrendezvények biztonságát, sokkal inkább a partnerség dominál. A kutatás elsősorban azt hivatott vizsgálni, hogy a hazai rendezésű labdarúgó-mérkőzések látogatói hogyan viszonyulnak napjainkban a biztonság megteremtésében, fenntartásában érintett szervezetek és hatóságok változó tevékenységéhez. Mindezen kérdések megválaszolására a hazai és nemzetközi szakirodalom tételes feldolgozásával, valamint egy kérdőívre beérkezett válaszok elemzése során jutottak a tanulmány szerzői.

Kulcsszavak: sportrendezvények, rendezvénybiztosítás, tömegkezelés, spotter, Nemzeti Futball Információs Pont, Partner Csoport

Abstract

Nowadays, the relationship between the fans of football matches and the police has entered the way of change. During the matches secured by the police, the high degree of demonstration of coercive force typically no longer guarantees the safety of mass events. Nowadays, security is already guaranteed by partnership. The research is primarily intended to examine how visitors to Hungarian football matches nowadays relate to the changing activities of organizations and authorities involved in creating and maintaining security. The authors of this study arrived at the answers to all these questions by item-by-item processing of the domestic and international literature, as well as by analysing the responses received to a survey.

Keywords: sporting events, event security operation, crowd management, spotter, National Football Information Point, Partner Team

Bevezető

Magyarországon a sport szeretete, illetve a labdarúgó-mérkőzések nyomon kísérése az elmúlt években is nagyszámú tömeget mozgató meg, amely napjainkban sem változott, inkább csak növekedett. A nagy létszámhoz hozzájárulnak az újabbnál újabb sportlétesítmények, a hazai sportszervezetek nemzetközi szinten elért sikerei, illetve az állam egyre fokozódó szerepvállalása a nemzetközi mérkőzések rendezése terén. Jelen kutatás elsősorban azt hivatott vizsgálni, hogy a hazai rendezésű labdarúgó-mérkőzések látogatói hogyan viszonyulnak napjainkban a biztonság megteremtésében, fenntartásában érintett szervezetek és hatóságok tevékenységéhez. A kutatás elméleti keretét a tömegszociológiai értelemben vett sajátosságai, csoportosítása, a tömeglélektan, a futballhuliganizmus, illetve a rendőrség tömegkezelési kultúrájának változása kapcsán megjelent hazai és nemzetközi szakirodalom adja. Természetesen a jogszabályi háttér korlátozó ereje, és azok fékező hatása is feldolgozásra kerül, különösen a jellemző szabályszegő magatartások, valamint a szankciók feltárása mentén. A kutatás arra is keresi a választ, hogy a társadalom tagjai hogyan viszonyulnak a jogsértő magatartásokra adott rendőri intézkedésekhez, milyen érzéseket vált ki belőlük, és hogyan reagálnak rájuk.

A téma részletes feltárása a feldolgozott irodalom, valamint az empirikus kutatás alapján az alábbi előfelvetések igazolására, cáfolására törekedett. Első állításként az került megfogalmazásra, hogy a labdarúgó-mérkőzések olyan hatással vannak a szurkolói viselkedésre, hogy ezáltal a szurkolók ingerlékenyebbek, feszültebbek lesznek egy-egy részvétel során. Második tézisként a szerzők megfogalmazták, hogy minél nagyobb létszámú rendőri egység jelenik meg egy labdarúgó-mérkőzéseken, az annál negatívabb hatást kelt a szurkolók magatartására. Ehhez szorosan kapcsolódva a rendőri intézkedésekkel összefüggésben állításként fogalmazódott meg, miszerint a szurkolókban a legnagyobb ellenszenvet a rendőri egységek felé az váltja ki, ha tömegoszlatást alkalmaznak

intézkedésként. A rendőrség tömegkezelési kultúrájának változására felhívva figyelmet előfeltevésként fogalmazták meg, hogy napjainkban a rendőrök egy labdarúgó-mérkőzésen a szurkolókat már partnerként tekintik és segítséget nyújtanak számukra, ha szükséges. Végül pedig a technikai eszközök visszatartó erejét vizsgálva vetették fel azt az állítást, hogy a mérkőzések során működtetett kamerarendszerek megelőzik, illetve megakadályozzák a rendbontások kialakulását. Mindezen tézisek igazolása, cáfolása érdekében természetesen a rendelkezésre álló szakirodalom felkutatása és feldolgozása, a szerzők személyes megfigyelései, valamint egy kérdőíves kutatás eredményeinek elemzése és értékelése nyújtott segítséget.

A téma elméleti kerete és a kutatás során alkalmazott módszerek

A témát tekintve a kriminológus és szociológus kutatók legfőképpen a XIX. és a XX. században kezdtek el a tömegekkel kapcsolatos magatartással összefüggő fogalmakkal, és a csoporton belüli viselkedések feltárásával foglalkozni. Az alapkövek letételét Gustave Le Bon: A tömegek lélektana¹ című művében tett feltárásai adták, aki a tömegben megnyilvánuló egyéneket egy kollektív tudattal látta el és úgy vélte, hogy ez a tudat a kiváltó oka kora nagy zavargásainak. Ennek az óriási erőnek és névtelenségnek a következménye pedig az lett, hogy ezzel párhuzamosan az egyéni felelősségre vonás akadályai megjelentek.² Kezdeti elképzeléseit Cesare Lombroso és Floyd Allport a XX. században megpróbálta kiegészíteni azzal, hogy a lelki eredetű kiváltó okok mellé fizikai magyarázatát is keresték a tömegek viselkedésének. A XX. század második felében ezeket az eredményeket Stephen D. Reicher, Clifford Stott és John Drury³ már elmaradottnak gondolták, ezért új szemszögből kezdték megvizsgálni az alaptételeket. Álláspontjuk szerint nem minden tömeggel kapcsolatos megmozdulás fullad agresszív tevékenységbe. A magyar szakirodalomban Less Ferenc publikációi által kaphatunk betekintést a témába, aki összefoglalja a kezdeti kutatásokat, majd azokat előre haladt meglátásokkal egészíti ki, továbbá emellé a jelen kor problémáit, és az azok felszámolására alkalmas eszközöket mutatja be.⁴ Mellette Holota Gábor „Tömegkezelés és deeszkaláció”⁵ című műve a jogszabályi háttér bemutatásán keresztül szemlélteti a tömegkezelés szabályait, illetve a Partner Csoport számos előnyét a tömegrendezvények alkalmazása során. Tóth Nikolett Ágnes „Sportrendészet a sportigazgatás rendszerében”⁶ című kutatásában a sportrendészet világát helyezi el az igazgatási feladatok között, szót ejt a sportrendészeti eszközökről, korlátozó hatásairól hazánkban és külföldön.

Az alkalmazott kutatási módszerekkel kapcsolatban elmondható, hogy a szerzők az empirikus megfigyeléseikre, valamint a kérdőíves technikára hagyatkoztak. A kutatási módszer meghatározásánál előtérbe kellett helyezni azt, hogy melyik az a stratégia, amely során a legnagyobb mennyiségű adatot kapják meg a vizsgálatot végzők, illetve, hogy azok alkalmasak-e a felállított hipotézisek igazolására, cáfolatára, összességében, hogy általuk a kutatási célok elérhetőek-e.⁷ A labdarúgó-mérkőzések széles területet ölelnek fel, amelyhez szorosan kapcsolódik társadalmunk. Mindebből fakadóan a szerzők úgy vélekedtek, hogy a legalkalmasabb kutatási módszert a kvantitatív technikák között találják meg, ezáltal a kutatás eredményeit számszerűsíthető módon kapják meg. A kérdőíves eszközt az alkalmasságát tekintve sok kritika éri, mégis az egyik leggyakrabban használt primer kutatási, adatgyűjtési technika, hiszen a számszerűsítés elengedhetetlen feltétele az eredmények tükrözésének, ahol a számosság a tudományosság alaptétele.⁸ Viszont előnyei révén előtérbe kerül, könnyen szerkeszthető, és gyorsan nagy tömegeket lehet vele elérni az online világ térhódítása okán, és a közösségi oldalak segítségével, mindemellett a felmérésben résztvevők anonimitásukat is megőrzik, jogaik és biztonságuk mindvégig szavatolt.

¹ Le Bon, 1913

² Le Bon, 1913

³ Drury et al., 2009, 721.

⁴ Less, 2017

⁵ Holota, 2016a

⁶ Tóth, 2019

⁷ Boncz, 2015

⁸ Boncz, 2015, 25.

A labdarúgó-mérkőzéseken megjelenő tömeg viselkedésének sajátosságai

Napjainkban a labdarúgó-mérkőzések látogatása egy széles körben elterjedt szórakozási lehetőség, ezért is szükséges kiemelt figyelmet és szakértelmet fordítani arra, hogy ezek a rendezvények minél biztonságosabban legyenek lebonyolítva. A rendőrség szerepvállalása sok esetben megkérdőjelezhetetlen a megfelelő lebonyolítás során. A legnagyobb kockázatot a biztonságra nézve a résztvevői magatartások jelenthetik. Az emberi magatartást számos tényező befolyásolja, mit tanultunk meg felmenőinktől, mit láttunk közvetlen és tágabb környezetünkben vagy éppen azok a tényezők is, amelyek genetikailag kódoltak. Vannak olyan helyzetek, amikor képesek vagyunk kontrollálni magatartásunk, de vannak körülmények, amikor ezeket az érzéseket megéljük, vagy csak átéljük és nincs felettük hatalmunk. Gustave Le Bon elméletei már a XIX. században elterjedtek a társadalom széles körében. A már hivatkozott művében összegezi a tömeg viselkedését általánosan, illetve mélységeiben, értekezik a kollektív tudat létrejöttéről, az egyén személyiségének az elvesztéséről és a felelősség hiányáról egyaránt. Elmélete szerint a tömeg ereje a nagyságában rejlik, a nagylétszámú csoportok általában nem gondolkoznak, hanem annál inkább cselekszenek. A tömeg résztvevői leginkább ösztöneikre hagyatkoznak, nem pedig a józan eszükre, gondolataik, érzelmeik vezérlik őket.⁹ „*A pszichológiai tömegnél ez a legfeltűnőbb: Bármilyenek az alkotó egyének, bármennyire hasonlók vagy nem hasonlók életmódjukat, foglalkozásukat, jellemüket és értelmiségüket tekintve azáltal, hogy tömeggé szerveződtek, egy bizonyos kollektív léleknek jutnak birtokába és az másnemű érzésre, gondolkodásra, és cselekvésre készíteti őket, mint ahogy elkülönítve éreztek, gondolkodtak és cselekedtek.*”¹⁰ Az egyén sajátosságainak eltűnése, a tömeggel való azonosulás, számos szempont együtt állásának a következménye. Ilyen szempont lehet a tömeg ereje, nagysága, amely az egyéneknél önbizalom növekedést, illetve hatalomszerzést jelent, a sokaság miatt megszűnik az egyéni felelősségtudat. Az elemi ösztöni lényekhez közelebb áll a tömeg ilyen felfogása, mint a XXI. századi emberhez, túlradnak bennük az érzelmek, nincsenek átmenetek, végletek vannak, vagy a boldogság mámorában fürdőznek, vagy dühtől elborulva rombolnak. A fentebb említett társulások nagyságából eredő felelősségérzet eltűnése sokszor a tömeg erkölcstelenségébe torkollik is egyben, amely a társadalom normáival való szembemenettel, ezeknek a szabályoknak a megkerülésével és elhagyásával is együtt járnak.¹¹

Gustave Le Bon korának más kiemelkedő személyei is foglalkoztak a témával, mint Cesare Lombroso, aki kortársához hasonlóan közelítette meg a problémát, azonban eltérve a Le Bon-i szemlélettől ezt a folyamatot nem egy lelki folyamatnak állította be, hanem inkább biológiai eredetű okokra próbálta visszavezetni. Ezekkel a megállapításokkal a kor előre haladtával nem mindenki értett egyet, így a XX. században ilyen témában is kutatásokat folytató Floyd Allport is más megközelítésből vizsgálta a tömeg viselkedését. Úgy vélte, hogy az egyén nem tűnik el a tömegben, személyiségét megőrzi, nem alakul ki a kollektív tudat, csupán adott körülmények között egy nagyobb létszámú csoporttal egyesül. A XX. század második felében, Festinger és Newcomb pedig Floyd következtetéseit tovább gondolta, miszerint a polgárok ezeken a tömegeseményeken érzelmileg egy felfokozott állapotba kerülnek, az agyuk egyfajta jutalomként éli meg a történéseket és ezekre így adnak válasz reakciót.¹² Stephen D. Reicher a tömeggel kapcsolatos kutatások során teljesen más nézeteket vallott elődeivel szemben. Le Bon tömegről alkotott véleményét elutasította, a tömeg erőszakos mivoltával és az egyén eltűnésével nem értett egyet. Allport anonimitás elvét is elvetette, úgy gondolta, hogy különbséget kellene tenni egy csoportban kialakult anonimitás és egy elszigetelt körülmények között végbemenő anonimitás között. Stephen D. Reicher mellett tevékenykedett még a témában Clifford Stott és John Drury brit tudós is a XX. században, kutatásaik eredményeit a Tömegben Való Viselkedés Elaborált Társas Identitás Modelljében prezentálták, ahol általuk értelmezésre került egy adott térben és időben, de különböző csoportok közti kölcsönhatás is. Szerintük a kollektív tudat, valamint az ehhez kapcsolódó tevékenység a csoporton belül akkor teljesebbé válik a külvilágban, ha egy társas hovatartozás előtérbe kerül és ebben a

⁹ Le Bon, 1913

¹⁰ Le Bon, 1913, 20-21.

¹¹ Le Bon, 1913, 20-21.

¹² Less, 2017

tömegben résztvevő egyének osztoznak.¹³ A XIX. századtól napjainkig, számos tömeglélektannal kapcsolatos nézetet vizsgálhatunk meg, amelyek az első elgondolások, értelmezések folyamatos differenciálódását mutatják be, és egymásra épülő vagy egymást megcáfoló alaptételek kialakításában járultak hozzá ahhoz, hogy ma tisztán lássuk a szurkolói megnyilvánulások legfőbb okait, vagy azok indíttatásait.

A sportrendezvényeken részt vevő egyének szurkolói mivoltukhoz kapcsolódóan kategorizálhatók. A csoportok közti különbségek bemutatása céljából megkülönböztetünk nézőt, szurkolót, rajongót, illetve olyan személyeket, akik elfogult nézeteket vallanak, azaz ultrákat és huligánokat. Ők már nem pusztán szórakozásból és élményből látogatnak el labdarúgó-mérkőzésekre. A néző az a személy, aki nem feltétlenül azonosul egy adott csapattal, hanem csak a látványt a közösségi élményt keresi, és kellemes időtöltésnek fogja fel a mérkőzések megtekintését. Általában ők azok, akik nem látogatnak el személyesen a mérkőzésekre, hanem inkább az otthon kényelmében, közvetítésen keresztül követik a játékokat. A hazai mérkőzések rendszeresebb látogatói leginkább a szurkolók, akik célorientáltan egy csapatnak, esetleg csapatoknak drukkolnak. Külföldön megrendezésre kerülő mérkőzésekre azonban csapatukat már csak kevés esetben kísérik el. A stadionok feltöltésében 80%-ban veszik ki részüket, nagyrészt családi emberekről és egyre jobban növekvő számú női szurkolóról van szó ebben a körben. A tinédzserkorban elterjedt részvételi forma a rajongó, aki kizárólag egy csapatnak - azonban belül is leginkább egy-egy kiemelkedő teljesítményt nyújtó, „sztár sportolónak” - szurkol és nem csak hazai mérkőzésekre, de külföldre is nagy szeretettel kíséri kedvenceit. Az ultrák egyértelműen elkülöníthetők a már említett látogatói típusoktól. Sokszor fanatikus rajongásuknak teret adnak, pénzt, időt, energiát nem sajnálva vesznek részt labdarúgó-mérkőzéseken, napokon keresztül képesek egy mérkőzésre előre készülni. Olasz eredetű szubkultúra követői, valamint újra teremtői is egyben, agresszivitásuk nagymértékben jelenik meg, és a rendbontásoktól sem riadnak vissza, hozzávetőlegesen ezek csak válaszreakciók, nem kezdeményező magatartások. Az ultrák mellett pedig mindenképp külön kategóriát képeznek a társadalom intézményrendszerével szemben álló huligánok, akik egy angol mintára kialakult szubkultúra részei. A labdarúgó-mérkőzéseket egyáltalán nem jó élményként fogják fel, hanem szinte már háborúként, egyfajta küzdelemként, ahol az életükért kell harcolni. Pártolt csapatuk ellen játszó klubokra ősi ellenségként tekintenek. Tevékenységük nem áll meg a stadion berkein belül, hanem kitolódnak közterületekre is.¹⁴

A magyar rendőrség és a szurkolók kapcsolata, a tömegkezelés egyes kérdései

A rendőrség feladatát tekintve nagyon sokrétű, általánosságban ismert rendfenntartó és bűnüldöző fő feladatuk mellett még a tömegek kezelése, az állampolgárok, szervezetek által szervezett rendezvények biztosítása is kifejezett jelentőséggel bír. A rendőrség, mint központi államigazgatási szerv emellett, hogy bűnmegelőzési, büntelítési tevékenységeket, közrend és közbiztonság fenntartásáért tett intézkedéseket, vagy nyomozati cselekményeket folytat, vannak olyan feladatai, amelyek szorosan kapcsolódnak a tömegrendezvényekhez. Mindezen feladataikat természetesen alaposan kidolgozott jogszabályi háttérrel szabályozva hajtja végre.

A tömegrendezvények felosztása

A XXI. században a rendezvényszervezés már az élet számos területén megjelenik, a kisléptékű családi összejövetelektől kezdve egészen a nagy tömegeket megmozgató eseményekig széles választék tartozik ide. A kutatás során számos tömegrendezvény definícióval találkoztak a szerzők, azonban jelen körülmények között és a tanulmány teljes terjedelmében tömegrendezvény alatt azt az eseményt értik, amikor több ember meghatározott céllal - legyen az új ismeret szerzése, tiltakozás, vagy szórakozás stb. - összegyűlik, annak érdekében, hogy valami programon részt vegyen, vagy tevékenységet hajtson végre. A rendőrségi gyakorlatban a tömegrendezvények osztályozása napjainkban az alábbiak szerint alakul. A gyülekezési jogról szóló 2018. évi LV. törvény hatálya alá tartozó rendezvényeket más néven,

¹³ Less, 2017

¹⁴ Hadas, 2004

gyűlésnek hívjuk, melyhez legalább két fő részvétele szükséges, amely egy bizonyos közügyben való véleménynyilvánítás céljából megtartott nyilvános összejövetel.¹⁵ A vallással, vallásgyakorlással kapcsolatos tömegrendezvények leginkább a közterület szempontjából érintik a rendőrséget. 2021. szeptember 12-én Magyarországra látogatott Ferenc pápa, és Budapesten a Hősök terén egy szentmise keretein belül zárta le a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszust. Az egész ország területéről érkeztek keresztény vallású emberek, illetve sokan szeretnék volna élőben is látni a pápát, hiszen hosszú idő óta először érkezett újra hazánkba. Talán ez a rendezvénytípus ritkábban fordul elő, de mégis kellő erőt és eszközt kell ráfordítani. A családi eseményekkel kapcsolatos rendezvények sem a megszokott céllal, társadalmi, politikai vagy véleménykifejezés miatt jönnek létre, hanem inkább a családi ünnepi alkalmakhoz kapcsolódnak. Manapság azonban nem szabad kizárni, hogy ezek egy közterületen is megjelenő eseménnyé alakuljanak át, ezáltal a rendőrség felügyeleti, biztosítási tevékenysége is kiterjedhet rájuk. A kulturális rendezvények képezik az egyik legnagyobb számú csoportját a tömegrendezvényeknek, hiszen Magyarországon mind a művészeti, mind a tudományos színtéren számos konferencia, eseménysorozat kerül megrendezésre, illetve ebbe a körbe sorolhatók a zenés, táncos mulatságok is. Végül, de nem utolsó sorban a sportról szóló 2004. évi I. törvény hatálya alá tartozó sportrendezvények körébe tartoznak a látvány csapatsportágak, azaz a kézilabda, kosárlabda, vízilabda, jégkorong, valamint a labdarúgás bizonyos szintű mérkőzései is. Ezek közül is a legtöbb jogsértéssel a labdarúgó-mérkőzések megrendezése során találkozhatunk a futballhuliganizmusnak köszönhetően.¹⁶

Tömegkezelés jelentősége a rendőri tevékenységben

A fent leírtak szerint kategorizálható rendezvények nagy lélekszámot vonzanak, általában nagyobb városokban kerülnek megrendezésre és hosszas tervezést követően szervezik meg azokat, annak érdekében, hogy minél biztonságosabban lehessen lebonyolítani. Sokszor a hosszan elhúzódó készülődés ellenére, mégis történnek olyan események, amelyek következtében rendbontások alakulnak ki és erre a hatóságoknak minden esetben reagálniuk kell. A tömegkezelés és rendezvénybiztosítás korántsem jelenti ugyan azt, a tömegkezeléshez kapcsolódhat bármilyen más feladat is, például határőrizet, ahol ugyanúgy emberek csoportjait kell kezelni, és még sem számít rendezvénynek. A tömegkezelésnek egy széles körben elfogadott definíciója még nem került megfogalmazásra mégis a hazai és külföldi kutatások nyomán összefoglalható, hogy az arra feljogosított szervek az egy időben és helyen történő csoportosulás előtt, alatt és után összegyűlt nagy lélekszámú tömeg viselkedését felügyelik, elemzik, értékelik, majd ezekből levonják a lehetséges következtetéseket, mérlegelik a kockázatot, elősegítik a résztvevők jogszerű magatartását, és ha jogsértő viselkedést tanúsítanak, közbe lépnek és megszüntetik azokat.¹⁷ A fentiekre alapozva, ha egy halmazként tekintenénk erre a tevékenységre, a tömegkezelés lenne a legnagyobb halmaz, és azon belül helyezkedne el, a rendezvénybiztosítás vagy a tömegoszlátás.

Ha a Le Bon-i szemléletet vesszük alapul akkor, minél nagyobb a tömeg annál nagyobb erővel kell demonstrálni a hatósági fellépéseket. A szakirodalmakban már korábban elterjedt kifejezések a high-profile (magas profilú) és a low profile (alacsony profilú) tömegkezelési stílusok, ezen erőfölényeket mutatják be a rendőri állományon, eszközökön és védőfelszereléseken keresztül, és szemléltetik a rendőri jelenlét nagyságát, azaz azt, hogy a kívülálló részére a rendőrség erőiből mennyit is láttatunk. Adang az európai rendőrségeket vizsgálta, majd azt az eredményt kapta, hogy a labdarúgó-mérkőzéseket sokszínű megelőző intézkedésekkel és nagy rendőri erő bevetésével biztosítják. A magas profilú tömegkezelésre ezek mellett leginkább jellemző még a személyi védőeszközök alkalmazása, illetve olyan személyek elleni kényszerítő erő alkalmazása, aki nem mutat erőszakos magatartást. További magas profilú jellemzőként jelenik meg végső soron a tömegoszlátás alkalmazása is. Ezeken túlmenően, még igen magas az előállítások száma ennél a tömegkezelési stílusnál. A kényszerítő erő ilyen megjelenése a tömegből képes kiváltani további provokációt. A mai álláspontok szerint az elnyomó hatás kiváltása mellett számos hátrányt kiváltó oka is lehet a magas profilú tömegkezelési stílus

¹⁵ 2018. évi LV. törvény a gyűlekezési jogról

¹⁶ Holota, 2016b

¹⁷ Less, 2017, 43.

alkalmazásának. Emellett nagyon költséges is a high-profile alkalmazása, az anyagi-technikai háttér megfelelő biztosítása sok esetben fenntarthatatlan. A legnagyobb problémát mégis az jelenti, hogy az állampolgárok rendőrségbe vetett bizalmát a magas profilú tömegkezelés sokkal inkább rombolja, mint építi.

Az alacsony profil kifejezés használata legkorábban talán Gary T. Marxnál volt fellelhető, aki a magas profil ellentétéként alkalmazta. Úgy vélte inkább kisebb rendőri egységek felvonultatása lenne célravezető, akik a kényszerítő erő helyett a kommunikációt részesítenék előnyben és eleget tennének az arányosság feltételeinek is a tömegkezelés során. Kiemelendő, hogy az intézkedő rendőrök legfontosabb célja az, hogy az eseményen résztvevők törvényes szándékainak megvalósulását biztosítsák. 2010 utáni években ezek a tömeg-megmozdulások békésebb jelleggel mentek végbe, amely változás annak is betudható, hogy az előző időszakhoz képest sokat fejlődtek a taktikai eljárások, ajánlások a rendezvények rendőri biztosításának lebonyolításában. A hibákból előnyt kovácsolva elindult egy kölcsönös együttműködés az állampolgárok és a rendőrség között.¹⁸

Sportrendezvények minősítése és a rendezvénybiztosítás

A sportrendezvények minősítéséről és rendőri biztosításáról szóló 8/2010. (OT 5.) ORFK utasítás meghatározza a specifikus feladatokat egy-egy megrendezésre kerülő sporteseménnyel kapcsolatban a rendőrségre vonatkozóan. A fent jelölt belső szakmai szabályzó a sportról szóló 2004. évi I. törvény, valamint a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) Kormányrendelet (a továbbiakban: Kormányrendelet) előírásait veszi alapul az intézkedések előírása során. A Kormányrendeletet alkalmazzák a labdarúgás, kézilabda, vízilabda, kosárlabda, illetve a jégkorong mérkőzések esetében. A minősítési eljárást a 8/2010. (OT. 5) ORFK utasítás alapján az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közrendvédelmi Főosztály (a továbbiakban: ORFK KVFO) folytatja le, amely során a sportrendezvény szervezőjével, valamint az érintett sportágak országos sportági szakszövetségeivel, a Személy-, Vagyonvédelmi és Magánnyomozói Szakmai kamara képviselőjével, sportigazgatási szerv vezetőjével karöltve egy 9 főből álló Előkészítő Szakértői Csoportot működtet, előzetes egyeztetés céljából. Minősítéssel kapcsolatos véleménynyilvánítást a Csoport bármely tagja tehet.¹⁹ A sportrendezvények biztonsági szempontból történő minősítését tekintve, lehet normál, fokozott és kiemelt biztonsági kockázatú. A rendőrség ellenérték fejében végezhető szolgáltató tevékenységéről szóló 16/1999. (II. 5.) Kormányrendelet kimondja, hogy a rendőrség, mint közhatalmi jogosítványokkal és kötelezettségekkel rendelkező fegyveres rendvédelmi szerv, jogszabályban meghatározott feladatai kivételével, szolgáltatások nyújtására írásban szerződhet, az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 46. § (2) bekezdésében foglaltakra ügyelve. Ilyen szolgáltatás lehet például a sportrendezvények biztonságáról szóló kormányrendeletben előírt feltételek alapján a sportrendezvények biztosítása is.²⁰ A belső biztosítás tekintetében a normál és a fokozott biztonsági kockázatúvá minősített sportesemény esetén költségtérítés ellenében, a kiemeltnél pedig közfeladatként látja el a rendőrhatalom a biztosítási tevékenységét.

Kizárás, kitiltás és eltiltás rendszere

A sportrendezvényeken jelentkező jogsértések, szabályszegések megfékezése érdekében a jogszabályoknak köszönhetően három lehetséges módon távol tartható az a személy, aki rendbontó módon viselkedik a sporteseményen. Ilyenek a sportszervezői kizárás, a szabálysértési kitiltás, valamint a büntetőbírói eltiltás szankciók, amelyek alkalmazásával büntethető a rendbontó viselkedés tanúsítása.²¹ A sportról szóló 2004. évi I. törvény megteremti a jogi alapot arra, hogy azt a nézőt, aki magatartásával veszélyezteti a sportrendezvény megtartását és lefolyását, az azon történő részvételtől kizárhatja. A sportrendezvény szervezője nemcsak megtagadhatja, hanem köteles megtagadni a

¹⁸ Less, 2017

¹⁹ 54/2004. (III. 31.) Kormányrendelet a sportrendezvények biztonságáról

²⁰ 16/1999. (II. 5.) Kormányrendelet a rendőrség ellenérték fejében végezhető szolgáltató tevékenységéről

²¹ Tóth, 2019

belépőjegy árusítását az ilyen személy számára. A kizárás legrövidebb időtartama legalább hat hónapot kell, hogy feleljen, és maximum a kettő, illetve a négy évet nem haladhatja meg. A két év vonatkozásában a szankció a sportszövetség által megszervezett sportrendezvényen való részvételre vonatkozik, a négy év pedig a meghatározott sportlétesítményre. A kizárással sújtható néző személyes adatai, és a kizárásra vonatkozó adatok a sportrendészeti nyilvántartásban kerülnek rögzítésre, és az alapján tudják számon tartani, ki az, aki ezen szankció kiszabása okán nem vehet részt a rendezvényen.²²

A rendezvarók megfékezése nem csak a szervezők vállát terheli, hanem egyben a hatóságokét is. Hiszen a kiltás, egy szabálysértési felelősségre vonás, amely a rendezvényen való részvétellel, odautazással, vagy onnan történő távozással kapcsolatban elkövetett szabálysértés miatt szabható ki. Az eljárás alatt álló felet kiltilthatják bármelyik sportrendezvényről valamint azon a helyszínről is, amely a megrendezett sportesemény létesítményeként szolgál. A kizáráshoz hasonlóan a legrövidebb időtartama ennek is hat hónap, viszont a leghosszabb időszak egyöntetűen két év, itt nincs külön választva az időtartam a rendezvényre és létesítményre.²³

A legmagasabb fokozat a szurkolók sportrendezvényektől való távortartása érdekében az eltiltás. A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 58. § alapján a bíróság vonja felelősségre ebben az esetben az elkövetőt, hogyha bűncselekményt követ el sportrendezvényen való részvétellel, odamenetellel vagy onnan való távozással összefüggésben. Ügydöntő határozat jogerőre emelkedésével kezdődik a legalább egy és legfeljebb öt év hosszúságú eltiltás.²⁴ Mindezen szankációs lehetőségek nagyban hozzá járultak ahhoz, hogy napjainkban nagymértékben visszaszorulóban vannak ezek az erőszakos jelenségek a sportrendezvények körében.²⁵

Sportrendezvények biztonságában szerepet vállaló személyek és csoportok

Természetesen minden sportrendezvénynek kell, hogy legyen egy szervezője, akinek elképzelése mentén, illetve a rá vonatkozó szakmai szabályok, belső normák teljeskörű figyelembevételével valósul meg egy-egy sportesemény. Persze a szervező egymaga nem tudja garantálni a sportrendezvény biztonságát, ezért rendező szervet/személyt kér fel ennek garantálására. A rendező felel a rend fenntartásáért a rendezvény helyszínén, a biztonságos lebonyolítás érdekében, a szervezési feltételek biztosítása végett szerződésben alkalmazza a szervező. A rendezőnek megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie, illetve egyéb előírásoknak megfelelően kell megjelennie. Hiszen a nézőktől jól megkülönböztethető ruhát kell viselnie, rendezői minősítését, nevét, azonosító számát jól látható helyre kell elhelyeznie ruházatán. Az önkéntes alapokon működő közreműködő a sportrendezvényvel kapcsolatos feladatok végrehajtásában vesz részt, a szervezőt képviseli, és ezáltal kapcsolatot tart a nézők és az esemény egyéb résztvevői között, valamint tájékoztatási feladatokat lát el.²⁶

A spotteri tevékenység

A sportrendezvények minősítéséről és rendőri biztosításról szóló 8/2010. (OT. 5.) ORFK utasítás ad keretet a spotter tevékenységének meghatározásához. Eszerint be kell vonni a sportrendezvény biztosításának előkészületébe és végrehajtásába az érintett sportszervezetek székhelye szerinti illetékes rendőrkapitányságok bünyügyi állományát, továbbá ki kell jelölni még a sportszervezetekkel való kapcsolattartásra és a biztosítással kapcsolatos tevékenységek megtételére feljogosított spottereket is. A spotter szerepét betöltő személy, a rendőrség hivatásos állományú tagja is egyben. Fő feladatuk a rendezvény során a rendbontások megelőzése, ismert rendbontók megfigyelése, és azon közlekedési eszközök felkutatása, amelyekkel a szurkolók a labdarúgó-mérkőzésekre érkehetnek. Ha a spotter személyét a személyes kompetenciák oldaláról közelítjük meg, akkor megállapítható, hogy legfontosabb

²² 2004. évi I. törvény a sportról 73. §

²³ 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről

²⁴ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

²⁵ Rakhmanova et al

²⁶ 2004. évi I. törvény a sportról

készségei a jó kommunikációs készség, jó helyismeret, valamint a sportszervezet és a sportszervezethez kapcsolódó szurkolói csoportok teljeskörű ismerete.²⁷ Képzésükre és rendszeres továbbképzésükre az Országos Rendőr-főkapitányság szervezésében kerül sor. A képzés során nem az a fő cél, hogy jogszabályok tömkelegét sajátítsák el a spotter tevékenységet betöltő személyek, hanem az is, hogy az oktatás keretein belül találkozzanak más spotterekkel is és folyamatos legyen az információ- és tapasztalatcsere közöttük. Mindez hozzájárul ahhoz, hogy megismerjék egymást, tapasztalatokat cseréljenek és egymástól is tanuljanak.²⁸

Nemzeti Futball Információs Pont

A nemzetközi vonatkozású labdarúgó-mérkőzésekkel kapcsolatos biztonságról szóló 2002/348/IB határozat módosításáról szóló 2007/412/IB Tanács határozat kimondja, hogy minden tagállamban fel kell állítani a labdarúgással kapcsolatos nemzeti információs pontokat a labdarúgó-mérkőzésekkel kapcsolatos rendőrségi információk cseréje miatt. Egyes labdarúgással kapcsolatos nemzeti információs pontok által elfogadandó feladatokat és eljárásokat is meghatározza a fenti határozat.²⁹ Eze az információs pontok a kialakuló jogsértések megelőzésében és a már kialakult, rendkívüli események kezelésében is részt vesznek.³⁰ Hazánkban az Országos Rendőr-főkapitányság rendészeti feladatkörében működteti a Nemzeti Futball Információs Pontot. A 2021-ben megrendezésre került labdarúgó Európa-bajnokság során is kiemelkedő szerepvállalásuk volt a szurkolók és hatóság közti tájékoztatásban. A közösségi média által nyújtott lehetőségeket kihasználva, folyamatosan tájékoztatták a résztvevőket, arról, hogy milyen labdarúgó-mérkőzés lebonyolítása következik, továbbá azokról a helyszínekről, amelyeken a szurkolók csapataikat buzdítva vonulhattak Budapesten. Mindemellett a nézőket, amiben tudták segítették és a jó hangulatú és egyben jogszerű szórakozásra sarkalták.

A Partner Csoport jelentősége

A Partner Csoport a Készenléti Rendőrség deeszkalációs csoportjaként vált ismertté, melyet 2016. március 1-jei hatállyal hozták létre. A csoport létrehozásának előfutárjaként, kísérleti jelleggel a 2015. szeptember 4-én megrendezett Magyarország-Románia válogatott labdarúgó-mérkőzést lehet említeni. A Partner Csoport tagjainak kompetenciáit a középpontba helyezve fontos kiemelni, hogy már a kiválasztásuk is szakértők segítségével, azaz a Készenléti Rendőrség pszichológus és személyiségfejlesztő szakemberei bevonásával történik. Külső megjelenésükkel kapcsolatban kiemelendő, nem egyenruhát viselnek, hanem feladataikat polgári öltözetben végzik. Az öltözetüket azonban egy kék színű, narancssárga fényvisszaverő sávval is ellátott jól-láthatósági átvető egészíti ki, amelyen magyar és angol nyelven az elnevezésük is feliratozva van. Tevékenységüket kényszerítőeszközök nélkül látják el, hiszen nem a rendőri intézkedések végrehajtása az elsődleges feladatuk. A náluk található eszköz mindössze egy rádió és egy mobiltelefon. Ha segítségnyújtásra van szükségük a Partner Csoport tagjainak, támogatásukra a helyszínen egyenruhás állomány elérhető. 2016. óta több eseményen és tömegrendezvényen is bevetésre került a Partner Csoport, a tapasztaltak alapján nagyban megkönnyíti a biztosítás parancsnokának a dolgát és segíti a végrehajtó állomány feladatellátását.³¹ A szurkolók és rendőrök egyaránt partnerként tekintenek rájuk, és számos olyan körülményt megoldottak már, amelyet pusztán erődemónstrálással nem lehetett volna.

²⁷ Keller, 2016

²⁸ Keller, 2016

²⁹ 2007/412/IB Tanács Határozata, a nemzetközi vonatkozású labdarúgó-mérkőzésekkel kapcsolatos biztonságról szóló 2002/348/IB határozat módosításáról

³⁰ Keller, 2016

³¹ Holota, 2016a

Néhány gondolat az empirikus kutatásról és a kérdőív elemzése

A téma teljesebb feltárása érdekében már a bevezető részben is említett célok mentén empirikus kutatás elvégzésére került sor. A szerzők a tanulmány jelen fejezetében a kérdőív elemzésén keresztül kívánják reprezentálni eredményeiket. A kérdőív kérdéseinek összeállításánál elsődleges rendező elv volt, hogy az általánosabb jellegű kérdésektől jussunk el a témakör speciális kérdéseire. A bevezető kérdéseknél fontos volt tisztázni az alapvető adatokat, melyekre a későbbiek során támaszkodtak a speciálisabb kérdésköröknél. Ilyen volt például az iskolázottság, a korcsoportok felállítása, vagy az hogy ténylegesen milyen gyakorisággal vesz részt a válaszadó egy-egy labdarúgó-mérkőzésen, tehát a célcsoport általános jellemzőinek megragadása. A kvantitatív felmérések vélemények, állapot feltárására alkalmas eszközök, melyekhez összetett indexek szükségesek, úgynevezett indexmutatók és indexértékelések, ahol az adott személy viselkedését vizsgálni lehet. A visszajelzések összegzésére öt pontos Likert skálán kerül sor, ahol az 1 érték egyáltalán nem jellemző, az 5 érték pedig teljes mértékben jellemző az alanyra, illetve az 1 érték esetén egyáltalán nem ért egyet, az 5 érték esetén pedig teljes mértékben egyetért vele a kitöltő. A kutatást végzők elsősorban egy átlátható, mindenki számára könnyen értelmezhető, és világos kérdésfeltevésre törekedtek, így mindvégig kerülték az idegen szavak használatát és a közérthetőségre összpontosítottak. Mindemellett a semlegességre is törekedni kellett azért, hogy megelőzzék a célcsoport adott irányzatok felé terelését. A válaszlehetőségek szerint differenciáltak az egy- és többválaszos zárt kérdések között, amikor is az előre meghatározott kérdések közül egy vagy több választást hajthat végre a kitöltő, ezáltal egységesebb és feldolgozhatóbb lesz a végeredmény. A kutatást végzők törekedtek arra is, hogy a kérdőív végén helyet kapjon olyan nyitott kérdés is, amelynél a válaszadók saját szavaikkal, gondolataikkal, kötetlenebb körülmények között alkothattak véleményt a kutatással és annak témájával kapcsolatban. Ezt azért is látták szükségesnek a kérdőív szerkesztői, hiszen itt is megjelenhetnek a válaszokban releváns adatok, amelyek felhasználhatók az elemzés során.

A beérkezett válaszok elemzésének első lépcsőjeként a bevezető, a kitöltők jellemzőit összefoglaló kérdések vizsgálata jelentette. A kérdőív számszerű, kvantitatív alapokon nyugvó elemzését a Google Űrlap program végezte el, így külön nem kellett a beérkezett válaszokat összesíteni, hanem a rendszer saját maga készítette a kérdésekhez összesített számadatokat és diagrammokat az ábrázolásukhoz. A beérkezett válaszok tartalmi (kvalitatív) elemzésében pedig a fentebb már említett kérdéscsoportok összeállítása nyújtott segítséget, így az általános információk a tömeg viselkedésére irányuló kérdésekre adott válaszokkal kerültek összevetésre, továbbá a sportlétesítmények fizikai biztonsági rendszerére, valamint a szurkolók szeszesital fogyasztási szokásaival kapcsolatban feltett kérdésekre adott válaszok is együttesen kerültek elemzésre. Végül, de nem utolsó sorban a kérdések mentén vizsgálták a szurkolók és a rendőrség kapcsolatát, valamint elemezték és értékelték a válaszadók szabad szöveges véleményét is. A felméréshez szükséges kérdések összeállítása alapos, precíz kidolgozó munkát követelt meg és első közzétételére 2021. október 18-án került sor a közösségi hálón Facebook felületén. A kérdőív elérhetővé válását követően a vizsgálatot végzők folyamatosan nyomon követték a beérkező válaszokat és már az első pár napban nagy számban érkeztek a válaszok, ennek eredményeként az első közzétételt követően 110 válasz rögzítésére került sor. Az első válaszdömping után kissé csökkent az intenzitásuk, ezért második alkalommal, változatlan formában és tartalommal 2022. január 24-én került ismételt közzétételre a kérdőív. Az ismételt feltöltés újabb kitöltőket vonzott, így az ebben a formában történő adatgyűjtés végleges lezárásáig összesen 187 elemezhető és értékelhető válasz érkezett a feltett kérdésekre. A kérdőív 15 konkrét kérdésből és egy nyitott kérdésből állt, amely lehetővé tette a kitöltők kutatással kapcsolatos véleményének, észrevételeinek megfogalmazását.

Bevezető kérdések áttekintése

A felmérés három alapvető kérdéssel indult, melyek hozzájárultak a megkérdezettek kategorizálásához, valamint ezek alapul szolgáltak a később sorra kerülő speciális kérdések elemzéséhez is. A 187 kitöltő nemét tekintve úgy oszlott el, hogy 45,5 %, azaz 85 fő nő és 54,5%, azaz 102 fő pedig férfi válaszolt a feltett kérdésekre. A futball szeretetéből adódóan következtetni lehetett arra, hogy több férfi fogja kitölteni, illetve a témában is jobban előnyt élveznek, valamint jobban nyomon is követik ezt a sportágat, így a beérkezett válaszok megerősítették az előzetes feltevést. A korcsoportok kialakításánál

az átlagos, sztenderd osztályozást alakították ki, így a 18-tól 25-ig, 25-től 35-ig, 35-től 45-ig, 45-től 55-ig, és 55-től életkori kategóriák választására nyílt lehetőség. Mindenképp alsó korhatárnak a nagykorúvá válás életkorát célozták meg a szerzők. Az 55 év feletti korosztály megszólítását pedig azért tartották fontosnak, mert főként a vidéki labdarúgó klubok szurkolói csoportjai között számos „öreg fiúk” tagot is találhatunk, illetve életkorukból adódóan személyes tapasztalattal is rendelkezhetnek a rendőrség és a szurkolók közötti kapcsolat változásairól.

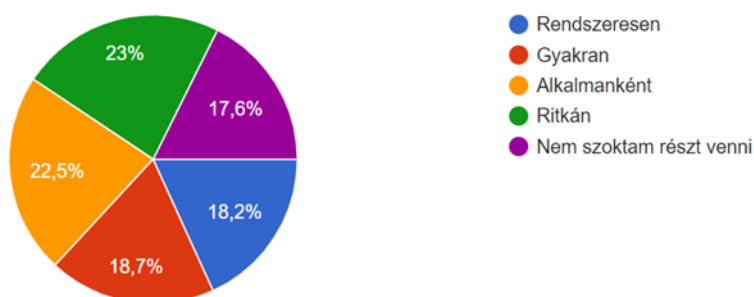
A labdarúgó-mérkőzések látogatásának gyakorisága

A bevezető kérdéseket követően fontos alappillérként jelent meg a kérdőívben, hogy a megkérdezettek ténylegesen részt vesznek-e mérkőzéseken, vagy milyen gyakorisággal látogatják azokat. A kérdőív kitöltői összlétszámát figyelembe véve 17,6%-nyi, személy, azaz 187 főből 33 fő nem vett részt ilyen eseményeken. A kérdőív elemzése során azt a megállapítást tették a szerzők, hogy a kitöltők közül alkalmanként 42 fő látogat el a mérkőzésekre, ennek oka feltehetően abból adódik, hogy nem mindenki engedheti meg magának, hogy kedvenc csapata valamennyi mérkőzésén személyesen is részt vegyen. Rendszeresen és gyakran összesen 69 fő, vagyis a kitöltők 36,9 %-a (1. sz. ábra) vett részt sportrendezvényeken, amely adatból következtetésként levonható, hogy valószínűleg ők bérlettel rendelkező egyének, tehát választott klubjuk iránt lojálisak. Továbbá a családi kategóriában, a szülők sok esetben viszik gyermeküket, gyermekeiket a mérkőzésekre, ezzel is növelve a látogatás gyakoriságának számát.

1. ábra: Kördiagram a labdarúgó-mérkőzések látogatásának gyakoriságára

Milyen gyakorisággal szokott részt venni labdarúgó-mérkőzésen?

187 válasz



Forrás: szerzők

A tömeg hatása az egyénre és a felfokozott állapot megnyilvánulásai

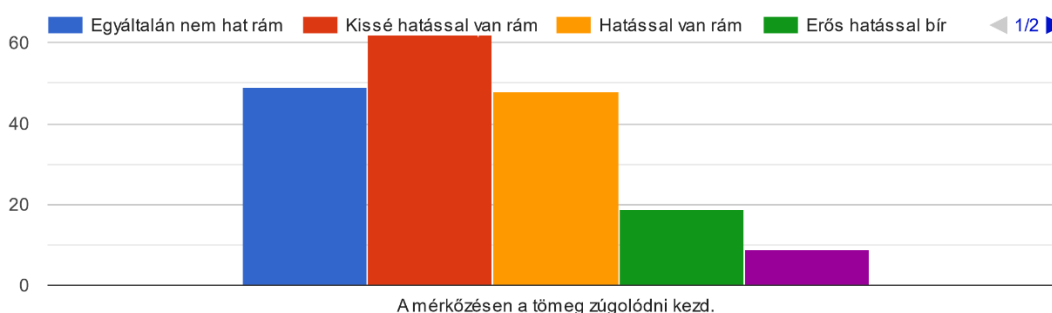
A kérdőív 8. kérdésénél a kutatást végzők a kitöltők azzal kapcsolatos véleményére voltak kíváncsiak, hogy labdarúgó-mérkőzéseken hogyan viszonyulnak ahhoz, ha a tömeg magatartása megváltozik, esetleg ingerlékenyebb lesz és ez belőlük milyen további viselkedést vált ki. A válaszok többsége meglepetésként érte a kutatókat, hiszen a 2000-es évek adataihoz, valamint személyes megfigyeléseikhez is viszonyítva, úgy vélekedtek, hogy a tömeg hangulata az emberek többségét magával ragadja. Az alapvető adatokhoz mérten a résztvevők közül 117 fő, több mint 50% úgy nyilatkozott, hogy belőlük nem vált ki ilyen hatást a tömeg viselkedése, vagy többnyire nem jellemző rájuk az ingerlékenyebb viselkedés a mérkőzéseken. Ez az adat talán abból is fakad, hogy jelenleg a stadionokban kialakításra kerültek a családi szektorok, amelyek korábban nem voltak elkülönítve. Így a nagycsaládos, gyermekes szülők szívesen vesznek részt a megmérettetéseken, hiszen a kérdőív kitöltésében is résztvevők 29,4%-a családi szurkolói kategóriába sorolta magát. Mindez arra enged következtetni, hogy ha a szülő vesz részt ezeken a rendezvényeken és gyermekét, párját is magával viszi, aki iránt felelősséggel tartozik, az indulatait féken tartja, és nem hagyja kibontakozni, ellentétben a baráti

közösségben való részvétellel. Ezen a ponton kapcsolódtak be az elemzésbe azok, akik úgy ítélték többnyire jellemző rájuk, illetve teljes mértékben azonosulnak azzal, ha a tömeg ingerlékenyé válik és ezáltal, rajtuk is jelentkezik ez a viselkedés. A kérdőív kitöltői közül 25 személy vélekedett ekként, hiszen az előbb említettekhez mérten, alátámasztható, hogy ezek a személyek az egyes szurkolói klubokhoz tartoznak, egyben ők is azok, akik a baráti kategóriát jelölték a részvétel típusánál.³²

Ezzel párhuzamosan a kérdőív 11. kérdése is ugyan ezt a témakört taglalta, ott azonban nem a válaszadók ingerlékenység szintjét vizsgálták, hanem azt, hogy ha bármilyen indokból a nagyszámú csoport zúgolódni kezd, az milyen hatásokat vált ki az egyénekből. A zúgolódás esetében az eloszlás már kissé eltérően alakult (2. sz. ábra). Herbert Blumer osztályozása szerint a kifejező tömegnél volt ez tapasztalható, hogy a tömegbe való beleolvadás miatt, a tömeg által végrehajtott tevékenységeket az egyének is előszeretettel másolják. Így a tömeg zúgolódásánál, mint cselekménynél, nagyobb létszámban jelennek meg azok az egyének, akikre hatással van, erős hatással bír vagy teljesen azonosul vele, így ez a szám 78 főt mutatott a kérdőív kitöltői esetében.

2. ábra: Oszlopdiagram a szurkolói hangulat egyénre gyakorolt hatásáról

11. Kérem, jelölje be 1-5-ig terjedő skálán, hogy az alábbi állítás mennyire jellemző Önre!



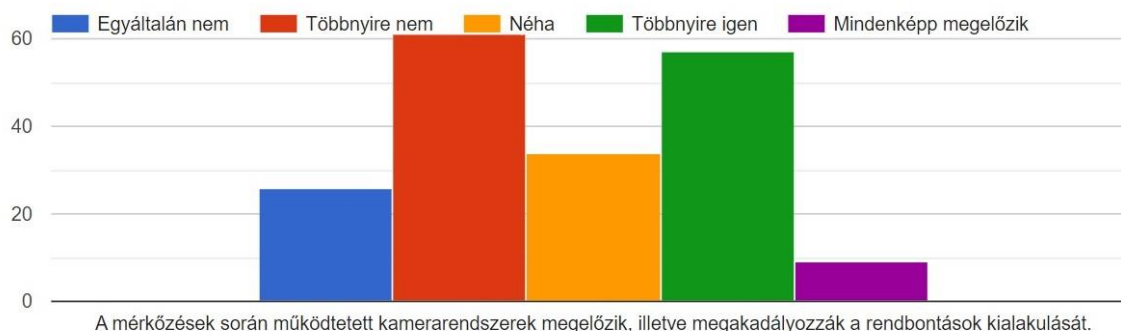
Forrás: Szerzők

A sportlétesítmények, stadionok beléptetési rendszere

A sportrendezvények helyszínéül szolgáló stadionok, sport komplexumok tekintetében használatos kamerák alkalmazása a technikai fejlődés következtében került előtérbe. Természetesen a kamerarendszerek és azok hatásai a szurkolókra a kutatás kérdéseiben is megjelent, amely így kitért arra is, hogy a mérkőzések során működtetett kamerarendszerek megelőzik-e, illetve megakadályozzák-e a rendbontások kialakulását. Az elemzett válaszok nagymértékben más tükröztek, mint amit előzetesen feltételeztek a kutatók (3. sz. ábra). A kérdőív alapján azon kitöltők, akik legalább alkalmanként részt vesznek a mérkőzéseken (az összesen beérkezett válaszadóknak az 59,4%-a, azaz 87 fő) 46,5%-a egyáltalán nem vagy többnyire nemmel vélekedett a feltett kérdésben. Többnyire igen vagy mindenképpen választ pedig 35,3% jelölt meg. Összegezve a beérkezett válaszokat a mérkőzéseken résztvevők úgy gondolják, hogy a kamerarendszer kiépítésétől független felmerülnek problémák, holott ezek megelőzése és visszaszorítása mellett számos egyéb funkciót is magában hordoz az alkalmazásuk.

³² Tóth, 2019

3. ábra: Oszlopdiagram a kamerarendszerek rendbontások megakadályozásában betöltött szerepéről
9. Kérem, jelölje be 1-5-ig terjedő skálán, hogy az alábbi állítással mennyire ért egyet!



A mérkőzések során működtetett kamerarendszerek megelőzik, illetve megakadályozzák a rendbontások kialakulását.

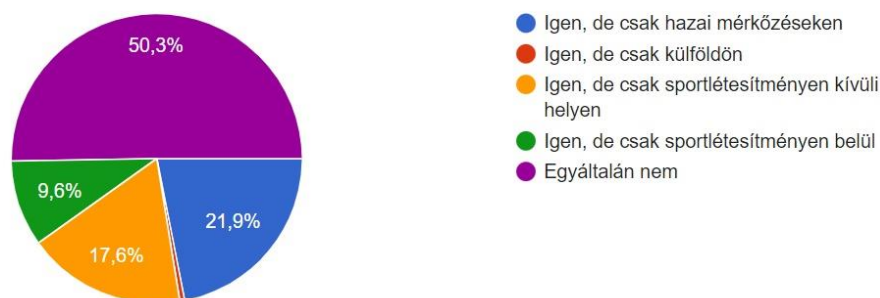
Forrás: Szerzők

Szurkolók és a szeszesital fogyasztásának összefüggései

Hazánkban az alkoholfogyasztás egy elfogadott viselkedés, különösen igaz mindez, ha ez olyan keretek között mozog, amelyet még az erkölcsi normák által az emberek tolerálni képesek. Teljes bizonyossággal kijelenthető, hogy a XXI. században az alkoholos italok fogyasztása a fiatalok körében a nagymértékben elterjedtebb. Napjainkban a fiatalok körében elterjedt szeszesitalok a röviditalok, illetve a hosszú italok közül pedig a sörfogyasztás a jellemző. A 30 év feletti korosztálynál azonban már más tapasztalhatunk, hiszen céljuk talán már nem csupán a szórakozóhelyek látogatása és az alkohol mennyiségi fogyasztása, hanem egy kellemes baráti találkozó vagy családi összejövetel, ahol egy-egy pohár minőségi bor mellett kikapcsolódnak és felengednek a hétköznapi mókuserkékből. Sokan a nézők közül a szórakozás és kikapcsolódás miatt látogatnak el a mérkőzésekre, egy-egy pohár sört ilyenkor megisznak közben, hiszen a létesítményekben fellelhető büfék is árusítanak szeszesitalt. Bár a szurkolói csoportoknál ez egyfajta hagyomány, hogy mérkőzés előtt a kedvenc vendéglátó-egységeikbe betérnek, majd onnan jókedvűen, rendszerint alkohol befolyásoltsága alatt érkeznek a labdarúgó-mérkőzésekre. Majd ezt a rítust, melyet a sportlétesítményen kívül megkezdtek előszeretettel folytatják a stadionon belül is.

4. ábra: Kördiagram a szeszes ital fogyasztásának helyszín szerinti eloszlásáról
10. Szokott szeszes italt fogyasztani sportrendezvények előtt, illetve alatt?

187 válasz



Forrás: Szerzők

A fent leírtakat a kutatás is alátámasztja (4. sz. ábra) miszerint hazai mérkőzések során a résztvevők 21,9%-a fogyaszt alkoholt, míg ezzel ellentétben külföldön csupán 1%-uk. A válaszadók 9,6%-a mondta

azt, hogy sportlétesítményen belül fogyaszt szeszesitalt, míg ez a szám sportlétesítményen kívül majdnem a duplája, azaz 17,6%. Feltehetően ennek oka abban keresendő, hogy a sportlétesítményen belüli szeszesital árusítás szigorú szabályokhoz kötött, egyes sportrendezvények esetén kifejezetten tilalmazott bármilyen, vagy az 5%-nál magasabb alkohol tartalmú italok árusítása. A kérdéskörhöz rendelt nyitott kérdés válaszadói közül volt, aki azt nyilatkozta, hogy létesítményen belül és kívül is fogyaszt alkoholt.

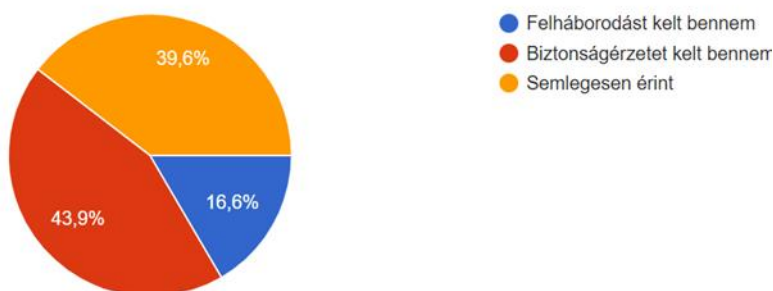
Szurkolók és a rendőrség kapcsolatának vizsgálata

A rendőrök és szurkolók kapcsolatának átfogó vizsgálata talán az egyik legfontosabb alappillér egy-egy labdarúgó-mérkőzés rendőri biztosításával kapcsolatban. Azon kitöltők közül, akik labdarúgó-mérkőzéseken rendszeresen, gyakran, illetve alkalmanként részt vesznek a 35,8%-a úgy véli, hogy a rendőrök partnerként kezelik a szurkolókat és segítőkészen állnak hozzájuk. Ezzel ellentétben 25,7%-a pedig lekezelőnek és ellenségesnek ítéli meg őket. Talán ezek abból is fakadhatnak, hogy a régi szokások, beidegződések még a mai napig fellelhetők, továbbra is fel-felbukkannak, ezáltal bizonytalanságot, félelmet keltenek a szurkolókban, így a rendőrség megítélését is árnyalják.³³ Aktuálisan viszont meg kell említenünk azt is, hogy a rendőri állomány túlzott mértékű leterheltsége egyértelműen ront a mentális állóképességükön, ezáltal sok esetben önmaguk is a feszültséget sugározzák a sportrendezvényre látogatók irányába. A kérdőív kitért arra is, hogy hogyan változik a szurkolók magatartása, ha nagyobb létszámú rendőri erő megjelenését észlelik egy sporteseményen (5. sz. ábra). A pozitív előrelépés itt is érzékelhető volt, hiszen a kitöltők 43,9%-a úgy nyilatkozott, hogy a nagyobb rendőri erő növeli a biztonságérzetét. A kitöltők csupán 16,6%-a nyilatkozta úgy, hogy nagyobb rendőri egység láttán az felháborodást kelt bennük. Ez a felháborodás azonban feltehetően nem a rendőrség ellen irányul, sokkal inkább abban a párhuzamban gyökeredzik, hogyha minél több rendőri erő összpontosul egy helyszínen, ott feltételezik bizonyos konfliktus, vagy jogsértő magatartás bekövetkezését.

5. ábra: Kördiagram a látható rendőri biztosítás és a szurkolók biztonságérzetének viszonyáról

12. Válassza ki, miben változik a magatartása, ha a sportrendezvényen nagyobb létszámú rendőri egység megjelenését észleli?

187 válasz



Forrás: Szerzők

A válaszok differenciáltságát tekintve a kérdőív 13. kérdését szükséges kiemelni, ahol arra keresték a választ, hogy melyik az az egyénnel vagy tömeggel szemben alkalmazott rendőri intézkedés, amely a legnagyobb ellenérzést váltja ki a nézőkből (6. sz. ábra). A kérdőívben a fokozatosság elvét követve az alapvető intézkedéstől a legnagyobb kényszerítő erővel bíró intézkedésig/eszközig terjedt a válaszadási lehetőség. Az eredményekből jól kiolvasható, hogy az igazoltatás, mint rendőri intézkedés is már a válaszadók 21,4%-át zavarja. A rendzavarók figyelmeztetése, mint zavaró rendőri intézkedés a többi intézkedéshez képest elenyésző volt, csupán 3,2%-át bosszantja. A ruházat- és csomagátvizsgálás

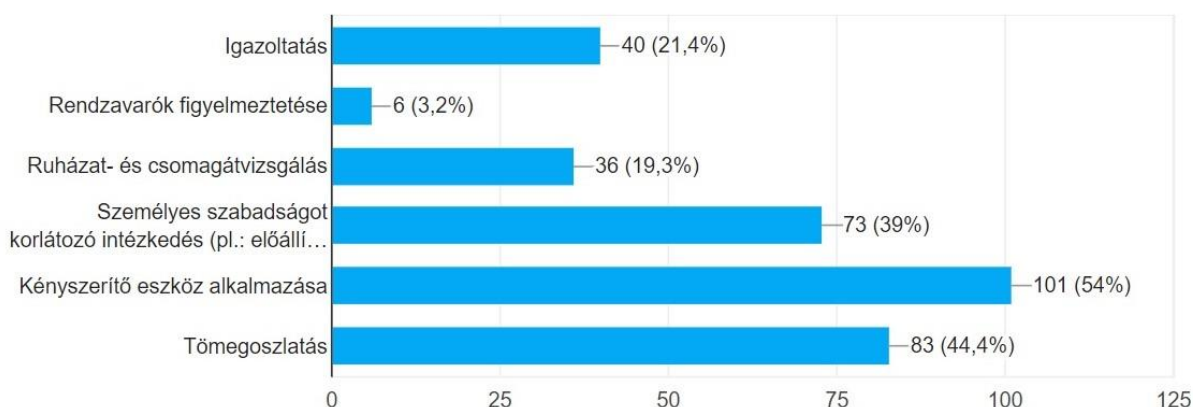
³³ Less, 2017

intézkedés a kitöltők 19,3%-át zavarja. Ez a szám szorosan kapcsolódik a személyi szabadságot korlátozó intézkedések eredményeihez, hiszen a rendőrök, ha valakinek a személyi szabadságát korlátozzák az szükségszerűen együtt jár az egyén ruházatának és csomagjának átvizsgálásával. Az előállítás, mint személyi szabadságot korlátozó intézkedés 39%-ban volt ellenszenves a résztvevők számára. A válaszok elemzése során a legmeglepőbb eredményt az kérdés tartogatta, amely már a kényszerítő eszközök alkalmazását helyezte a középpontba. A kényszerítő eszközök alkalmazása 54%-kal, a tömegoszlatás, pedig 44,4%-kal járult hozzá az ellenszenv kialakulásához. A tömegoszlatás egy magasabb fokú kényszerítő erővel bíró intézkedés, mint az általános kényszerítő eszközök alkalmazása, mégis a többség, úgy gondolta, hogy a kényszerítő eszközök bármelyikének alkalmazása okozza a legnagyobb ellenérzést bennük.

6. ábra: Oszlopdiagram az ellenérzések kiváltására alkalmas rendőri intézkedésekről

13. Mely rendőri intézkedés vált ki Önből ellenérzést egy sportrendezvény során?

187 válasz



Forrás: Szerzők

Összegzés

A rendőrséggel és intézkedéseikkel kapcsolatosan számos válaszadó megfogalmazta személyes véleményét a szabad szöveges válaszában. A kutatás eredményeinek tételes bemutatása és a téma összefoglalása helyett álljon itt most pár értékes gondolat a kutatásban résztvevőktől. Ilyen válaszként jelent meg az alábbi vélemény is, miszerint a „*Meccs utáni rendőri intézkedés nem mindig egyértelmű. A stadion elhagyása éppen a terelések miatt nehézkes, és egymásnak ellentmondóak.*” Ez a gondolat talán arra világít rá, hogy az állampolgárok számára a rendőrség által alkalmazott intézkedések, bevezetett rendszabályok nem mindig egyértelműek. Ezek abból is eredhetnek, hogy a mérkőzés végén, a nagy tömeg óriási hangzavarral hagyja el a létesítményt, és ennek következtében nem figyel, nem hallja vagy nem érti a távozás biztonságához kapcsolódó instrukciókat. Ezért is fontos, hogy minél többször, minél lassabban ismételjék a rendőrök a szurkolók felé intézett tájékoztatásaikat, az esetleges felszólításokat.

Számos beérkezett válaszból következtethető, hogy a rendőrségnek nagy szerepe van a rendfenntartás megelőzésében és a már kialakult helyzet kezelésében. „*Mivel én stadionban nem, esetleg otthon, kocsmában vagy barátaim otthonában nézem a mérkőzéseket, így rendőri intézkedést csak abban az esetben tapasztalok, ha a helyzet megköveteli. Jelenlétüket fontosnak tartom, sajnos viszont sokakat ez sem gátol meg a rendbontásban. Emiatt úgy gondolom jelenlétükkel nem megelőzni lehet az ilyen fajta atrocitásokat, hanem megállítani.*” Más válaszadók pedig így vélekedtek: „*Alapvetően akkor lépnek közbe, ha provokációt látnak. Én úgy gondolom, hogy jó, ha ott vannak és védenek minket.*” „*A rendőri intézkedéseknél sajnos előfordul, hogy szükségesek, de ez egyáltalán nem zavarja a kulturáltan*

szurkolókat, aki meg nem szurkolni megy egy mérkőzésre hanem rendbontani, nem is kell, hogy jelen legyen, ebben van nagy szerepe a rendőri állománynak.” Ezek alapján megállapítható, hogy sokakban biztonságérzet alakul ki a rendőrök láttán és a nagy többség úgy véli elengedhetetlen a munkájuk a sportrendezvényeken, kiemelten a labdarúgó-mérkőzéseken. A tömeggel, illetve szűkebb körben a szurkolók magatartásával kapcsolatban is érkeztek vélemények volt, aki nagyobb lélegzetű válaszban fejtette ki nézeteit továbbá érvelt a szankciók szigorítása mellett is. „A problémás viselkedésű szurkolók nem csak a többiek szórakozását teszik tönkre, hanem lejáratják az egész országot, a futballt, mint sportot, rengeteg közpénzt költenek el miattuk, károkat okoznak. Emiatt minden intézkedés jogos és szükséges, amit velük szemben foganatosítanak. El kellene távolítani őket a lelátókról. Erre megoldás a fényképes szurkolói igazolvány, és a kiterjesztett kamerarendszer, amelyeknek a segítségével azonosíthatóak, felismerhetőek, és kiemelhetőek, valamint eltilthatóak lennének az ilyen elemek. Addig is, támogatom a felszerelt rendőri egységek jelenlétét a mérkőzéseken.”

A szurkolók és a rendőrség kapcsolatának tekintetében többféle válasz is érkezett, voltak, akik úgy vélték, hogy mindkét félnek kellene változtatni annak érdekében, hogy a mérkőzéseken kialakult bármilyen konfliktus gördülékenyebben oldódjon fel. „A rendőrség és a szurkolók közötti nem túl derűs viszonyról alapvetően mindkét fél tehet. A szurkolók többségét már önmagában irritálja a rendőrök látványa, elég, ha csak a stadion környékén gépkocsival járőröznek és nem is foglalokoznak a szurkolókkal. 95%-uk ellenségként tekint rájuk és csak a súlyos büntetőjogi szankciók miatt nem kezdeményeznek konfliktust velük szemben. Másik oldalról pedig a rendőrök hozzáállása sem példaértékű és ez az, ami az ellenséges hozzáállást szítja. Az esetek többségében a karhatalom lekezelő, lenéző a szurkolókkal, nem egyszer előfordul, hogy mind verbálisan mind tettekben provokálják őket. Megoldás lenne a problémára, ha mindkét fél építő jellegű egyeztetésen elmondaná gondjait-bajait és igyekeznének közös nevezőre jutni.” Fenti véleményt osztotta a következő hozzászóló is, aki ekként fogalmazott: „Mind a rendőrök, mind a biztonsági őrök közt vannak, akik alig várják, hogy a szurkolókat valami miatt felelősségre lehessen vonni. Kis szurkolói csoport esetén indokolatlanul is hergelik ezzel a szurkolókat, nagynál viszont gyakran látszólag semmi nem történik komolyabb rendbontásnál sem. Ez a kettős mérce is egy olyan jelenség, ami egy békésebb nézőt is felbosszant. Egy futball mérkőzés nem egy színházi előadás, ehhez mérten egy sporteseményt biztosító egységnek sem kellene mindenre ugrania. Sokkal jobb lehetne a felek közti kapcsolat.” Ezen válaszok alapján is megállapítható, hogy mindkét fél oldaláról a nézeteltérés gócpontja az egymásról alkotott, előzetes - sokszor előítéletektől sem mentes - vélemények. Az előítéletek elosztatása ma már új szintre emelkedett a felek között, a tettek helyére, elsősorban a kommunikáció lépett, a közös megegyezésre való jutás a kulcs, az vezet igazi megoldásra.

A védőfelszerelésekkel kapcsolatban is volt érkezett egy kiemelendő válasz, miszerint „A nagy létszámú, pajzsos, testvédős rendőrökkel nincs semmi gond, legyenek, kellenek. Viszont az elhelyezésük, mozgatásuk az már nem mindegy. Pl. semmi gond, ha a vonulás útvonalon vannak, láthatóan, de nem az emberek nyakán. A szektorba bejövetel és a pálya oldalán felsorakozás meccs közben, az viszont csak olaj a tűzre.” Ez a válasz is alátámasztja azt, hogy sok esetben a kényszerítő erő demonstrálása nem, hogy megnyugtató, még inkább ingerlékenyebbé teszi a mérkőzésre kilátogató nézőket. Továbbá kiemeli annak jelentőségét, hogy a biztosítási/tömegkezelési stílus megválasztása nem lehet pusztán egyszerű feladat, megváltoztathatatlan döntés. Mindenképp a dinamikus kockázatelemzés és értékelés a kulcsa a környezethez, eseményhez, szurkolókhöz, körülményekhez stb. igazított és nekik megfelelő stílus megválasztásának. Mindezzel elősegítve a jól időzített, helyzetnek megfelelő súlyú kényszerítő erővel bíró rendőri egységek alkalmazását.

Irodalomjegyzék

- Boncz Imre: Kutatásmódszertani alapismeretek, Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs, 2015.
- Ekaterina Rakhmanova, Miklós Tihanyi, Szabolcs Mátyás: The legal and organizational basis of ensuring safety of sports activities in Hungary. Vestnik of Saint Petersburg University – Law. 2022/3
- John Drury, Steve Reicher, Collective Psychological Empowerment as a Model of Social Change: Researching Crowds and Power, Journal of Social Issues, vol. 65, No. 4, 2009.

- Gustave Le Bon: A tömegek lélektana, Franklin-Társulat Magyar Irod. Intézet és Könyvnyomda, Budapest, 1913.
- Hadas Miklós: A futballhuliganizmus és a társadalmi környezete Európában, Jelentés a GYISM számára, Budapest, 2004.
- Holota Gábor: Tömegkezelés és deeszkaláció, Belügyi Szemle 64. (10), Budapest, 2016a
- Holota Gábor: A tömegkezelés helyzete és alternatívái Magyarországon és az Európai Unióban, Diplomamunka, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar, Budapest, 2016b
- Keller Nándor: A rendbiztosi és spotteri feladatok asszimilációja a Készenléti Rendőrség párbeszéd csoportjában, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar, Budapest, 2016.
- Less Ferenc: Az alkotmányos jogállam rendőrségének feladatai a politikai demonstrációk biztosításában - nemzetközi kitekintés, PhD értekezés, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest, 2017.
- Tóth Nikolett Ágnes: Sportrendészet a sportigazgatás rendszerében, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2019.
- 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről
- 2004. évi I. törvény a sportról
- 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
- 2018. évi LV. törvény a gyülekezési jogról
- 16/1999. (II. 5.) Kormányrendelet a rendőrség ellenérték fejében végezhető szolgáltató tevékenységéről
- 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról
- 8/2010. (OT 5.) ORFK utasítás a sportrendezvények minősítéséről és rendőri biztosításáról
- 2007/412/IB Tanács Határozata, a nemzetközi vonatkozású labdarúgó-mérkőzésekkel kapcsolatos biztonságról szóló 2002/348/IB határozat módosításáról
- 11/1998. (IV. 23.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról

Földi András

Mentális betegségben szenvedők vezetői engedélyének megszerzése

Getting driving licence for people with mental illness

Absztrakt

Jelen tanulmány a vezetői engedély megszerzésének témájában egy szűk szegmens vizsgálatával foglalkozik. Nevezetesen a mentális betegségben szenvedők milyen feltételek mellett szerezhetnek vezetői engedélyt, illetve ez a folyamat mennyire működik hatékonyan. A szerző kérdőíves felmérést végzett mentális betegségben szenvedők körében, illetőleg a háziorvosok körében, annak feltárása érdekében, hogy a vezető engedély megszerzésének folyamata a jogszabályokban rögzítettekhez képest miként működik a valóságban. Mindemellett a kutatás során az interjú módszerét is alkalmazta. A feltárt igen jelentős problémák megoldására a tanulmány végén javaslatokat is megfogalmaz.

Kulcsszavak: balesetmegelőzés, mentális betegség, vezetői engedély, alkalmassági vizsgálat

Abstract

This study focuses on a narrow segment of the issue of obtaining a driving licence. The investigated area is the conditions under which people with mental illness can obtain a driving licence and the effectiveness of the process. The author conducted a questionnaire survey among people with mental illness and general practitioners in order to find out how the process of obtaining a driving licence works in reality compared to the legal requirements. The research also used the interview method. At the end of the study, it also makes proposals to resolve the significant problems identified.

Keywords: accident prevention, mental illness, driving licence, competency test

Bevezetés

Modern világunkban egyre nagyobb szerepet játszik a közlekedés, amely komoly veszélyeket hordoz magában. Ezen fenyegetettségek mögött java részt az ember jelenik meg felelősként és nem a jármű vagy a közlekedés környezete. Sok szóbeszédet hallottam ismerőseimtől, de az interneten is olvastam, hogy a járművezetői alkalmassági vizsgálatok nem minden esetben részletesek, esetleg hanyagok, nem megfelelőek. Különösen érdekesnek tartottam górcső alá venni a mentális betegségben szenvedők vezetői engedélyének megszerzése körül felmerülő problémakört. Az alkalmassági vizsgálatnak alapvetően ki kell terjednie vérnyomásmérésre, hallásvizsgálatra, EKG vizsgálatra, szemészeti és színlátási vizsgálatra, ami magába foglalja a látóteret is. Az orvosi vizsgálatnak ki kell térnie általános egészségre vonatkozó kérdésekre, meg kell tekinteni a kérelmező előző egészségügyi történéseit (Elektronikus Egészségügyi Szolgáltató Tér – továbbiakban EESZT rendszer adatai alapján), illetve kiemelten kell figyelni a krónikus betegségekre, melyeknél a háziorvos kérhet szakorvosi véleményt is, mely segíti az orvos döntését az alkalmasság kinyilvánításában. Miután a háziorvos az említett vizsgálatokat körültekintően végrehajtotta, csak akkor adhatja ki az alkalmasságról szóló orvosi igazolást.

Hipotézisem az, hogy az egészségügyi alkalmassági vizsgálat a pszichés zavarok tekintetében nem megfelelő alapossággal kerül végrehajtásra. Célom, hogy felfedjem mennyire is valós ez probléma, továbbá azt kívánom bemutatni, hogy az ember pszichés állapota milyen mértékben tud „szétcsúszni” és milyen mértékben tudják ezek az érzékelési képességeinket befolyásolni.

A téma feldolgozásánál nagy nehézséget okozott, hogy nem találtam adatokat arra, hogy a közlekedési baleseteknél mekkora szerepet játszott a mentális betegség. Ennek oka, hogy ezek szenzitív adatok, így nem férhet hozzá bárki. A másik nehézség pedig az volt, hogy nem találtam ehhez hasonló kutatásokat, illetve felméréseket és eredményeket. Ebből adódóan saját magam kellett kutakodnom és különböző szakvéleményeket kikérnem, hogy tudjam bizonyítani ennek a jelenségnek a létezését és fontosságát. Saját kérdőíveket hoztam létre. Az elsőt az orvosoknak, és egy másodikat a betegeknek, más kérdéseket kellett megválaszolni a két vizsgálati csoportnak. A célom az volt, hogy valós adatokat tudjak prezentálni.

A közlekedés

A közlekedési rendszert hagyományosan három elemmel szokás jellemezni, úgymint az ember, a jármű, és a közlekedés környezete. E három elem harmóniája tartja stabilan magát a közlekedési rendszert. Amennyiben valamelyik elemben zavar keletkezik, az kihat magára a közlekedésre, és természetesen a helyváltoztatás valamilyen csorbát szenved.¹ A balesetek majdnem mindegyikét az emberek okozzák. Ez az arány nagyjából 98-99%-os többséget jelent. Ez a szám azért ilyen magas, mert vezetés közben folyamatosan inger ér minket, mondhatni, hogy egy folyamatos döntéshozatal, amely nagyban függ a döntéshez rendelkezésre álló időtől is. Ez a rendelkezésre álló idő pedig a haladási sebességgel fordítottan arányos.² Az ember egyéni adottságai, fizikai, biológiai, és pszichikai jellemzői alapvetően meghatározzák az egyes képességek szintjét, ám ezeken túlmenően számos más tényező is befolyásolja azokat. Ezek lehetnek akár pillanatnyi állapotok. A közlekedésbiztonság egyfajta kényes egyensúlyi állapot, amelyben az egyik oldalon áll az ember egyéni teljesítőképessége, a másikon pedig az emberrel szemben támasztott követelmények.³

Magyarország közlekedésének jogi szabályozása

A problémakör megközelítésének első lépéseként először az 1980. évi 3. törvényerejű rendelethez kell fordulnunk. Azon belül a 8. cikket kell vizsgálni, ahol rögzíti a harmadik pontnál, hogy minden vezetőnek rendelkezni kell a szükséges testi és szellemi tulajdonságokkal, hogy vezetésre alkalmasnak minősüljön.⁴ Tovább haladva elérkezünk az 1988. évi I. törvényhez, ami szintén a közúti közlekedést szabályozza. A közúti közlekedésben résztvevők alapvető jogai és kötelezettségei címszó alatt az 5. szakasz említi a kötelezéseket. Közúton járművet az vezethet, aki a biztonságos vezetésre alkalmas állapotban van, a jármű vezetéséhez előírt engedéllyel rendelkezik.⁵ Végül pedig elérkezünk az egyik legfontosabb ilyen rendelethez, ami a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. KPM-BM. rendelet. Azonban itt sem találunk pontosabb meghatározást. A 4. paragrafus foglalkozik egyedül a járművezetés személyi feltételeivel: a b) és a c) pont említi az alkalmas állapotot, illetve azt a feltételt, hogy a vezető vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.⁶

Külön ki kell emelni a 13/1992. NM rendeletet, ami a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szól. Nem kell sokat keresni és máris megtaláljuk a 4. § második pontját, ami így szól: nem végezhető el az egészségi alkalmassági vizsgálata, ha a vizsgálandó személynél a vizsgálat eredményét hátrányosan befolyásoló egészségi állapot áll fenn, annak megszűnéséig.⁷ Ez elég egyértelműen van megfogalmazva, ahogy a 20 § is: ha az orvosnak tudomása van arról, hogy az általa kezelt személy járművezetésre jogosító okmánnyal rendelkezik, és nála az előző időszakos alkalmassági vizsgálatot követően olyan új betegséget, illetőleg állapotromlást észlel, amely közúti járművezetésre való alkalmasságát kérdésessé teszi, köteles haladéktalanul soron kívüli vizsgálatot kezdeményezni az alkalmasságot első fokon vizsgáló vagy a 7. § (3) bekezdése szerinti szervnél.⁸ Kérdés, hogy miket sorol ilyen egészségi állapotnak be? Ha tovább kutatunk, találunk erre hivatkozó mellékletet. Az általam vizsgált terület szempontjából egyedül a hetedik és a kilencedik pontot fontos kiemelni.

„7.1. Az 1. alkalmassági csoportra vonatkozó előírások

Egészségi alkalmasság csak pszichiáter szakorvosi vélemény ismeretében állapítható meg azon kérelmező esetében, akinél fennáll a következő rendellenességek valamelyike:

a) súlyos elmezavar,

¹ Major, 2010, 17.

² Mészáros et al., 2021, 1035.

³ Major, 2016, 32.

⁴ 1980. évi 3. törvényerejű rendelet az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről

⁵ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről

⁶ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

⁷ 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról 4. §

⁸ 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról 20. §

- b) jelentős fokú gyengeelméjűség,
- c) a korrallal járó, súlyos viselkedési probléma vagy
- d) az ítélőképességet, viselkedést vagy alkalmazkodóképességet súlyosan gyengítő személyiségzavar.⁹

9.1. Az 1. alkalmassági csoportra vonatkozó előírások

9.1.1. Egészségi alkalmatlanságot kell megállapítani, ha a kérelmező rendszeresen, nem terápiás céllal használ pszichotróp anyagokat.

9.1.2. Egészségi alkalmatlanságot kell megállapítani azon kérelmező esetében, aki bármilyen formában rendszeresen, terápiás céllal használ a jármű biztonságos vezetéséhez szükséges képességeket károsító pszichotróp anyagokat, ha a felszívódó mennyiség akkora, hogy káros befolyást gyakorol a járművezetésre.

9.1.3. A 9.1.2. pontban foglaltakat megfelelően alkalmazni kell minden olyan egyéb gyógyszerre, illetve gyógyszer-kombinációra, amely káros befolyást gyakorol a járművezetői képességre.”¹⁰

Ezeket a bekezdéseket nézve láthatjuk, hogy a jogszabályban hiba nincsen. Tisztán és érthetően leírja, hogy milyen esetekben kell alkalmatlanságot megállapítani.

Egészségügyi törvény

Mielőtt rátérnénk a fő kérdésre, hogy mi folyik eközben a gyakorlatban az orvosi vizsgálatnál, fontos, hogy megismerjük a kiemelkedő szerepet játszó 1997. évi CLIV törvényt az egészségügyről. Itt rengeteg mindent meg lehet találni - ami akár a mindennapi helyzetekben jól jön, de a témánál maradván először a beteg kötelezettségeihez kell lapozni, ahol részletezi, hogy a páciensnek milyen információkat kell továbbítani az orvosnak.

„26. § (1) A beteg az egészségügyi szolgáltatás igénybevételekor köteles tiszteletben tartani az erre vonatkozó jogszabályokat és az egészségügyi szolgáltató működési rendjét.

(2) A beteg - amennyiben ezt egészségi állapota lehetővé teszi - köteles az ellátásában közreműködő egészségügyi dolgozókkal képességei és ismeretei szerint az alábbiak szerint együttműködni:

- a) tájékoztatni őket mindarról, amely szükséges a kórisme megállapításához, a megfelelő kezelési terv elkészítéséhez és a beavatkozások elvégzéséhez, így különösen minden korábbi betegségéről, gyógykezeléséről, gyógyszer vagy gyógyhatású készítmény szedéséről, egészségkárosító kockázati tényezőiről,
- b) tájékoztatni őket - saját betegségével összefüggésben - mindarról, amely mások életét vagy testi épségét veszélyeztetheti, így különösen a fertőző betegségekről és a foglalkozás végzését kizáró megbetegedésekről és állapotokról.(...)”¹¹

Azt hihetnénk, hogy akkor az egyik oldalt ezzel le is zárhatjuk, hiszen megtaláltuk, hogy a betegek milyen kötelezettsége van orvosai felé. Azonban ezeknek a kötelezettségeknek természetesen nem mindenki tesz eleget. Ez történhet önhibából is vagy egyszerűen azért mert a beteg nem tudja, hogy beteg. Ezt az állítást a következő bekezdésben fogom tárgyalni a pszichiátriával kapcsolatos tudnivalókkal.

Vezetésre különösen veszélyes betegségek, állapotok

Az egyén a megterhelésre alkalmazkodási képességével reagál, ha ez a védekezés kimerül, az egyensúly felborul, és kóros megnyilvánulások jelentkezhetnek. Kiemelt szerepe van ebben a pszichiátriai betegségben szenvedőknek. Ez a probléma két tényezőtől áll. Egyrészt a betegeknek nincs betegségbelátásuk, vagyis nem tartják magukat betegnek ezért a pszichés egyensúly felborulásakor a magatartásukban, viselkedésükben bekövetkező változásokat nem veszik észre, nem tudják reálisan értékelni. A probléma másik összetevője a betegségek

⁹ 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról 1. melléklet 7. pont

¹⁰ 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról 1. melléklet 9. pont

¹¹ 1997. évi CLIV törvény az egészségügyről 26. § (1) (2)

kezelése, abban az esetben, ha a beteg együttműködik az orvossal és kiegyensúlyozott állapotban tartja a betegségét, az azt vonja maga után, hogy a páciens folyamatosan és rendszeresen gyógyszert szed.

A pszichiátriai betegek betegségbelátás-hiánya gyakran vezet pszichotikus állapot kialakulásához. A valósággal való adekvát kapcsolat megszakad, az érintettek realitásérzéke eltorzul, kapcsolatuk a valósággal elvész.¹² Közös jellemvonásuk a kiszámíthatatlanság. Ez nem egy konkrét betegség, hanem több tünet együttes jelenléte, de kiválthat ilyesmit alkohol- és kábítószer-fogyasztás, illetve ezeknek a szereknek a megvonása is. Ebből adódóan a pszichózis pontos gyakorisága nem ismert. A pszichózist okozó mentális zavarok közül a legismertebb a szkizofrénia, de ilyen állapot kialakulásához vezethet a hangulati élet zavar (affektív zavar) is, ritkán személyiségzavaroknál is előfordul.

A pszichotikus állapot kihat a tudatra, figyelemre, észlelésre, gondolkodásra, memóriára, érzelmi életre, beszédre stb.. Leggyakrabban téveszmékkel, hallucinációkkal járhat (úgy érzi megfigyelik, követik, hangokat hall a fejében, ami utasításokat közöl vele), megváltozik a viselkedésük (félelmei vannak, feszült, nyugtalan, mozdulatlaná válik) megváltozik a gondolkodásuk (zavart a beszédük, nehezen értelmezhető a beszéde, meglussul a beszéd vagy követhetetlenül felgyorsul, koncentrációs zavara van). Ezek a tünetek gyakran együttesen jelentkeznek. A betegségek egyes fázisokban olyan szinten tudják érinteni a vezetésre való képességet, hogy veszélyeztető állapotúnak lehet tekinteni a járművezetőt. Ezeknek a tárháza elég nagy, viszont igyekeztem a legfontosabbakat összeszedni.

A szorongásos zavarokra a beteg irracionális félelme jellemző, amelyet egy mások számára lényegtelen, vagy jellegtelen inger vált ki. A pánikroham azért nagyon jelentős, mert ez egy intenzív félelemmel, vagy diszkomfort érzéssel hirtelen alakul ki. Ilyen állapotban a betegre jellemző reszketés, légszomj, mellkasi fájdalom, szédülés, végtag gyengeség, zsibbadás, illetve a halálfélelem.

Ezeket a beteg ténylegesen megéli, nem szimulálja. Jól kitűnik, hogy ez milyen kockázatokat von maga után. Természetesen ennek megjelenésénél a legjobb eset, ha a gépjármű vezető félre húzódik – amennyiben erre van lehetősége egyáltalán – és másokat nem veszélyeztet. A poszttraumás stressz szindróma egy életen át követheti a beteget, gyakran kíséri depresszió és előnytelen személyiségváltozás (agresszív, antiszociális viselkedés).

Az affektív zavar, ami a hangulati élet zavara, két nagy csoportra osztható. Az első a depresszió. Tünetei az alábbiak lehetnek: szomorúság, rossz közérzet érzelmi kiürülés, közömbös, gondolkodása lassú és tartalomszegény, figyelem nehezen felkelthető, tekintete elréved, akaratgyengeség, motoros inaktivitás, fokozott alvásigény, étvágytalanság, fokozott fájdalomérzet. A depresszió kiemelkedő szerepe abban van, hogy öngyilkossághoz vezethet. A második elem a mániás állapot. Itt szintén fel lehet sorolni a zavart gondolatokat, nagyfokú nyugtalanságot és a figyelem csapongását, gátlástalan, gyors döntéshozatalt. Az utolsó említésre méltó és talán a leggyakrabban említett betegség a szkizofrénia. Legfőbb jellemzője a valósággal való kapcsolat elvesztése. Abnormális gondolkodással jár, gyermekkorban vagy a serdülőkor elején már kialakulhatnak az első tünetek. Eltompult érzelmek (az érzelmek beszűkülése), személyiségtorzulás, szociális zavarok, akár egész életre szóló munkaképtelenséget és megbélyegzettséget eredményezhet.¹³

¹² Szuromi, 2015, 14.

¹³ Földi (2019)

Magyarországon nyilvántartott pszichiátriai betegek

1. ábra: Pszichiátriai gondozókban gondozottak

Év	Pszichiátriai gondozókban gondozottak	
	Nyilvántartott gondozott	Gondozásba vett új beteg
1990	127 884	19 719
1995	140 754	19 409
2000	130 762	22 432
2005	142 210	24 567
2010	136 824	18 496
2015	147 089	14 159
2020	153 436	11 018

Forrás:¹⁴

Az adatok egyértelművé teszik, hogy évről évre – bár csökkenő ütemben, de - növekszik a mentális problémákkal küzdők száma. Fontos megjegyezni, hogy ezen adatok csak a Pszichiátriai gondozókban megjelent eseteket mutatják. Szomorú tény azonban, hogy a betegek egy része elutasítja a szakorvosi gondozást.

Magyarország lakossága 2021. január 1-jén 9 730 526 fő volt.¹⁵ Összeadva a 2020-as nyilvántartott gondozottak és a gondozásba vett új betegek számát, az eredmény pontosan 164 454 fő. Ha ezekhez még hozzáadjuk az olyan betegeket, akik nem vesznek részt ellátásban, akkor láthatóvá válik mennyire is magas ez a szám valójában.

Gyógyszerek mellékhatásai

A mentális betegségben szenvedőknek elengedhetetlen a gyógyszeres kezelés javulásuk érdekében. Minden ilyen gyógyszernek van mellékhatása, ami nem kifejezetten előnyös, ha autóba ülünk. Természetesen vannak ismertebb és vannak kevésbé ismert gyógyszerek. Több pszichiátriai gyógyszer hatását és mellékhatását tanulmányoztam, a teljesség igénye nélkül például a Rivotril (klorazepám), Frontin-Xanax (alprazolám), Risperdal (risperidon). Általános mellékhatások a koncentrációs zavar, aluszékonyság, lehangolt lelkiállapot (depresszió). A mentális betegségben szenvedőknél sokszor előfordul, hogy ezeket a gyógyszereket együttesen szedik, tehát ezzel egyenes arányosan nő a mellékhatások lehetséges kialakulása és annak erőssége.

Orvosi kérdőív

Kutatásom egyik pillére az orvosok által kitöltött kérdőívből levonható következtetések voltak. Mielőtt belekezdek az elemzésbe fontos megemlíteni azt a ténytet, hogy az orvosok számára megközelítőleg 250 kérdőív lett elküldve és ebből 44 válasz érkezett. Azt gondolom, hogy ez a rendkívül alacsony válaszolási hajlandóság már ad egy olyan képet, amiből lehet következtetni arra, hogy a házi orvosok körében ez egy kényes kérdés. Felmerülhet az is, hogy esetleg az orvosi alkalmassági vizsgálatokat nem kellő körültekintéssel látják el? A hipotézisem alapján ezzel az opcióval számoltam és tudatosan nagyon

¹⁴ URL1

¹⁵ URL2

rövidre és lényegre törően készítettem el az űrlapot. Kitöltése nagyjából 1-2 percnél többet nem vett igénybe.

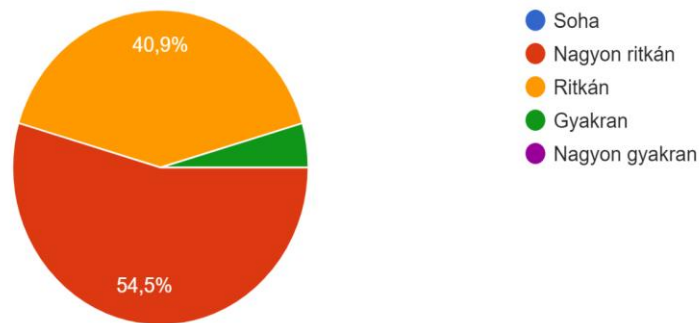
Az első kérdésem az volt, hogy munkájuk hány százalékát teszi ki az alkalmassági vizsgálat. Itt minden kitöltő azonos választ adott, tehát 0-30% között.

A következő az volt, hogy milyen gyakori, hogy alkalmatlanságot állapít meg.

2. ábra alkalmatlanság gyakorisága

Milyen gyakori, hogy alkalmatlanságot állapít meg?

44 válasz



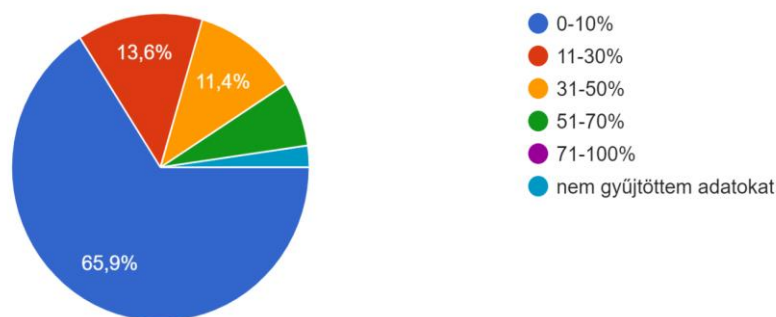
Forrás: Szerző

A harmadik tárgykör az volt, hogy ha alkalmatlanságot határoznak meg, az milyen gyakran vezethető vissza pszichiátriai okokra.

3. ábra Az alkalmatlanság pszichiátriai okai

Az alkalmatlanság megállapításakor hány % vezethető vissza pszichiátriai okokra?

44 válasz



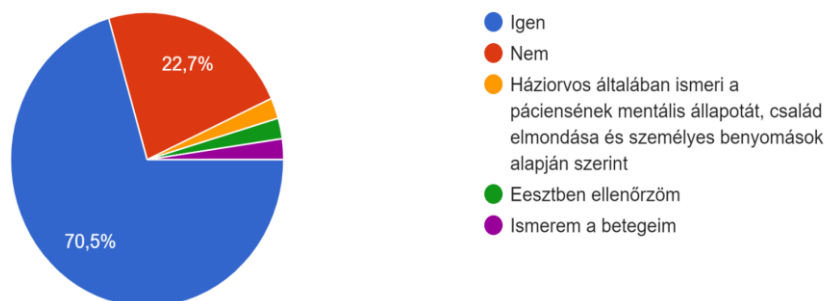
Forrás: Szerző

Most pedig következnek a kutatás tárgyává tett legfontosabb kérdés.

4. ábra pszichés állapot megítélése

Általában az alkalmassági vizsgálat során kitér-e célzottan pszichés állapot megítélésére?

44 válasz



Forrás: Szerző

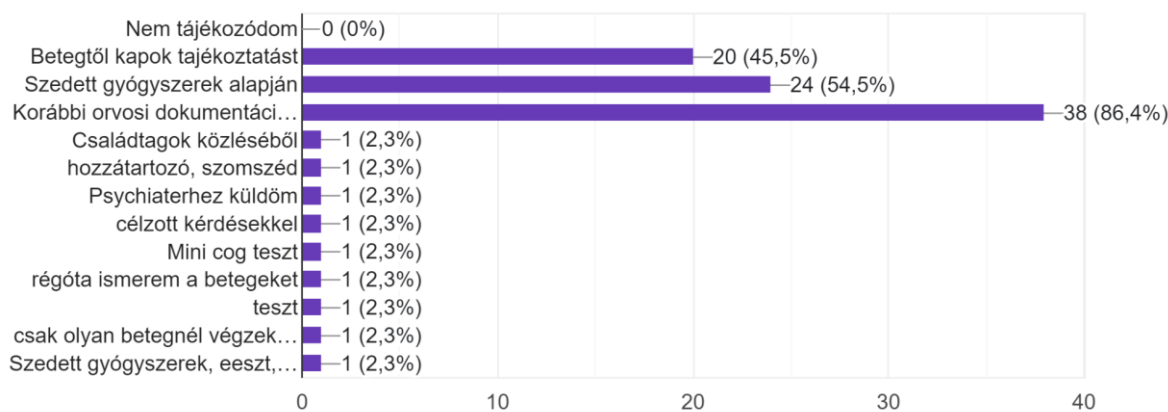
Ez az ábra kettő fontos dologra rávilágít. Az első az, hogy a válaszadók 22,7% nem tér ki a pszichés állapot megítélésre, további kettő válaszadó pedig azt válaszolta, hogy az orvos ismeri a betegeit, vagyis célzott vizsgálatokat nem végez, illetve végeztet. A válaszok miatt több probléma is felmerül. Értelemszerűen az első, hogy 10-en azt állították, hogy nem térnek ki a pszichés állapot vizsgálatára. Az a 22,7% aki azt válaszolta, hogy nem tér ki a pszichés állapotra, az nyilván az előző kérdésnél szükségszerűen azt válaszolta, hogy nem állapít meg pszichés ok miatt alkalmatlanságot. Ebből következően az az adat nem fedheti a valóságot. A második probléma pedig a páciensek ismerete. Itt gondolom arról van szó, hogy ismeri a családját, azt, hogy mi a lakcíme vagy nagyjából merre lakhat a városban, de kétlem, hogy a mentális állapotát naprakészen tudná, továbbá nem hiszem, hogy a családtag megmondaná az igazat, ha azzal a rokonánál hátrányos helyzetet alakít ki.

A soron lévő kérdés az volt, hogy a pszichés állapotra vonatkozó tájékozódást honnan teszik meg.

5. ábra Pszichés betegségekről való tájékozódás forrásai

Honnan tájékozódik, hogy van-e a vezetői képességet befolyásoló pszichés elváltozás, betegség?

44 válasz



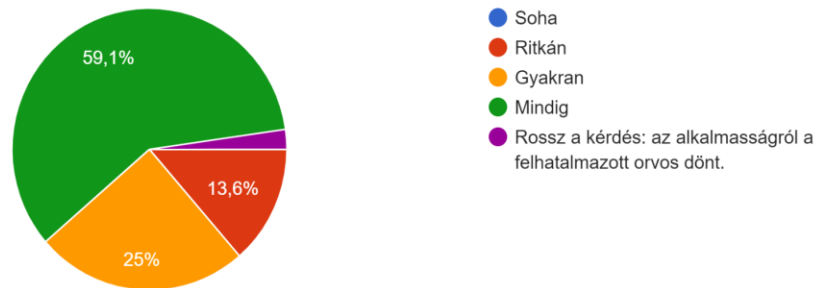
Forrás: Szerző

Az utolsó kérdés pedig arra vonatkozott, hogy a háziorvos bevonja a döntésébe az illetékes szakorvost:

6. ábra Szakorvos bevonásának gyakorisága

Ha felmerül pszichés betegség lehetősége, milyen gyakran küldi el szakorvoshoz, orvosi alkalmasság megítélésére?

44 válasz



Forrás: Szerző

Ezek a válaszok azért érdekesek, mert itt valamennyi orvosnak a „mindig”-et kellett volna megjelölnie, hiszen a jogszabály szerint, ha felmerül pszichés betegség gyanúja, akkor a páciens szakorvoshoz kell irányítani. Nem értem, hogy miért jelölte be azt valaki, hogy ritkán vagy gyakran. Ezek szerint nem küldi el vizsgálatra annak ellenére, hogy felmerül a pszichés betegség lehetősége? Elég nyugtalanító a gondolat, hogy valaki ennyire sajátosan értelmezi a jogszabályt, ami egyértelműen leírja, hogy mi a teendő, ha az alkalmatlanság lehetősége fennáll. Abban az esetben lenne csak a válaszadónak igaza, amennyiben semmilyen pszichés probléma nem merül fel, és az adott személy egészséges. Amennyiben viszont bármilyen adatot talál pszichés problémára a háziorvos, úgy kötelessége elküldeni a beteget a pszichiáter szakorvoshoz, hogy ő mondjon véleményt, hogy a páciens alkalmas-e a járművezetésre.

Betegek által kitöltött kérdőívek

Három intézményből sikerült adatokat gyűjtenem pszichiátriai kezelt betegektől. Összesen 106 kérdőívet tudtam beszerezni, ebből pedig 99 volt értékelhető. A kérdőív a következő kérdéseket tartalmazta:

- Életkor
- Mióta rendelkezik vezetői engedéllyel
- Milyen gyakran szokott vezetni
- Mikor volt legutóbb egészségügyi alkalmassági vizsgálaton
- Alkalmassági vizsgálaton háziorvosa milyen vizsgálatokat végzett
- Hány éve van kezelt pszichés problémája
- Milyen gyakran látogatja háziorvosát és/vagy pszichiáterét
- Rendszeresen szedi a pszichiáter által javasolt gyógyszereket
- Pszichiáter által felírt gyógyszerek nevei
- Mennyire érzik úgy, hogy a szedett gyógyszereket korlátozzák vezetői képességeiket
- Megítélésük szerint érte-e hátrány az egészségügyi alkalmassági vizsgálaton amiatt, hogy pszichiátrián kezelt betegek
- Pszichiáter javasolt-e soron kívüli egészségügyi alkalmasság elvégzését
- Történt-e olyan, hogy járművezetésre alkalmatlannak nyilvánította a háziorvos pszichiátriai kezelése miatt
- Előfordult-e hogy háziorvosa nem adta meg az egészségügyi alkalmasságot vezetői engedélyhez, ezért fellebbez másodfokú elbírálásra

- Ha igennel válaszolt az előző kérdésre, akkor előfordult-e, hogy a másodfokú bizottság engedélyezte a vezetői engedély meghosszabbítását

Először is az első lényegesebb kérdéssel kezdeném, az pedig a vezetés rendszeressége. 99 válaszadóból 74 fő azt nyilatkozta, hogy hetente többször, illetve napi rendszerességgel szokott a vezető ülésbe beleülni. Teljesen egyértelmű, hogy ez egy nagyon magas szám és ezen tény miatt válik majd a többi válasz is „ijesztővé”.

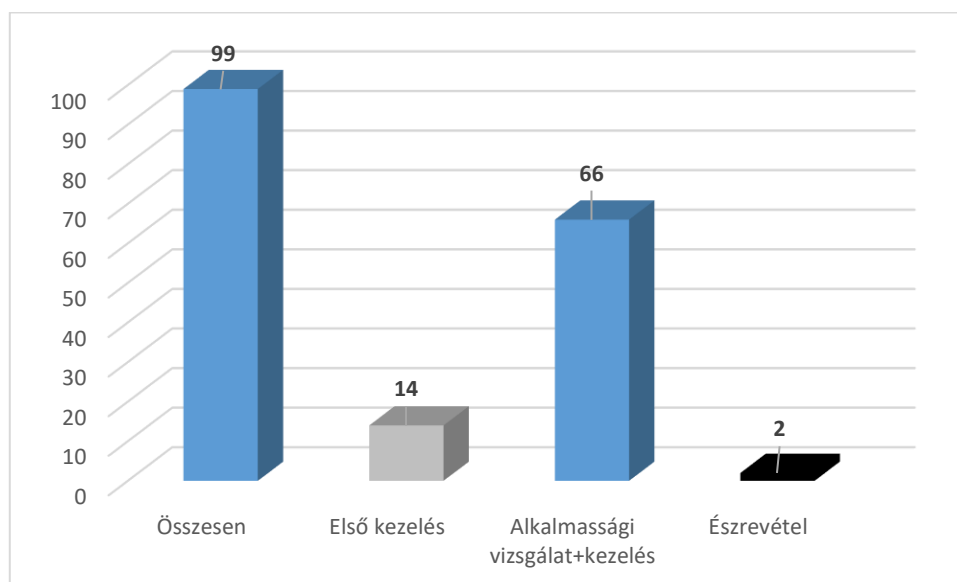
Most pedig vissza szeretnék térni a háziorvosi alkalmassági vizsgálatokra. Alapvetően hét vizsgálatot kell elvégeznie az orvosnak. Ez áll egy vérnyomásmérésből, EKG vizsgálatból, látás-hallás-laborvizsgálatból, általános egészségügyi kérdésekből végezetül pedig minden olyan orvosi dokumentációt át kell olvasni, ami a betegségekre vonatkozik.

A kitöltők közül összesen 4-en válaszoltak erre a kérdésre úgy, hogy szerintük mind a 7 vizsgálat el lett végezve. Természetesen számolni kell olyan tényezőkkel is, hogy esetleg rosszul emlékeznek, tehát, ha valaki 6-ot válaszolt, azt is megfelelőnek értékeltem. Így sem jött ki kedvezőbb eredmény mivel a 4 fő így 12-re módosult. Vagyis a betegek 12%-áról lehet azt elmondani, hogy a jogszabályi rendelkezéseknek megfelelő vizsgálaton esett át. Még inkább elkeserítő az a tény, hogy 14-en azt húzták alá, hogy csak 1 darab vizsgálaton estek át.

Ha átlagot számolunk az összes adatból, akkor pontosan 3,525 jön ki, ami 50% a 7-hez képest. Azért gondolom, hogy ezek a számok a valóságot mutatják, mivel az orvosoknak kiállított kérdőívekben is 3 darab vizsgálatot említettek meg, amit el szoktak végezni. Az orvosok 38 esetben válaszolták azt, hogy a korábbi dokumentációkat átolvasta, tehát azt állítják, hogy minden olyan papírt, iratot átnéztek, ami előző vagy mostani betegségekre vonatkozik. Ebben a kérdőívben 37 beteg válaszolta azt, hogy orvosa minden egészségügyi dokumentumát, előzményét átnézte. Az összes ilyen kérdőívet egyenként átnéztem, és azt lehetett megállapítani, hogy a 37 betegből 23 több mint öt éve áll kezelés alatt, 11 fő súlyos állapotúnak tekinthető, 8 fő havi rendszerességgel látogatja a háziorvosát, és hét fő rendszeresen vezet. Egyedül egy beteg nyilatkozta azt, hogy elvették tőle a vezetői engedélyt, valamint odaírta a lapra, hogy másodfokú elbírálásra megy.

Ezeket a gondolatokat folytatva megnéztem, hogy miként alakultak a „mióta van pszichés kezelés alatt” és „mikor volt utoljára alkalmassági vizsgálaton” kérdésre érkezett válaszok. Mivel 14 válaszoló első kezelésen vesz pillanatnyilag részt, így az ő válaszuk jelenleg nem számít. Maradt 85 beteg, amiből 66 úgy rendelkezik vezetői engedéllyel, hogy amióta kezelés alatt áll volt már alkalmassági vizsgálaton, mi több látogatja is a háziorvosát. Összesen 2 olyan eset volt, amikor ezt a háziorvos észlelte és pszichiáter szakorvoshoz kellett menni.

7. ábra: Pszichiátriai kezelés és alkalmassági vizsgálat alakulása



Forrás: Szerző

Elborzasztó ez a rendkívül kicsi arány, főként, hogy a következő bekezdésekkel további problémákra fogok rávilágítani.

A betegek által szedett gyógyszerek problematikáját tekintve az alábbi eredmények születtek. Rengeteg fajta gyógyszer létezik és a betegek is sok mindent írtak, hogy miket szednek. Azért, hogy az elemzést megkönnyítsem 4 csoportra bontottam a gyógyszereket:

- Antipszichotikus szerek (pl: Kvetiapin, Risperdal)
- Nyugtató (pl: Frontin, Xanax)
- Hangulatjavító (pl: Citalopram, Mirzaten)
- Hangulatstabilizátor, tulajdonképpen ezek epilepszia kezelésére használt gyógyszerek (pl: Tegretol, Convulex)

8. ábra A leggyakrabban szedett gyógyszerek

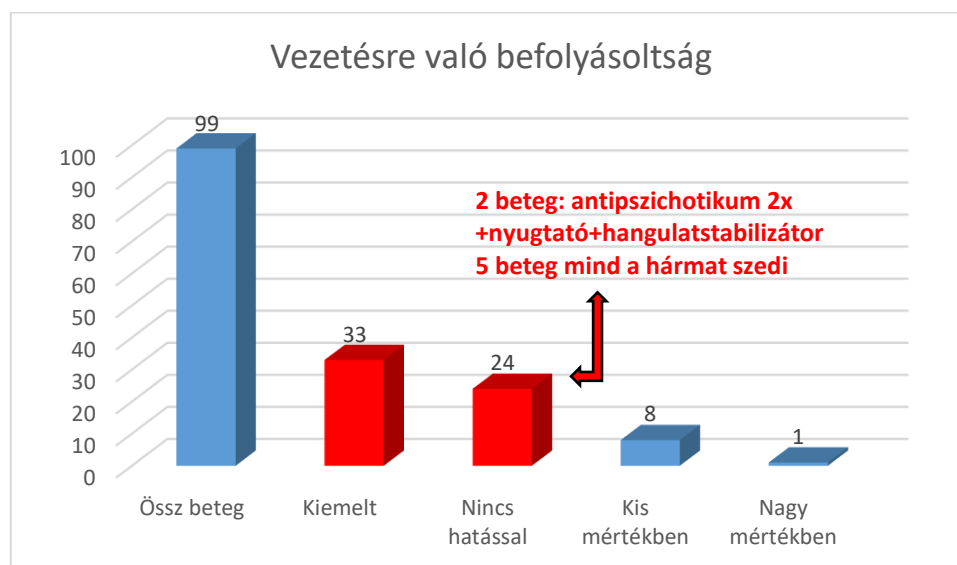


Forrás: Szerző

Bordóval jelöltem ki azokat az oszlopokat, aminél vagy az antipszichotikum hatású szereket szedik magában vagy mással kombinálva. Pirossal pedig amelyek nyugtatót is tartalmaznak. 6 fő volt, aki csak antipszichotikumot szed, ebből pedig 1 személy, aki injekcióval kapja. Ezt azért kell kiemelni, ugyanis ezt a módszert csak akkor szokták alkalmazni, amikor a beteg nem hajlandó a gyógyszereket szedni és az állapota olyan szinten romlhat, hogy a kezelésétől nem lehet elállni. Ő is, mint a kitöltők nagy része 5+ éve van kezelés alatt, ezen felül azt válaszolta, hogy heti rendszerességgel szokott vezetni. 11 személyt találtam, aki 3 fajtát szed és közülük 4 ember vezet heti/napi rendszerességgel. Ezeknek a gyógyszereknek a kombinációja kifejezetten hátrányosan hathat a vezetésre, hiszen ezek külön-külön is nagy hatással vannak a figyelemre, kombinációban használva még inkább negatívan hathat a vezetői képességre, magatartásra.

A szedett gyógyszerek analízise után át kell térnünk, arra a kérdésre, hogy mégis a betegek mit éreznek vezetés közben, mennyire is nehezíti meg nekik a gyógyszeresedés a járművezetői magatartásukat.

9. ábra A gyógyszereszedés járművezetésre gyakorolt hatása



Forrás: Szerző

A „kiemelt” azért kapta ezt a címet, mivel összesen 33 olyan beteg volt, aki olyan gyógyszert szed, aminek hatással kell lennie a képességeire. 24 beteg azt válaszolta, hogy ez még sincs így, ennek ellenére ebben a csoportban van két olyan beteg is, aki kétfajta antipszichotikus gyógyszert szed, plusz nyugtatót és hangulatstabilizátort, valamint 5 olyan beteg van, aki a hármast szedi. Kétség merült fel bennem emiatt és utána érdeklődtem, hogy mégis ez mennyire lehet valós, ha valaki ilyen kombinációval szedi a gyógyszereit. Azt a választ kaptam, hogy valószínűleg kihatással van rá, csak a beteg nem érzékeli saját magát.

A többiek közül 8 fő érzi úgy, hogy kis mértékben korlátozza, 1 pedig nagymértékű befolyásoltságot érez. Az első pozitív adatunk pedig az, hogy az utóbbi nevezett személy csak ritkán vezet. Ezen kívül van még 12 beteg, aki kismértékű befolyásoltságot érez és 2, aki nagymértékűt. Őket azért említem külön, mert ők nem tartoznak a kiemelt csoportjába. Ettől függetlenül összesen 23 személy érzi azt, hogy a gyógyszerek miatt tompulnak a képességeik.

Korábban említettem, hogy 14 személy első kezelésen vesz részt, így ha őket nem számolom bele, akkor 27% jön ki arra a kérdésre, hogy hányan érzik magukat befolyásolva a gyógyszerek hatása miatt.

Most pedig szeretnék ismertetni pár szélsőséges esetet, amit a betegek meséltek a kérdezőbiztosnak a kérdőívek kitöltése közben. Ezek az esetek attól a 30 embertől származnak, akik fekvőbetegek. A járóbetegektől ilyen információk nem érkeztek, hiszen ott nem volt kérdezőbiztos.

Volt olyan páciens, akit 20-25 éve kezelnek skizofréniával, de lejárt az egészségügyi alkalmassága, majd 1-2 éve úgy döntött - mert örökölt egy gépjárművet -, hogy megújítja. Ez a beteg 3 fajta gyógyszert is szed egyszerre és állapota az évek folyamán folyamatosan romlik. Az orvosi alkalmassági vizsgálat pozitív elbírálását minden különösebb nehézség nélkül megszerezte.

A második esetben a beteg rendőri intézkedést követően került be az intézménybe. Egyszer már elvették a vezetői engedélyét ittas vezetés miatt, de visszakapta. Azóta is vezet, és elmondása szerint általában beveszi a pszichiátriai gyógyszereit, ami az előző beteg gyógyszerkombinációjával megegyezik. A kérdőív bevezetőjénél már közölte, hogy nem bíz a „Nemzeti Közszolgálati Szolgálatokban”, ezért ragaszkodik hozzá, hogy az anonim kérdőívet aláírja mindkét oldalon és fénymásolatot is kért a kérdőívből, nehogy a rendőrök visszaéljenek az Ő adataival.

A harmadik történetnél a beteg elmondta, hogy régóta rendelkezik vezetői engedéllyel, viszont nem tudta értelmezni a kérdőívben feltett kérdést, ami arra vonatkozott, hogy a háziorvos milyen vizsgálatokat végzett nála. A kérdezőbiztos sem értette először, hogy mit nem ért, majd később kiderült, hogy mindig a családja intézi az alkalmassági vizsgálat lebonyolítását, mert a családnak nagyon jó barátja a háziorvos. Ebből adódóan ő még nem vett részt vizsgálaton.

Az utolsó eset érdekessége pedig az, hogy a vizsgált személy büntetés-végrehajtási intézetben dolgozott, de onnan leszereltették pszichés állapotára tekintettel. Nevezett személy azóta is rendelkezik vezetői

engedéllyel. Ez a beteg minden nap vezet, a munkájához tartozik. Felvetődik a kérdés, hogy mégis hol veszhett el az az információ, hogy pszichés gondjai vannak és senki nem vette el a vezetői engedélyét.

Pszichiáter szakorvosi interjú

Ahhoz, hogy átfogó képet kapjak az egészségügyi alkalmasság teljes folyamatáról, interjút készítettem egy pszichiáter szakorvossal, aki munkája során már többször szakvéleményt adott járművezetésre jogosító okmányok megszerzéséhez, megújításához.

Ahogy a jogszabály is fogalmaz, amennyiben járművezetésre jogosító okmánnyal rendelkező egyénnél olyan betegség észlelhető, ami a közúti járművezetésre való alkalmasságát megkérdőjelezi, az észlelő orvosnak kötelessége soron kívüli vizsgálatot kezdeményezni. Fontos megjegyezni, hogy a jogszabály csak orvost említ, értelmezésem szerint ez minden orvosra vonatkozik, az én vizsgálatomban a háziorvosra és a pszichiáter szakorvosra is egyaránt.

Az általam megkérdezett pszichiáter a járművezetés alkalmasságának a megítélésére szolgáló szakvéleményt ritkán szokott kiadni. Évente pár esetben kéri a háziorvos pszichiáter szakorvos javaslatát. A szakvélemény kiadásához figyelembe veszi a – pszichiátriai betegdokumentációk áttekintésével – hogy a szakvélemény kiadását megelőző egy-másfél évben a betegnél történt-e pszichiátriai kezelés az alábbi szempontok szerint. A prioritások szempontjából a leglényegesebb, hogy szed-e antipszichikumot, ha szed, és nem csak „minimális” dózist, akkor nem nyilvánítja alkalmasnak a járművezetésre. Ha hangulatjavítót és hangulatstabilizátort szed a beteg, akkor megnézi, hogy történt-e az elmúlt egy-másfél évben kezelés és annak mi volt az oka. Amennyiben enyhe hangulatingadozás, enyhe depresszió állt a kezelés okaként, akkor alkalmasnak nyilvánítja járművezetésre. Amennyiben többször kezelték a beteget és gyógyszerabúzus (gyógyszerrel való visszaélés, például nagyobb mennyiséget vett be az előírtnál, vagy öngyilkossági kísérlete volt) történt, akkor nem nyilvánítja alkalmasnak. Az alkalmasság megítélésénél fontos szempont az is, hogy a beteg rendszeresen megjelenik-e gondozás céljából.

Ugyanez a szakorvos, fekvőbeteg osztályon is lát el feladatokat, kezel beteget. A doktornő elmondta, hogy fekvőbeteg osztályos kezelése során még soha nem tett javaslatot a járművezetői alkalmasság megkérdőjelezésére, mivel „ez a háziorvos feladata”. Megkérdeztem a doktornőt, hogy milyen jogszabályok alapján teszik meg a szakorvosi javaslatot vagy van-e valamilyen szakmai protokoll, irányelv, ami egyértelművé teszi a vezetői alkalmasság megítélésének szempontjait, szabályait. A doktornő azt mondta, hogy igen van ilyen, most nem tudja meghivatkozni a jogszabályt, de utána néz. Fél óra elteltével, kiderült, hogy nem találják ezt a szabályozót és tulajdonképpen hosszú évek óta az általa kialakított sémával dolgozik. A másik vizsgálati helyen, ahol csak fekvőbeteget kérdeztem meg, ott is hasonló tapasztalataim voltak.

Összegezve elmondható, hogy a pszichiátriai betegek ellátásában kiemelt szerepű fekvőbeteg osztályok szakmai feladataik között egyáltalán nem jelenik meg közúti járművezetésre való alkalmasság megkérdőjelezése. Ez azért elszomorító, mert ebben az ellátási formában jelenik leginkább a beteg összerendezetlen, tétova, zavart, felhangolt, agresszív és még sorolhatnánk, milyen viselkedésformája. A pszichiátriai osztályok látják a leghitelesebben, hogy mi történik egy beteg mentális állapotával, ha nem szedi be az előírt gyógyszereket, ha visszaél a gyógyszerekkel, ha gyógyszerre alkoholt fogyaszt, illetve itt tapasztalható meg leginkább a szélsőséges érzelmi megnyilvánulásokkal kapcsolatos magatartásforma.

Javaslatok

A több szinten elvégzett kutatás eredményei alapján több következtetés is levonható. Az első észrevétel az, hogy a háziorvosok és az állampolgárok közötti kapcsolat túl barátságos lett. Szeretnek szívességeket kérni az emberek, ezt pedig paraszolvenciával hálálták meg az orvosoknak, bár a rendszer újonnan történő átszervezése kiemelt hangsúlyt fektet ennek megszüntetésére. A kialakult jó kapcsolatok azt eredményezik, főleg kisebb városoknál, falvaknál, hogy esetlegesen egy alkalmassági vizsgálaton a háziorvos nem végez valódi vizsgálatot, hanem csak megadja az engedélyt, hiszen vagy ismeri az adott személyt, vagy annak a családját.

Első javaslatom, hogy az alkalmassági vizsgálaton, a háziorvos a jogszabálynak megfelelően járjon el, ezt pedig úgy lehet biztosítani, ha a saját rendszeréből, EESZT-ből kinyomtat egy formanyomtatványt, ami igazolná, hogy azt megtekintette. Ebből két példányt kellene készíteni, egyet saját magának, egyet pedig a kérvényező személynek, amit a sikeres alkalmassági vizsgálatos irat mellé csatolva kellene odaadni, ezzel ő is igazolni tudná, hogy az orvos ezt áttekintette. Ezzel vállalná a felelősségét annak, hogy tisztában van a vizsgálandó személy kezeléseivel, mentális állapotával, szedett gyógyszereivel.

A következő javaslat a zárójelentésekre vonatkozik. Nem elfogadható számomra, hogy ennek tartalma intézményenként eltérő. Egységesíteni kell a zárójelentés tartami követelményeit, ami magába kell, hogy foglalja a pszichiátriai betegeknél a vezetésre való alkalmatlanságot. A pszichiáter szakorvos tudja legjobban megítélni, hogy az általa előírt gyógyszerek szedése befolyásolja-e a vezetői képességeket. Ez azért lenne fontos, mert így a háziorvos is sokkal hangsúlyosabban értékelné ezt a kérdéskört, és nagyobb lenne a felelőssége, ha megadná az orvosi alkalmassági engedélyt. Egyébként ez egyben meg is könnyítené a háziorvos munkáját, mert láthatná az EESZT rendszerben a szakorvosi véleményt és ez segítséget nyújtana neki az elbírálás szempontjából.

Ezekon felül szigorítani kellene a szakmai ellenőrzéseket a háziorvosoknál, hogy ők is felmérjék ennek a vizsgálatnak a súlyát, hiszen a közlekedési balesetek döntően a nem megfelelő járművezetői magatartás miatt következnek be, mely hibás magatartásnak nő a valószínűsége, ha a járművezető pszichés problémákkal küzd. Mindemellett nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy a közlekedési baleset emberi életet követelhet, vagyis áttételesen egy alaptalanul kiadott vezetési jogosultság, akár emberéletbe is kerülhet.

Jól látható, hogy az egészségügyi ellátásban a szakmai keretek megtartása nem megfelelően működik, mert a rendszer túl nagy mozgásteret biztosít az orvosoknak. Egyértelműen le kellene szabályozni azon gyógyszer hatóanyagok nevét és mennyiségét, amivel engedélyezett vezetni.

Rendészeti szempontból a közlekedési bűncselekmények kivizsgálásánál nyilatkoztatni kellene a háziorvost arra vonatkozóan, hogy az elkövetőnél nem áll fenn semmilyen pszichés zavar, illetve nem szed az illető olyan gyógyszereket, ami befolyással lehet a járművezetésre. Ezzel egyfajta nyomást lehetne gyakorolni a háziorvosra, melynek hatásaként valószínűleg körültekintőbben járna el a későbbi alkalmassági vizsgálatokon.

A fenti javaslatok megvalósulásához kommunikációt kell kezdeményezni a rendőrségnek az orvosszakma irányába, meg kell nyerni az orvostársadalmat magunknak, mert csak így érhető el a korrekt együttműködés.

A rendőri gyakorlat alapvetően az ittas – és a bódult – vezetés kiszűrésére összpontosít, melynek oka, hogy megállapítása viszonylag egyszerű és konkrét adatokkal mérhető. A pszichés problémákat azonban nem lehet hiteles, számszerűsített vizsgálatokkal kiszűrni. Leginkább az egyén viselkedése, reakciója, magatartása kelti fel a figyelmet. Így a rendőrök felkészítésébe kellene beemelni ezt a témakört is.

Úgy gondolom, e javaslatok alkalmazása egy jó kiindulást adnak ennek a problémának a megoldására, hiszen alkalmazásuk nem nehezítené meg az orvosok munkájukat, ugyanakkor – a valódi és hatékony szűrővel – csökkentené a balesetek kockázatát.

Irodalomjegyzék

- Földi N. (2019): Pszichiátriai betegségek és ápolási specialitásai 1.
- Füredi, J., & Németh, A. (szerk.) (2015). A pszichiátria magyar kézikönyve. Medicina Könyvkiadó, Budapest, 2015
- Major, R. (2010). A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. PhD értekezés, PTE ÁJK Pécs, 2010.
- Major, R. (2016). Közlekedésrendészet. Egyetemi tankönyv NKE 2016.
- Mészáros G., Felföldi P. (2021). Autópályán biztonságosan? Belügyi Szemle, 69(6), 1027-1041. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.6.6>
- Tringer, L. (2003). Sürgősségi ellátás a pszichiátriában. Medicina Könyvkiadó Budapest, 2003

- Zsákai, S. (2008). Társas kapcsolathálók és alkoholizmus. Társadalmi támogatás szerepe az Anonim Alkoholisták felépülésében és visszaesésében. PhD értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem, 2008.
- Szuromi B. (2015) Pszichózisok (Epidemiológia, etiológia, diagnózis, terápia) Pszichiátriai és Pszichoterápiás Klinika, előadás, 2015.11.02.
- Hógye-Nagy, Á. (2020). Közlekedési Kultúra a pszichológus szemével. KTE előadás 2020.09.10.

- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól.
- 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról.
- 1980. évi 3. törvényerejű rendelet az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről.
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.
- 1997. évi CLIV. törvény az egészségügyről.

Internetes források

URL1: https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0027.html (letöltve: 2022.09.12.)

URL2: https://www.ksh.hu/stadat_files/nep/hu/nep0001.html (letöltve: 2022.09.12.)

URL3: <https://tankorterm.wordpress.com/2019/03/07/pszichiatriai-betegsegek-es-apolasi-specialitasai-1/> (letöltve: 2022.09.12.)

A négykerekű motorkerékpárok magyarországi szabályozása

Regulation of four-wheel motorcycles in Hungary

Absztrakt

A négykerekű motorkerékpárok járműkategóriája, felhasználhatósága, és a rájuk vonatkozó szabályozás nem nevezhető széleskörben ismertnek hazánkban. Ez a járműtípus a szabadidős használatban és a vele ellátható terepi munkában egyaránt megállja a helyét, ugyanakkor a széleskörű elterjedést mind a műszaki kialakítás egyes szűk keresztmetszetei, mind a nehezebben áttekinthető jogi környezet gátolja. Jelen írásban áttekintjük a kategóriára vonatkozó szabályozás főbb szempontjait, valamint összevetjük a külföldi gyakorlattal.

Kulcsszavak: quad, négykerekű motorkerékpár, jogszabályi környezet, magyar szabályozás

Abstract

The category of four-wheel motorcycles, their uses and the regulations governing them are not widely known in Hungary. This type of vehicle is suitable for both leisure and off-road use, but its widespread use is hampered both by certain bottlenecks in technical design and by a legal environment that is more difficult to understand. This paper reviews the main aspects of the regulation of this category and compares it with foreign practice.

Keywords: quad, quadricycles, legal environment, legislation, Hungary

Bevezetés

A motorkerékpár-vezetőket érintő balesetek száma okozói oldalról a korábbi években növekedést mutatott. A Központi Statisztikai Hivatal¹ adataival számolva megállapítható, hogy 2017-ben összesen 600 db személysérüléssel közúti közlekedési baleset történt, amelyben az okozó motorkerékpár-vezető volt. Ugyanez a szám 2018-ban növekedést mutatott 668 esettel. A korábbi években visszamenőleg a maximum a 2019-es évben volt, összesen 766 darab ilyen eset került regisztrálásra a Központi Statisztikai Hivatal adatbázisába. Azonban 2020-ban még a 2017-es évnél is kevesebb ilyen eset történt, összesen 599 darabot regisztráltak. 2022-ben ez a szám 623 volt. Fontos megemlíteni, hogy a 2022-es statisztika teljes egészében még nem áll rendelkezésre, viszont az előzetes adatok - amely a 2021. júniusi hónap - összehasonlításából kiderül, hogy 2021. júniusáig bezárólag az eggyel korábbi év 270-es számával ellentétben 258 ilyen eset megtörténtét jelzi.² A fent említett magas számok háttérében számos ok lehet, egyik ilyen az, hogy csak 2016-tól 2020-ig több mint 110000 darab motorkerékpár került forgalomba Magyarországon³, a bővülésnek pedig a trendje is gyorsuló⁴. Így megállapítható, hogy a motoros társadalom folyamatosan növekszik. Sajnos az külön probléma, hogy a fenti motorkerékpárokat illető számadatok nem részletesek annyira, hogy abból kiderülhessen, hány négykerekű motorkerékpárral közlekedő személy volt érintett okozói oldalról közúti közlekedési balesetben, továbbá arról sem, hogy ebből hány négykerekű motorkerékpár lett forgalomba helyezve, viszont a statisztikai számok magukért beszélnek és nem tehetünk kivételt csak a kerekük számából kifolyólag a motorkerékpárok számát illetően. Ezen kívül érdemes megemlíteni azt a problémát is, amely a kétkerekű és a négykerekű motorkerékpárok stabilitása és elérhető sebességei tekintetében is megfigyelhetők. Míg a kétkerekű motorkerékpárok nagyobb teljesítményű típusainál a hazánkban engedélyezett 130 km/h-s sebességet könnyen el lehet érni, sőt sok esetben át is lépik, amely a halálos balesetek egyik fő forrása⁵, addig a négykerekű motorkerékpárok fizikai sebességkorlátozásából következően az esetek többségében

¹ URL1

² URL2

³ URL3

⁴ Felföldi, 2021., 1239-1259

⁵ Mészáros, 2018, 59-69.

130 km/h alatt marad a végsebesség. A hazai autópályákon tapasztalható⁶ sokszor sajnos szabályszegő viselkedésekből eredeztethető növekvő átlagos tempó ugyanakkor a négykerekű motorkerékpárok gyorsforgalmi utakon történő használatát is veszélyesebbé teszi.

Jelen dolgozatban a négykerekű motorkerékpárokkal kapcsolatos szabályozások egyes szempontjait tekintjük át. A jogszabályok és közlekedési lehetőségek elemzését olyan közlekedésrendészeti szempontok alapján vizsgáljuk, amely segítséget nyújthat közlekedésbiztonsági szempontból a hazai közúti közlekedésben résztvevők számára is.

Hazai jogszabályok, járműkategóriák

Magyarországon a közúti járművekről, a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról, a legfontosabb, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről, a közúti közlekedés alappilléreit képező jogszabályokat megvizsgálva rengeteg következtetést és megállapítást lehet tenni a négykerekű motorkerékpárokkal kapcsolatban. A legfontosabb és legalapvetőbb jogszabályok, amelyek a közúti közlekedést és a közúti járműveket szabályozzák, a következők:

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról
- 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről

Járműkategóriák

A következőkben a vizsgálni kívánt járművek, a négykerekű motorkerékpárok jogszabály általi kategóriákba sorolását mutatjuk be, melynek alapját az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól fogja képezni. A rendelet 1. számú függeléke tartalmazza azokat a fogalmakat, amelyek alapján definiálni lehet egyes járműtípusokat, így például a négykerekű motorkerékpárokat, azaz a quadokat is. Fontos, hogy először a motoros tricikliket kell megvizsgálni, amelyek definíciója a következő: „*a külön jogszabályban L5e járműkategóriába sorolt háromkerekű és L7e járműkategóriába sorolt négykerekű motorkerékpár.*”⁷ Tehát az előbbieken alapján, azok a motoros triciklik, amelyek négy kerékkel rendelkeznek, azok L7e kategóriába tartoznak, viszont fontos akkor azt is megvizsgálni, hogy mik számítanak quadnak.

„*Quad: a külön jogszabályban*

- *L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpár vagy*

- *L7e járműkategóriába sorolt négykerekű motorkerékpár,*

amely nyitott utasterű, kormányműve nem áttételes és a motorkerékpárok esetében szokásos kezelőszervekkel van felszerelve.”⁸

A rendelet alapján megállapítható, hogy kettő olyan járműkategória van, amely a négykerekű motorkerékpárok esetében fontos és a továbbiakban meghatározó lesz, ez a kettő kategória az L6e és az előbb már említett L7e járműkategória.

A következő kérdéskör azonban már sokkal összetettebb, ugyanis az L7e járműkategória pontos meghatározásának érdekében azt kell megvizsgálni, hogy ebbe a járműkategóriába tartozó négykerekű motorkerékpárokat, milyen vezetői engedéllyel lehet vezetni. Ennek érdekében a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. mellékletét kell megvizsgálni, amely a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szól. Ez a jogszabály az, amelyben meghatározásra került, hogy egyes vezetői engedély kategóriával mely járműtípusokat lehet vezetni. A jogszabály második melléklete, az amely a nemzetközi kategóriákat sorolja fel a 2006/126/EK irányelvnek megfelelően, 2013. január 19-től így rendelkezik a B1 alkategóriáról: „*négykerekű motorkerékpárok, amelyek terheletlen tömege nem haladja meg a 400 kg-ot (L7e kategória) (az*

⁶ Mészáros et al. 2021, 1027-1041.

⁷ URL4

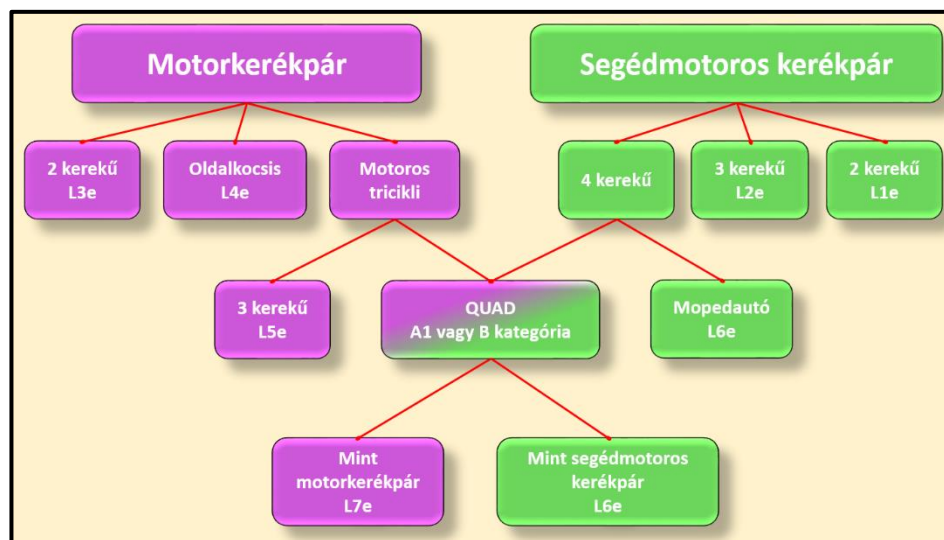
⁸ URL5

árufuvarozásra szánt járművek esetében az 550 kg-ot), az elektromos járművek esetében az akkumulátorok tömegét nem számítva, és amelyek legnagyobb hasznos teljesítménye nem haladja meg a 15 kW-ot. Ezek a járművek motoros tricikliknek minősülnek és teljesíteniük kell az L5e kategóriába tartozó motoros triciklikre alkalmazandó műszaki követelményeket, kivéve, ha külön irányelvekben ettől eltérő rendelkezés szerepel.”⁹ A fenti meghatározás alapján tehát az L7e járműkategóriába tartozó négykerekű motorkerékpárokat B1 alkategóriával lehet vezetni, azonban a B1 alkategória a B kategória alá tartozik és a B kategóriás vezetői engedély megszerzésével együtt jár. Ez alapján az L7e kategóriába tartozó négykerekű motorkerékpárokat B kategóriás vezetői engedéllyel lehet vezetni. Viszont a felsorolás nem teljes, hiszen a fejezet elején kiemeltem, hogy az L7e járműkategóriába tartozó négykerekű motorkerékpárok motoros triciklinek minősülnek, ezek alapján tehát A1 kategóriás vezetői engedéllyel szintén lehet vezetni az L7e kategóriába sorolt négykerekű motorkerékpárt egyetlen kikötéssel, hogy a jármű teljesítménye a 15 kW-ot nem haladhatja meg és ezt szintén a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. melléklete szabályozza, miszerint:

„A1 kategória: olyan motorkerékpár, amelyek hengerűrtartalma a 125 cm³-t, teljesítménye a 11 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,1 kW/kg-ot nem haladja meg, továbbá olyan motoros triciklik, amelyek teljesítménye a 15 kW-ot nem haladja meg.”¹⁰

Összességben tehát a négykerekű motorkerékpárok kategorizálását és vezethetőségének feltételeit kettő jogszabály szabályozza. Ezek a jogszabályok pontosan definiálják ezeket a járműveket. A következő ábra egyfajta segítségül lehet annak érdekében, hogy az ebben a fejezetben ismertetett jogszabályokat és a járműkategóriákat át lehessen látni.

1. ábra: Motorkerékpár járműkategóriák



Forrás: Szerző¹¹

Magyarországi szabályozási megoldások

Az előző fejezetben láthattuk, hogy a járművezetőknek milyen kategóriájú vezetői engedéllyel kell rendelkezni ahhoz, hogy az L7e járműkategóriába tartozó négykerekű motorkerékpárokat vezethessék. Azonban fontos megjegyezni, hogy a személyi feltételek megléte nem elegendő, ahhoz, hogy egy ilyen négykerekű motorkerékpárral a közúti közlekedésben bárki részt vehessen, ugyanis a járműveknek is meg kell felelniük azoknak a jogszabályi feltételeknek, amelyek a forgalomba helyezésüket és a hatósági jelzéssel való ellátásukat szabályozzák.

⁹ URL6

¹⁰ URL7

¹¹ A szerző saját szerkesztése az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet alapján, készítés ideje: 2021. szeptember 18.

Ebben a fejezetben azokat a négykerekű motorkerékpárokat szeretném bemutatni, amelyek olyan ideális helyzetben vannak, hogy megfelelnek a magyar jogszabályok által támasztott minden feltételnek, azonban fontosnak tartom megjegyezni, hogy ezek a quadok amikor kijönnek a gyártószalagról, akkor sem feltétlenül mondható el, hogy ezeknek a feltételeknek megfelelnek. A probléma nagyobbik része, hogy a jelenleg a közúton kívül használatban lévő sport- és utcai négykerekű motorkerékpárok, amelyeket a 2005-ös év előtt gyártottak szinte kivétel nélkül nem felelnek meg ezeknek a feltételeknek. A négykerekű motorkerékpárok forgalomba helyezésének az első lépése, hogy egy műszaki vizsgálaton kell részt vennie a járműnek. Alapvetően csak azok a négykerekű motorkerékpárok kaphatnak hatósági jelzést, amelyek rendelkeznek Európai Uniós típusjóváhagyással, amely azt jelenti, hogy van, COC típusbizonylatuk. Ez a típusbizonylat a Certificate Of Conformity rövidítése, amely a jármű gyártója által kiadott idegen nyelvű megfelelőségi tanúsítvány.

A jóváhagyást a következők szerint lehet igazolni:

- COC típusbizonylat és a járművön lévő adattábla, illetve az ezekkel megegyező járműadatok például a típusjóváhagyás száma, a kategóriabesorolás, a szállítható személyek száma, a gyártmány, típus, alvázszám, motorszám
- a jármű magyarországi importőre által kiadott magyar nyelvű megfelelőségi nyilatkozat és a járművön lévő adattábla, illetve az ezekkel megegyező járműadatok
- a fenti megfelelőségi tanúsítvány, nyilatkozat hiánya esetén a járművön lévő adattábla, a feltüntetett alvázszám és a járműalvázszám azonossága.

Amennyiben a forgalomba helyezni kívánt négykerekű motorkerékpárról megállapításra kerül, hogy nem rendelkezik Európai Uniós-típusjóváhagyással, akkor az a jármű nem helyezhető forgalomba, ebből kifolyólag közúti forgalomban nem közlekedhet, függetlenül attól, hogy az szilárd vagy nem szilárd burkolatú közút. Sajnos a négykerekű motorkerékpárok jelentős hányada, amelyeket jelenleg használnak például földúton, vagy magánutakon azok feltételezhetően nem rendelkeznek ilyen típusbizonyítvánnyal, hiszen a jármű vásárlásakor nem a közúton való haladás volt a cél. Ennek érdekében mielőtt közúti használatra vásárolna valaki négykerekű motorkerékpárt, akkor mindenképpen meg kell érdeklődni, hogy az általa kiválasztott jármű rendelkezik-e ilyen típusbizonylattal.

A következő lépésben, amennyiben a forgalomba helyezés előtti vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a jármű megfelelő, és erről kiállítanak egy műszaki adatlapot akkor ennek az adatlapnak a bemutatásával a jármű tulajdonosa vagy üzemeltetője a közlekedési igazgatási hatóságtól kérelmezheti a quadjának a forgalomba helyezését.

A négykerekű motorkerékpárokat a közlekedési igazgatási hatóság helyezi forgalomba, és ők adják át a jármű hatósági engedélyét és hatósági jelzését, és ezzel egyidőben felvezetik a járművekről szóló központi nyilvántartásba. A forgalomba helyezési eljárást csak azon négykerekű motorkerékpárok esetében folytatják le, amelyek a közúti közlekedésre alkalmas minősítést kaptak. A forgalomba helyezési eljárás végén, amennyiben minden megfelelő, akkor a négykerekű motorkerékpár megkapja a hatósági engedélyét és a hatósági jelzését, amelyet a járművön hátulra kell felszerelni. Ez a hatósági jelzés 240×130 mm nagyságú, B típusú rendszámtábla, amelyet a motorkerékpárra hátulra, és amennyiben van, akkor a motorkerékpár oldalkocsijára előre kell felszerelni.¹²

¹² URL8

2. ábra: Régi (bal oldali ábra) és a 2022. július elsejétől bevezetésre került B típusú rendszám-tábla (jobb oldali ábra)



Forrás: URL9

Ami még a négykerekű motorkerékpár-tulajdonosok jelentős hányadát érintő probléma, hogy ha még rendelkezik is quad az Európai Unió által kiadott típusjóváhagyással, akkor is ezeknek a járműveknek a többsége a terepjáró képességük, illetve a jármű sajátos jellegének és kialakításának megőrzése miatt szinte kivétel nélkül a meghajtott tengelyeiken nem rendelkeznek differenciálművel, tehát fix tengelyes kialakításúak. Ez fajta kialakítás a járművel történő kanyarodáskor létrejövő fizikai törvényszerűségek miatt nem alkalmas a vonatkozó és hatályos a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 33.§, (3), (4) bekezdésében előírt feltételek biztosítására. Ezek a bekezdések a kormányzásra vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételeket írják le, melyek alapján „A jármű kormányberendezésének olyannak kell lennie, amely lehetővé teszi, hogy a vezető - a jármű terhelési állapotától és sebességétől függetlenül - a jármű haladási irányát könnyen, gyorsan változtathassa, illetőleg a járművet könnyen és megbízhatóan egyenes irányban tarthassa. A kormányberendezés a vezetőre fárasztó rezgéseket, illetőleg lökéseket nem továbbíthat. (...) A kormányműnek és a futóműnek olyannak kell lennie, hogy az a jármű megfelelő menetstabilitását biztosítsa. A kormányberendezésnek menet közben érzékelhető visszaállási törekvést kell mutatnia bekormányzott helyzetből a középállás felé.”¹³

A közúti járművek műszaki vizsgálásáról szóló rendelete a közlekedési igazgatási hatóság már 2005. év júniusa óta nem engedélyezi a differenciálmű nélküli kerékmeghajtással rendelkező quadok forgalomba helyezését, továbbá a szilárd burkolatú közúton, annak úttestjén történő közlekedését¹⁴, ugyanis ez a kialakítás nem alkalmas a vonatkozó műszaki feltételek biztosítására.

Nemzetközi szabályozási megoldások

A négykerekű motorkerékpárok közúton való használatának az igénye Magyarországhoz képest időben sokkal előbb már más országokban is megjelent. Azonban Magyarországhoz hasonlóan nem teljesen egyértelmű az állampolgárok számára egyes országokban, hogy hol lehet velük közlekedni, és milyen vezetői engedélyre van szükség ezekhez a járművekhez. Az itt ismertetett vizsgált országok közül Ausztriában lehetett a legegyszerűbben ezekhez az információkhoz hozzájutni, és ez abban az esetben is fontos tényező lehet, ha valaki Ausztriába utazva szeretne quadot használni, azonban nem ismeri az adott ország szabályozását. Egységesen elmondható a vizsgált országokról, hogy az Európai Unió irányelveknek megfelelően illesztették be a saját jogszabályaikba a négykerekű motorkerékpárok szabályozását. A quadok forgalomba helyezését és a közúton történő haladás szabályozását az adott országok folyamatosan próbálták hozzáigazítani a közlekedési igényekhez, annak érdekében, hogy ha megjelennek ezek a járművek a közúton, akkor a közlekedés minden résztvevője biztonságban tudjon haladni. Elmondható, hogy a legtöbb országban más módszerrel jönnek létre a jogszabályok, a törvényhozás, azok elfogadása, azok hatályba lépése mind időigényes folyamat, azonban egy

¹³ URL10

¹⁴ URL11

szabályozatlan vagy nem egyértelműen szabályozott kérdéskörre nem időben történő reagálás a közlekedésben könnyedén balesetveszélyes helyzetet idézhet elő.

Németország¹⁵

Németországban azt a kérdéskört vizsgálva, hogy a négykerekű motorkerékpárok miként helyezhetők forgalomba a jogalkotó négy megoldást hozott létre az állampolgárok számára. Azok a négykerekű motorkerékpárok, amelyek a jogszabályi feltételeknek megfelelnek, könnyű járműként lehet regisztrálni, ebben a kategóriában a járművek maximális sebessége 45 km/h-ig lett korlátozva. A következő három kategorizálási lehetőség, amikor személyszállításra szolgáló négykerekű gépjárműként regisztrálják, vagy négykerekű gépjárműként árufuvarozásra, vagy egy kategóriába véve mezőgazdasági vagy erdészeti traktorként regisztrálják. A korábbi években a négykerekű motorkerékpárokat személyautóként is volt lehetőség regisztrálni, azonban ezt manapság már nem lehet megoldani, ugyanis ebben a kategóriában a járműveknek 74 dB zajhatár van megállapítva, ami a quadok esetében sokszor nem érhető el. Különleges méltánylást igénylő esetekben azonban továbbra van lehetőség a jármű specifikációra való tekintettel nyitott személygépkocsiként regisztrálni.

A szükséges vezetői engedély meglétének kérdéskörét vizsgálva megállapítható, hogy Németországban, mivel négykerekű gépjárműről van szó, ezért B kategóriás vezetői engedély szükséges. Motorkerékpár vezetésére jogosító vezetői engedély nem elegendő, mivel az csak két- vagy háromkerekű gépjárművek vezetésére jogosítja fel a járművezetőt. A 45 km/h-s könnyű jármű kategóriába tartozó quadok esetében elegendő az AM kategóriájú vezetői engedély. Amennyiben a quadot traktorként regisztrálták, és mezőgazdasági vagy erdészeti célokra használják, akkor elegendő a német vezetői engedély kategóriák közül, az L kategóriába tartozó vezetői engedély, amely olyan legfeljebb 40 km/h-s traktorok vezetésére jogosít, amelyek mezőgazdasági vagy erdészeti célokra szolgálnak, és ilyen célokra használják, valamint önjáró gépek vezetésére jogosít.

A fenti szabályokon kívül a járművezetőknek bukósisakot kell használniuk, emellett az elakadás jelző háromszögnek mindig jelen kell lennie a quadoknál, továbbá 2014.07.01-től a láthatósági mellény viselése is kötelező, ha a quadot személygépkocsikként, mezőgazdasági vagy erdészeti traktorként regisztrálták.

Ausztria¹⁶

Ausztriában, ahogy már említettem könnyedén hozzá lehet jutni a szabályozással kapcsolatos ismeretekhez, ugyanis a kormányzati weboldalon külön menüpontban megtalálhatók a quadokra vonatkozó tájékoztatók. Ausztriában is alapvető szabály, hogy csak azok a négykerekű motorkerékpárok vehetnek részt a közúti forgalomban, amelyeket előzetesen nyilvántartásba vettek és regisztráltak. Autópályákon és gyorsforgalmi utakon csak azokkal a típusokkal lehet közlekedni, amelyek tervezési sebessége legalább 60 km/h, és amely ezt a sebességet túl is képes lépni. Ezen felül a közúti forgalomban való részvételük feltétele, hogy a jármű vezetése közben kötelező a bukósisak használata. Kötelező a négykerekű motorkerékpárokra gépjármű-felelősségbiztosítás. Elsősegélydoboz és elakadás jelző háromszög, továbbá 2005. május 1-től láthatósági mellény megléte is kötelező. Szintén feltétel, hogy a járműre kiadott hatósági jelzést annak hátsó részén látható módon rögzíteni kell.

A vezetői engedély meglétének tekintetében Ausztriában a négykerekű motorkerékpár teljesítményétől és sebességétől függően különböző vezetői engedélyekre van szükség. Az AM kategóriájú vezetői engedély, magába foglalja a négykerekű könnyű gépjármű vezetésére vonatkozó engedélyt. Ebbe kategóriába tartozik minden olyan négykerekű motorkerékpár, amely terheletlen tömege nem haladja meg a 425 kg-ot, tervezési sebessége maximum 45 km/h, névleges motorteljesítménye legfeljebb 6 kW vagy legfeljebb 50 cm³ a lökettérfogata. Hatósági jelzésüket illetően a jármű hátulján kell elhelyezni egy piros moped rendszám táblát, továbbá 45 km/h jelzésű matricát. A 2013. január 19. előtt Ausztriában kiadott A kategóriájú vezetői engedély azon quadok vezetésére jogosít, amelyek legfeljebb 400 kg terheletlen tömegűek, a maximális névleges

¹⁵ URL12

¹⁶ URL13

motorteljesítményük 15 kW. Hatósági jelzésük a jármű hátulján elhelyezendő fehér rendszám tábla. A B kategóriájú vezetői engedély az összes quad vezetésre jogosít. Az F kategóriájú vezetői engedély azon kategóriába tartozó quadok vezetésére jogosít, amelyek traktornak minősülnek, és amelynek a tervezési sebessége nem haladja meg az 50 km/h-t. Ezek a járművek szintén hátul egy fehér színű hatósági jelzéssel vannak ellátva.

Franciaország¹⁷

Franciaországban szintén van lehetőség a négykerekű motorkerékpárokkal a közúton közlekedni, kivéve az autópályákon és a gyorsforgalmi utakon. Franciaországban szintén kötelező a négykerekű motorkerékpárokat nyilvántartásba venni és regisztrálni. Továbbá ezeket a járműveket hatósági jelzéssel kell ellátni, illetve a járművezetőnek regisztrációs kártyával kell rendelkeznie, és biztosítást kell kötniük a járművekre.

A francia szabályozás szintén különbséget tesz a könnyű quadok és nehéz quadok között. A könnyű quad kategóriába tartoznak azok, amelyek maximális sebessége nem haladja meg a 45 km/h-t, és amelyek motorjának lökettérfogata nem haladja meg az 50 cm³-t. A nehéz quadok kategóriába tartoznak az 50 cm³-nél nagyobb lökettérfogatú négykerekű motorkerékpárok, amelyeknek a maximális teljesítménye nem haladja meg a 15 kW-ot. A könnyű quadok vezetéséhez legalább 14 éves életkor betöltése kötelező és rendelkezni kell legalább AM kategóriás vezetői engedéllyel. Továbbá a jármű vezetéskor viselnie kell bukósisakot. Nehéz quad vezetéséhez a bukósisak használata szintén kötelező, emellett a járművezetőnek legalább 16 éves életkorúnak kell lennie és B1 vagy B kategóriás vezetői engedéllyel kell rendelkeznie. A négykerekű motorkerékpárokon történő személyszállítást illetően a francia közlekedési törvény „Code de la route” R431-5. bekezdése kimondja, hogy *„Motorkerékpárokon, motoros triciklikon és négykerekű motorkerékpárokon, mopedeken és kerékpárokon az utasok szállítása csak a járműhöz rögzített ülésen engedélyezett, amely eltér a vezetőétől.”*¹⁸

Az adatgyűjtés során a vizsgált országok közül csupán egy franciaországi weboldalon volt látható figyelemfelhívás, melyben leírták, hogy mielőtt bárki négykerekű motorkerékpárral közlekedne és még sosem vezetett ehhez hasonló járművet, az regisztráljon egy pár órás képzésre, ahol egy szakember segít a kezelés elsajátításában, ugyanis egy quad kezelése kellő óvatosságot és odafigyelést igényel, ezért szükséges az előzetes tanulás és kellő mennyiségű gyakorlás.

A négykerekű motorkerékpárok típusai

Az egyes négykerekű motorkerékpár-változatok között is van rengeteg különbség. Így például különbséget lehet tenni a felhasználás módja szerint, lehet akár mezőgazdasági célú is. Ezek mind annak függvényében tudnak változni, hogy a felhasználók milyen területen szeretnék majd használni a motorkerékpárjukat, ugyanis a piac az igényekhez mérten fog alkalmazkodni és újnál újabb modelleket gyártani majd kiadni. Viszont szemmel látható és alapvető különbség, ha egy motorkerékpárak a megszokottól eltérően kettő kerék helyett, négy darabbal rendelkezik. Azonban ezeket a négykerekű motorkerékpárokat is lehet további járműkategóriákra bontani.

Négykerekű segédmotoros kerékpár

Az első ilyen járműkategória, amelyet szeretnék bemutatni az a négykerekű segédmotoros kerékpár. Az alábbi képen is látható, hogy már a segédmotoros kerékpárok között is megjelennek a négykerekű járművek. Sőt olyan mértékben jelen vannak ezek a járművek, hogy már a jogkötő is megkülönböztetve kezeli a zárt utastérrel rendelkezőt az egyszerű és „nagy testvéreivel” megegyező kialakítású négykerekű segédmotoros kerékpártól.

¹⁷ URL14

¹⁸ URL15

„Quad: a külön jogszabályban - L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpár...”¹⁹

3. ábra: L6e járműkategóriába sorolt négykerekű segédmotoros kerékpár



Forrás:²⁰

Azonban fontos megemlíteni, hogy az L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpárok között van egy másik típus, amely zárt utastérrel rendelkezik, több személy szállítására alakították ki, kormánykerékkel és a gépkocsikban szokásos kezelőszervekkel szerelték fel, ezek az úgynevezett mopedautók, melyek azonban vezethetők „AM” kategóriájú járművezetői engedéllyel is, míg a jelen írásban tárgyalt többi járműre ez általánosságban nem jellemző, így csupán a teljesség kedvéért teszünk említést a mopedautókról.

4. ábra: L6e járműkategóriába sorolt zárt utastérrel rendelkező négykerekű segédmotoros kerékpár



Forrás:²¹

„Mopedautó: a külön jogszabályban L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpár, amely zárt utasterű, több személy szállítására kialakított, kormánykerékkel és a gépkocsikban szokásos kezelőszervekkel van felszerelve.”²²

A képek alapján látható, hogy már ebben az egy járműkategóriában felsorolt járművek között is mekkora a különbség. Pontosan ezekből következően teljesen más a felhasználási módjuk is. Az első, négykerekű segédmotoros kerékpárt tekintve inkább túrázásokra ajánlott, hiszen sokkal kényelmesebb a hagyományos keskeny ülésel rendelkező segédmotoros kerékpároktól. A képen is jól látható, hogy

¹⁹ URL16

²⁰ URL17

²¹ URL18

²² URL18

minden olyan berendezéssel rendelkeznek, amellyel egy segédmotoros kerékpárt fel kell szerelni, így például a világító és fényjelző berendezésekkel. Nagyon hasznosak ezek a járművek abban az esetben is, ha valaki csak segédmotoros kerékpár vezetésére jogosult, hiszen ennek ellenére is megtapasztalhatja milyen élmény egy quadot vezetni, emellett hasznos tud lenni, ha valaki bevásárláshoz használná, hiszen könnyedén felszerelhetők nagy tárolódobozokkal, ebből kifolyólag a mezőgazdaságban is gyakran alkalmazzák ezeket a járműveket.

A zárt utastérrel rendelkező négykerekű segédmotoros kerékpárok tekintetében is hasonlóan több olyan tényező lehet, amely arra sarkalhat valakit, hogy ilyen járművet válasszon a mindennapi közlekedésre. A használtautók adatbázisát böngészve már elég olcsón hozzá lehet jutni kimondottan jó állapotúnak mondott példányokhoz. Emellett, az is hasznos lehet, hogy a személyszállító típusokon kívül létezik még platós kivitel is, amely akár áruk szállítására is alkalmas lehet. Az üzemanyagköltségeket figyelembe véve elmondható, hogy körülbelül 3 litert fogyasztanak 100 kilométer megtétele alatt, ez szintén fontos szempont a választáskor, különösen mivel (az üzemanyagok literenkénti árának 2021 november 15-én 480 forinton történt hatósági rögzítését megelőzően) az üzemanyagárak trendszerű változása két évtizedes távlatban is emelkedést²³ mutatott.

Fontos megemlíteni, hogy ezeket a járműveket műszaki vizsgálatra bocsátani kizárólag az első forgalomba helyezéskor kell, a továbbiakban nem, illetve nem kell rájuk teljesítményadót sem fizetni.

A kötelező felelősségbiztosítás tekintetében pedig pár ezer forintos az éves kiadás.

Ezek mind-mind olyan tényezők, amelyek ösztönözhetik a saját mopedautó vásárlását, azonban ezeknek a járműveknek a forgalomba helyezése nem egy rövid folyamat, ezért a továbbiakban részben erről is szó lesz. A négykerekű segédmotoros kerékpárok forgalomba helyezése ugyanaz mind a zárt utastérrel rendelkezők, mind a hagyományosak tekintetében, ugyanis a jogszabály nem tesz különbséget a forgalomba helyezési eljárást illetően.

A négykerekű motorkerékpárok vizsgálata biztonsági szempontból

A modern értelemben vett quadok az 1970-es évek elején kerültek először kereskedelmi forgalomba. Ekkor a Honda Motor Corporation piacra dobta az ATC90-et²⁴. Ez egy háromkerekű motoros jármű volt, amelyet az emberek főként rekreációs céllal használtak, azonban hamar nagy népszerűsége lett a mezőgazdaság és az ipari munkák környezetében is. A probléma az volt ezzel a járművel, hogy a háromkerekű összeszerelés és felépítés instabillnak bizonyult. Az Egyesült Államokban ezen járművek gyártásának első 10 évében becslések szerint 105000 sérülést regisztráltak, amelyben háromkerekű motorkerékpár jelen volt.²⁵

Azonban a sérülések számának növekedése nem korlátozódott az Egyesült Államokra. Miután megjelentek a négykerekű motorkerékpárok és az emberek főként azokat kezdték el vásárolni, egy ausztrál tanulmány megvizsgálta a kórházi ellátást igénylő baleseti regisztrációkat, amely megállapította, hogy a négykerekű motorkerékpárokkal kapcsolatos sérülések kórházi ellátásra való felvétele 41% -kal nőtt 2002 és 2011 között.²⁶

Egy Kanadában készült tanulmány is említésre méltó, amely nem csak a kórházi ellátásra vonatkozó betegregisztrációkat vizsgálta, hanem a sürgősségi osztály ellátásait, illetve a haláleseteket is magában foglalta. Ez a tanulmány megállapította, hogy 1998 és 2008 között a négykerekű motorkerékpárokkal közlekedő személyeket érintő súlyos sérülések előfordulása folyamatos növekedést mutatott, főként a férfiaknál.²⁷

A tanulmány által vizsgált baleseti adatok alapján megállapítható, hogy a négykerekű motorkerékpárokkal közlekedő személyek életkora 16 és 40 év közötti. Ezek a fiatalok és felnőttek gyakran quadhasználat közben sérültek meg, azonban a sérültek életkora változik a felhasználás jellegétől függően is.²⁸ Egy ausztrál tanulmány, amely a quadhasználattal összefüggő halálos balesetekről

²³ Major, 2021, 111.

²⁴ Yuma et al., 2006, 67-70.

²⁵ Alawi et al. 2006, 277-280.

²⁶ Clapperton et al, 2013, 418–422.

²⁷ Krauss et al., 2010, 1338–1343.

²⁸ Bansal et al., 2008, 789–792.

szól, megállapította, hogy a szabadidős használat során elhunytak átlagéletkora 24 év, míg azok a személyek, akik foglalkozásukból eredően például mezőgazdaság vagy erdészet miatt használták, átlagosan 59 évesek voltak.²⁹

Az Új-Dél-Walesi Egyetem Közlekedés- és Közlekedésbiztonsági Kutatóközpontja (TARS) egy nagyszabású balesetelemzést végzett olyan halálos kimenetelű baleseteket illetően, amelyekben négykerekű motorkerékpár volt érintett, ilyen közlekedési balesetből összesen 109 darabot vizsgáltak Ausztráliában. A Közlekedés- és Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont megállapította, hogy a balesetek bekövetkeztek az oka legtöbbször valamilyen tárgy által okozott irányításvesztés volt, amely például ágon való áthaladás következtében történt. A második leggyakoribb ok a lejtőn való haladás következtében kialakuló irányvesztés. A lejtőn történő haladás legfőképpen a mezőgazdasági használat során bekövetkezett halálos balesetek egyik fő tényezője volt. Az elemzés megállapította, hogy a halálos balesetek 70%-ában a négykerekű motorkerékpárokkal oldalirányába történő borulás történt, ez főként azt bizonyítja, hogy a quadok nem annyira stabilak a lejtőn való haladáskor, mint például a közúton való közlekedéskor sík útfelületen.³⁰

A közúton történt közlekedési balesetek gyakrabban jártak ütközéssel, mint borulással, miközben azok a balesetek, amelyek nem az közúton történtek gyakrabban fordultak elő borulással.³¹ Ezek alapján úgy tűnhet, hogy a négykerekű motorkerékpárok sokkal biztonságosabbak a közúton. Alapvetően ez igaz lehet, azonban a járműnek egyes sajátosságait meg kell tanulni kezelni. Emellett a közúton a sík úttest lehetővé teszi a járművezetők számára, hogy kihasználják a quadok nagy erejét és sebességét, azonban ezek mind-mind hozzájárulnak a sérülések kialakulásának fokozott kockázatához.

Összességében megállapítható, hogy a quadok nagy ereje és vezetésük élménye nagyban hozzájárul ahhoz, hogy négykerekű motorkerékpárt vásároljanak, és ezzel egyidőben egyre több emberben kialakuljon az az igény, hogy a közúton közlekedhessenek ezekkel a járművekkel. Úgy gondolom, hogy ez nem lenne probléma, azonban fontos, hogy a járművezetők viselkedését formálni kell. Egy kifejezetten quadok vezetésére és a velük történő közlekedési magatartásra irányuló oktatás megakadályozhatja a sérülések előfordulását, és enyhítheti a balesetek bekövetkezésének lehetőségét, továbbá a balesetek bekövetkezésének esetén az előforduló károkat. Ezen kívül a bukósisakok és az egyéb védőfelszerelések használata nagymértékben javítja a használó túlélési esélyeit.

Ezen felül a négykerekű motorkerékpárok biztonságának javítása a gyártóknak is szükséges módosítani a járműtervezést, különösképpen futómű tekintetében. A módosítások között fontos lenne a quadok nyomtávolságának növelése a futómű szélesítésével, felszerelni ezeket quadokat nyitható és zárható hátsó differenciálművel, valamint szükséges lenne módosítani a felfüggesztést az irányíthatóság, kezelhetőség és a stabilitás javítása érdekében.

Következtetések levonása

A megfogalmazott kérdésekre azért csak részben kaphattunk választ, mert sajnos a vizsgálat és az elemzés a quadokat érintő magyarországi pontos statisztikai adatok hiánya miatt korlátozott módon volt csak végrehajtható. Annak érdekében, hogy minél részletesebb vizsgálatot hajthassak végre a Budapesti Rendőr-főkapitányságtól igényeltem adatokat a négykerekű motorkerékpárokat illetően, azonban a számok értelmezhetetlenül kicsik voltak.

A négykerekű motorkerékpárok, legyen szó közúti használatról, legyen szó túra vagy erdészeti felhasználásról, biztonságosnak tekinthetők. A járművek gyártói folyamatosan fejlesztik és alakítják ezek a járműveket, hogy még biztonságosabbá válhassanak, ezt bizonyítja, hogy már nagyon sok négykerekű motorkerékpárt szerelnek fel olyan biztonsági rendszerekkel, mint az ABS, vagy az iránytartást segítő asszisztens, amelyek mind ahhoz járulnak hozzá, hogy ezekkel a járművekkel mindenki biztonságosan tudjon részt venni a közlekedésben.

Alapvetően kimondható, hogy ezek a járművek biztonságosabbak, mint a kétkerekű motorkerékpárok, hiszen ha már csak azt vizsgáljuk, hogy melyikkel lehet biztosabban és stabilan közlekedni, akkor mindenképpen a négykerekű motorkerékpárokra esik a válasz. Az utóbbinál nem kell aggódni attól,

²⁹ McIntosh et al., 2015, 386–390.

³⁰ URL20

³¹ Hall et al. 2009, 311–316.

hogy ha egy kanyarban a járművezető túldönti a kétkerekű motorkerékpárját és elveszti az egyensúlyát, akkor megcsúszik, elveszti a jármű irányítása felett az uralmat és baleseti helyzet alakul ki. A két jármű végsebességét figyelembe véve a négykerekű motorkerékpárokkal maximálisan elérhető sebesség 120 km/óra körüli, amíg egy kétkerekű motorkerékpár képes ennek a kétszeresével is haladni. A haladási sebesség megválasztása minden esetben a járművezető döntésén alapul, az adott út vagy útszakaszra megengedett legnagyobb sebességet korlátozó táblát figyelembe véve. Azonban nem szabad eltekinteni amellest, hogy a két motorkerékpár közül, ha a járművezető úgy dönt, hogy megszegi a szabályokat és túllépi a megengedett sebességet, akkor a kétkerekű motorkerékpár az, amely ezt jelentős mértékben képes megtenni, ugyanis a legtöbb quad végsebessége 120 km/h értéknél van korlátozva. Ilyen megközelítésből, úgy gondolom, hogy aki a motorozás élménye miatt választja a négykerekű motorkerékpárokat, és hogy azokkal sok esetben a jármű végsebességét kihasználva haladjanak, sokkal kisebb veszélynek teszik a közúti közlekedés többi résztvevőjét és saját magukat, mint aki ugyanezt egy kétkerekű motorkerékpárral kívánja megtenni.

A kérdés, hogy a négykerekű motorkerékpárok sajátosságait figyelembe véve milyen módon lenne szükséges megváltoztatni az érintett jogszabályokat, úgy gondolom csak részben került megválaszolásra. A jogszabályok megváltoztatását kettő csoportra oszthatjuk, az első csoportban azokat a szabályokat kellene érinteni, amelyek a járművek forgalomba helyezéséről és tartásáról rendelkeznek, továbbá azokat, amelyek a járművek műszaki megvizsgálásról szólnak. A második csoportba azokat a jogszabályokat sorolhatjuk, amelyek a közúti járművezetők képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szólnak.

Az első csoportban szükséges lenne felülvizsgálni a négykerekű motorkerékpárok forgalomba helyezését szabályozó jogszabályokat és azokat egységesen egybe rendezni, hogy azok a személyek is tudjanak tájékozódni, akik ilyen járművet szeretnének vásárolni a későbbiekben. Azok a négykerekű motorkerékpárok, amelyek a műszaki megvizsgálásról szóló jogszabályok alapján alkalmasak a közúti közlekedésre, azok változás nélkül vehessenek részt a közúti forgalomban. Azonban az alkalmasság vizsgálatát kellene megváltoztatni, a jelenlegi szabályozás alapján a differenciálmű jelenléte kötelező, azonban ezt mellőzni lehetne és minden egyes quadot egyenként az adott járműre szabottan kellene vizsgálni az alapján, hogy az a jármű a saját paramétereivel és specifikációival figyelembe véve alkalmas-e arra, hogy azzal részt vegyenek a közúti közlekedésben. Ugyanis pont emiatt történik az a folyamat, hogy azok a quadok, amelyek alkalmasak a közúti közlekedésre, de nem rendelkeznek differenciálművel, a jogszabályok által lehetőséget teremtett "kiskapukat" kihasználva más kategóriába sorolt járműként kerülnek közúti forgalomba, és használják ott azokat. Azonban a fenti megoldással ezt meg lehetne szüntetni és azokat a négykerekű motorkerékpárokat, amelyek ténylegesen alkalmatlanok arra, hogy azokkal a közúti közlekedésben részt vegyenek, ki lehessen szűrni és emellett egy egységes és egyértelmű szabályozási eljárást lehetne kialakítani, amelyet nem lehet semmilyen kiskapuvál megkerülni.

A második csoportban a közúti járművezetők képzésének és vizsgáztatásának szabályaiban is lehetne módosítani. A jelenlegi szabályozás, amely azt korlátozza, hogy mely vezetői engedély kategóriával milyen járművet lehet vezetni, az megfelelő a négykerekű motorkerékpárokat illetően. Ezek a járművek a jellemzőiket tekintve részben személygépkocsiknak részben motorkerékpárnak tekinthetők, így az logikus, hogy az L7e járműkategóriába tartozó négykerekű motorkerékpárokat A1 és B kategóriás vezetői engedéllyel szabad vezetni. Azonban ha már a járművezetők jogosultak négykerekű motorkerékpárokkal közlekedni, akkor számukra legyen kötelezettség, hogy a vezetői engedély megszerzésének során vegyenek részt egy olyan képzésen, ahol ezeknek a járműveknek a vezetésére és irányítására készítik fel őket. Erre a legalkalmasabb helyszín lehetne egy tanpálya, ahol ezekkel a járművekkel történő közlekedést is megismerhetik, emellett szükségesnek gondolom, hogy az elméleti oktatás során a tananyagba legyenek beépítve a négykerekű motorkerékpárokkal való közlekedés elméleti és gyakorlati alapjai, és adjanak a járművezetést oktató iskolák megfelelő alapot ahhoz, hogy később ezekkel a járművekkel biztonságosan közlekedhessenek a leendő járművezetők.

Ezekon felül a jogszabályok javítanak egyrészt a balesetek kockázatának az arányát, csökkenhetne a négykerekű motorkerékpárokat érintő balesetek száma. A felkészült és oktatáson részt vett járművezetők felelős hozzáállása nagyban hozzájárulna, ahhoz is, hogy az esetlegesen bekövetkező baleset esetén kisebb mértékű sérülés és kár alakuljon ki. Emellett a leendő négykerekű motorkerékpár vezetők is egy sokkal letisztultabb és átláthatóbb jogszabályi környezethez tudnának alkalmazkodni,

ebből kifolyólag megszűnne az a folyamat, amely jelenleg jellemzi a quados társadalmat, miszerint más járműkategóriát kihasználva helyezik forgalomba a saját járműveiket. Mindenféleképpen arra kell törekedni, hogy a jogszabályok megváltoztatásának a célja ne a négykerekű motorkerékpárok használatának és forgalomba helyezésének a megszüntetése és tovább korlátozása legyen, hanem egy egységes szabályozás kialakítása és a négykerekű motorkerékpárok használata során a lehetséges balesetek, sérülések és halálesetek számának a csökkentése. A jogszabályok bevezetését, mindenképpen követnie kell az oktatásnak és a képzésnek is, továbbá a biztonságos közlekedési magatartás kialakítására irányuló erőfeszítéseknek.

A lehetséges megoldásokat vizsgálva a jogalkotónak a lehetőségekhez mérten gyorsan reagálva kellene a négykerekű motorkerékpárokra vonatkozó szabályokat megváltoztatni és egységesen kialakítani. Ugyanis a négykerekű motorkerékpárok számának a lehetséges növekvő tendenciája a közúti közlekedésben fennáll, és a használók, valamint a közlekedés többi résztvevője egyre nagyobb veszélynek lesz kitéve. Mivel a quadok más és más kategóriákba való beillesztése azt is hozza magával, hogy az adott járműkategória szabályai is eltérőek, pedig ugyan arról a járműtípusról van szó és ebből egy olyan bizonytalanság jöhet létre, amely könnyedén balesethelyzet kialakulásához vezethet.

Amennyiben a megfelelő és egységes jogszabályok kerülnek kialakításra a négykerekű motorkerékpárok műszaki megvizsgálásával, forgalomba helyezésével kapcsolatban, továbbá a járművezetői oktatást és képzést hozzáigazítják, és kiegészítik a quadokra vonatkozó ismeretekkel, akkor sokkal nagyobb lenne a vásárlási szándék a járművezetők között. Véleményem szerint ez a folyamat, azt is eredményezné, hogy aki a kétkerekű vagy négykerekű motorkerékpárok közül tervez választani, akkor inkább a négykerekűt választja, amely közvetett módon hozzájárulna ahhoz is, hogy kevesebb legyen a motorkerékpárokat érintő balesetek száma is, hiszen stabilitás szempontjából a négykerekű motorkerékpárok biztonságosabbak, mint a kétkerekű motorkerékpárok, ennek eredményeképpen a megcsúszásból vagy egyensúlyvesztésből eredő balesetek száma csökkenne.

Biztonsági előírások tekintetében elvárható, hogy maguk a négykerekű motorkerékpár gyártók is olyan módon fejlesszék és tervezzék a quadokat, hogy azokkal a lehető legnagyobb biztonsággal lehessen közlekedni a közúton. Sok négykerekű motorkerékpár-gyártó cég megállapodott egymással, aminek eredményeképpen szabványokat és előírásokat fektettek le. Ilyen előírás például a járművek karosszériáján elhelyezendő biztonsági előírásokat és figyelmeztető információkat tartalmazó matricák, ezek előírják a bukósisak használatát, megtiltják a nagyméretű járművek fiatalok általi használatát, megtiltják a személyszállítást. Azonban fontos megemlíteni, hogy ezek kizárólag önkéntes jellegűek, és a járművezető bármikor dönthet amellett, hogy ezeket nem tartja be, ezekben az esetekben azonban a szankcionálásnak is tágabb teret lehetne engedni.

Egy másik lehetséges megoldás a négykerekű motorkerékpárok tervezése során a zúzó- és borulásvédelmi eszközök és borulásvédelmi rendszerek rendszerezése. Ezek a borulásvédelmi eszközök nem a legesztétikusabbak, viszont a balesetek bekövetkezésének pillanatában védelmet nyújtanak a járművezetőnek, ami a legfontosabb, ugyanis a borulás esetén megpróbálják megakadályozni a jármű többszöri átfordulását.

Összességében biztonsági szempontból a leghangsúlyosabbnak a képzéseket, a jármű irányítására és használatára irányuló oktató programok megszervezését mondhatjuk, főként a motorkerékpár-vezetési gyakorlattal nem rendelkező járművezetők számára. Ezek a képzések főként a négykerekű motorkerékpárral közlekedők oktatására összpontosítanak, a biztonságos vezetési gyakorlat kialakítására, továbbá a közlekedésbiztonsági szempontból veszélyes helyzetek felismerésére és azok lehetőséghez mérten történő elkerülésére.

A pontos statisztikai számítások érdekében és a későbbi vizsgálatok érdekében szükséges, hogy a Központi Statisztikai Hivatal statisztikaiban a négykerekű motorkerékpárokat külön is lehessen mérni, így pontos adatokat lehetne kapni külön a kétkerekű motorkerékpárokról és külön a három vagy négykerekű motorkerékpárokról. Ezzel meg lehetne könnyíteni az elemzők és értékelők munkáját, amely elősegítené a későbbiekben a jogszabályok hatékonyságának az ellenőrzését és a következő intézkedések irányát is meghatározná.

Irodalomjegyzék

- Alawi, K.; Lynch, T.; Lim, R. – All-terrain vehicle major injury patterns in children: A five-year review in Southwestern Ontario. *Can. J. Emerg. Med.* 8(4) – 2006. 277–280.
- Bansal, V.; Fortlage, D.; Lee, J.; Kuncir, E.; Potenza, B.; Coimbra, R. – A 21-year history of all-terrain vehicle injuries: Has anything changed? *Am. J. Surg.* 195(6). – 2008. 789–792.
- Clapperton, A.J.; Herde, E.L.; Lower, T. – Quad bike related injury in Victoria, Australia. *Med. J. Aust.* 199(6) – 2013. 418–422.
- Felföldi Péter – Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten. *Belügyi Szemle* 2021/7
- Hall, A.J.; Bixler, D.; Helmkamp, J.C.; Kraner, J.C.; Kaplan, J.A. – Fatal All-Terrain Vehicle Crashes. *Am. J. Prev. Med.* 36(4). – 2009. 311–316.
- Krauss, E.M.; Dyer, D.M.; Laupland, K.B.; Buckley, R. – Ten years of all-terrain vehicle injury, mortality, and healthcare costs. *J. Trauma* 69(6). – 2010, 1338–1343.
- McIntosh, A.S.; Patton, D.A.; Rechnitzer, G.; Grzebieta, R.H. – Injury mechanisms in fatal Australian quad bike incidents. *Traffic Inj. Prev.* 17(4) – 2015. 386–390.
- Mészáros Gábor – A halálos motorkerékpáros balesetek és a sebességtúllépés összefüggéseinek vizsgálata (2014-2015). *Közlekedéstudományi Szemle* 2018/6
- Mészáros Gábor, Felföldi Péter – Autópályán biztonságosan? *Belügyi Szemle* 2021/6
- Major Róbert – A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében. *Belügyi Szemle* 2021/2
- Yuma, P.J.; Maxson, R.T.; Brown, D. – All-terrain vehicles and children: History, injury burden, and prevention strategies. *J. Pediatr. Health Care* 20(1) – 2006, 67–70.

Internetes források

- URL1: Központi Statisztikai Hivatal - Személy sérüléssel közúti közlekedési balesetek az okozók szerint https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ods003.html (letöltve: 2022. november 7.)
- URL2: Központi Statisztikai Hivatal - Személy sérüléssel közúti közlekedési balesetek az okozók szerint, havonta https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0074.html (letöltve: 2022. november 7.)
- URL3: Központi Statisztikai Hivatal - Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett új és használt közúti járművek száma gépjárműnemenként https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ode002.html (letöltve: 2022. november 7.)
- URL4: Nemzeti Jogszabálytár, 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=1732.371008 (letöltve: 2021. szeptember 18.)
- URL5: Nemzeti Jogszabálytár, 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=1732.371008 (letöltve: 2021. szeptember 18.)
- URL6: 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100326.kor.2.melléklet> (letöltve: 2022. november 16.)
- URL7: 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról 3. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100326.kor.2.melléklet> (letöltve: 2021. november 16.)
- URL8: 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról 57. § (1) <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100326.kor> (letöltve: 2022. november 7.)

- URL9: 11. és 11/A melléklet a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelethez. Közúti járművek fényvisszaverő rendszámabláinak műszaki leírásaI. A rendszámábla típusai, méretei és anyaga, „B” típusú rendszámábla rajzai, 2. ábra <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100326.kor> (letöltve: 2022. november 16.)
- URL10: 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről 33.§, (3), (4) <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000006.koh> (letöltve: 2022. november 7.)
- URL11: Dr. Koszoru István: Irány az aszfalt? <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/quadokforg/> (letöltve: 2022. november 16.)
- URL12: ADAC: Quads: Führerschein, Sicherheit und Zulassung <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsmittel/quad/> (letöltve: 2021. szeptember 21.)
- URL13: oesterreich.gv.at: Quads/Trikes/ATVs https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/Elektro-Scooter,-Quads-und-Co/Seite.280100.html (letöltve: 2022. november 16.)
- URL14: motoservices.com:La Legislation et la réglementation du Quad en France <https://www.motoservices.com/quad/quads.htm> (letöltve: 2022. november 16.)
- URL15: legifrance.gouv.fr: Code de la route : Chapitre Ier : Motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, cyclomoteurs et cycles. (Articles R431-1 à R431-11) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006159608/2021-05-28 (letöltve: 2022. november 16.)
- URL16: Nemzeti Jogszabálytár, 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, 1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelethez, II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak r/2. http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=1732.371008 (letöltve: 2021. szeptember. 23.)
- URL17: http://www.kymco-parts.eu/media/catalog/category/LA30CE_GR_.jpg (letöltve: 2021. szeptember. 23.)
- URL18: Nemzeti Jogszabálytár, 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, 1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelethez, II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak r/3. http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=1732.371008 (letöltve: 2021. szeptember. 23.)
- URL19: https://www.aixam.hu/ressources/medias/mopedautok-min_citspo_34av_bla_png_ombre.jpg?v2 (letöltve: 2021. szeptember. 23.)
- URL20: tars.unsw.edu.au: Quad Bike Performance Project http://www.tars.unsw.edu.au/research/Current/Quad-Bike_Safety/Performance_Project.html (letöltve: 2022. november 16.)

Kiss Tibor

Újra az igazi rendőrautóról, avagy egy kutatás eredményei

The real police car – part II

Absztrakt

Jelen tanulmány „Az igazi rendőrautó” címmel megjelent korábbi cikk folytatásának tekinthető. Míg a hivatkozott írás a rendőrségnél alkalmazott járőrgépkocsik biztonságával foglalkozott olyan értelemben, hogy a rendőri munka során a rendőrt ért támadások miként minimalizálhatók a gépkocsi megfelelő kialakításával, addig ez a tanulmány az érintettek témához kapcsolódó véleményét mutatja be, interjú és kérdőíves felmérés formájában.

Kulcsszavak: intézkedéstaktika, biztonság, kísérés, rendőrautó

Abstract

This paper is a follow-up to an earlier article entitled "The real police car". While that article was concerned with the safety of police patrol cars in terms of how to minimise assaults on police officers during police work by designing the car properly, this study presents the views of the stakeholders on the subject, in the form of an interview and a questionnaire survey.

Keywords: tactics, security, escort, police car

Bevezetés

Az igazi rendőrautó címmel megjelent tanulmányban¹ a gépjárművel történő előállítások és kísérések biztonságosabbá tételének egyik alapvető feltételrendszerét vizsgáltam. A rendkívüli események lehetőségeinek minimalizálása érdekében megpróbáltam 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 lehetőségek szerinti maximalizálására az előállítások, valamint a kísérések foganatosítása során. A bemutatott technikai lehetőségek mellett fontosnak tartom a rendőrkollégák véleményét is, ezért jelen tanulmányban ezt kívánom bemutatni.

Először interjút készítettem Suki Sándor r. zászlós úrral, majd egy anonim kérdőíves kutatást végeztem a kollégák körében. Ezeket mutatom be.

Interjú Suki Sándor r. zászlós úrral

Kiss Tibor: Tisztelt Zászlós Úr! Köszönöm, hogy elfogadta a felkérésemet, amelyben dolgozatom témájával, az előállítások és kísérések során a rendkívüli események lehetőségeinek minimalizálására irányuló vizsgálatot végzek a szolgálati járőrgépkocsik átalakítására, és jogi normák módosítására tett javaslataimmal.

Suki Sándor: Nagyon szívesen vettem a megkeresést.

K.T.: Kérem mondjon magáról néhány szót.

S.S.: Suki Sándor zászlós vagyok, a Tatabányai Rendőrkapitányság Közrendvédelmi Osztályán dolgozom Szolgálatirányító parancsnoki beosztásban. Vezető intézkedéstaktikai instruktorként, csapatszolgálati instruktorként és közelharcoktatási képesítésekkel rendelkezem. Szakmai életutam úgy alakult, hogy 1996-ban katonaként szereltem fel és harckocsizóként szolgáltam. 2007 áprilisában kerültem át a rendőrség állományába. Először járőr, majd szolgálatirányító parancsnok, később körzeti megbízotti beosztásokat töltöttem be. Jelenleg ismét, mint szolgálatirányító parancsnok látok el feladatokat. Ezen kívül 2007 és 2012 közötti időben a kapitányságon ekkor működő Turul Taktikai Csoport tagja voltam.

¹ Kiss, 2022, 60.;

1. kép: Suki Sándor rendőr zászlós



Forrás: Szerző

K.T.: Kérem mondja el, hogy a jelenlegi előírásokat és technikai lehetőségeket figyelembe véve hogyan kell végrehajtani egy szakszerű előállítást.

S.S.: Az előállítást lehetőség szerint legalább két fő hajtja végre. A gépkocsiba történő beszállítást mindenképp megelőzi egy ruházatvizsgálás. Ez szavatolja a biztonságos és szakszerű végrehajtást, ugyanis a szolgálati járőr gépjárművek nem kísérésre kialakított gépjárművek. Tehát annak veszélye, hogy egy előállított személy a kísérés során megtámadhatja a rendőrt az utazás során, az meglehetősen nagy. Ezért az előállítást, és egyébként a kísérést is úgy kell végrehajtani, hogy az intézkedés alá vont személy a gépjárműben a jobb hátsó ülésen foglal helyet, mellette kell helyet foglalnia az egyik kísérő rendőrnek. Így lehet minimalizálni a jelenlegi technikai feltételek mellett azt, hogy az utazás során a sofőrt támadás érje és ezzel nem csak a kényszerintézkedés, de a közlekedésben résztvevők biztonsága veszélybe kerüljön. Intézkedéstaktikai szempontból bilincs alkalmazása esetén a hátra helyzetbe történő bilincselés javasolt, ezzel is csökkentve a rendkívüli esemény bekövetkezésének lehetőségét.

K.T.: Milyen típusú rendkívüli esemény bekövetkezésének van reális esélye az előállítások/kísérések során?

S.S.: Amennyiben a személy kezei egyáltalán nincsenek, vagy előre helyzetbe vannak bilincselve, úgy reális lehet az esélye egy szökési kísérletnek. Ezen kívül amennyiben a nem megfelelő ruházat átvizsgálásból kifolyólag a személynél maradt olyan tárgy vagy eszköz, amellyel sérülést tud és akar is okozni, abban az esetben egy támadás lehetősége is fennáll. Itt annak is reális esélye lehet, és korábban volt is rá példa sajnos, hogy a személy az intézkedő rendőr fegyverét is megszerezheti. Természetesen a ruházatot a közterületek, nyilvános helyeken csak részlegesen tudja az intézkedő rendőr átvizsgálni, azonban, ha olyan eszköz marad a személy birtokában, amivel egy támadást vagy akár önkárosítást tud okozni, akkor mindenképp vizsgálni fogják az intézkedő rendőrök felelősségét.

K.T.: Bilincs alkalmazására az előállítások során minden esetben szükség van?

S.S.: Intézkedéstaktikai szempontból véleményem szerint igen. Az előállítást végrehajtó rendőr nem tudhatja, hogy az a személy, akivel szemben az intézkedést lefolytatja, az valójában kicsoda. Itt nem elsősorban a személyes adataira gondolok, bár sok esetben azt sem biztos, hogy tudja. Arra gondolok, hogy nem tudhatja a rendőr, hogy az intézkedés alá vont személynek milyen rejtegetnivalója van, hogy esetleg az intézkedés során kiderül, hogy ő egyébként mindenáron menekülni akar a hatóság elől valamilyen okból kifolyólag. A szolgálati szabályzat alapján azt az intézkedés alá vont személyt kell megbilincselni, és itt a szabályzat kitér, hogy ráadásul hátra helyzetbe, akit egy fős rendőrrjárőr állít elő.

K.T.: Véleménye szerint ezügyben szükséges-e a normákat úgy módosítani, hogy azok minden esetben lehetővé tegyék a bilincs alkalmazását az előállítások során?

S.S.: Igen. Ezügyben erre nagy szükség lenne. A korábban említett okokból kifolyólag mindenképp. Azt is figyelembe kell venni, hogy egy kezdetben együttműködő személy is bármikor agresszívvá válhat. Nem tudjuk az emberi természetet kiszámítani. Igen, szükséges.

K.T.: Eddig elsősorban az előállításról beszéltünk. Egy kísérés során hogyan változnak az utazással kapcsolatos szabályok?

S.S.: Kísérés során a rendőr már sokkal jobb helyzetben van. Itt a norma leírja, hogy külső, rendes kísérés során a kísérelő személyek száma legalább egy fővel meg kell haladja a kísért személyek számát. Itt a bilincs, a bilincsrögzítő öv és a vezetősár használata már kötelező is bármikor használható. Indokolt esetben megerősített kísérést is lehet alkalmazni.

K.T.: Tapasztalt-e szolgálata során előállítás vagy kísérés során rendkívüli eseményt?

S.S.: Szerencsére az általam végrehajtott intézkedések során szökést vagy támadást nem kíséreltek meg ezidáig. Azonban az ellenszegülés szinte mindennapos. Bár ezek legtöbbje már az intézkedés során bekövetkezik. Így már egy testi kényszer, valamint bilincs alkalmazását követően kerülnek a személyek a gépkocsiba. A kapitányságunk vonatkozásában is már, de tudomásom szerint szinte mindenhol előfordult már, hogy az előállított személy különböző tárgyakat rejtettek el a gépkocsi ülőlapja és háttámlája közé.

K.T.: Milyen egyéb reális veszéllyel kell számolnia annak a rendőrnek, aki a kísért személy mellett foglal helyt a szolgálati gépkocsiban? Gondolok itt egészségügyi vagy más jellegű veszélyekre.

SS.: Igen. Számtalan esetben derül ki a kísért személyek vonatkozásában utólag, például fogdai befogadás során, hogy olyan fertőző betegségben szenved, amely a rendőrrre is veszélyt jelent. Ez komoly veszélyt jelent nap mint nap a szolgálatot ellátó rendőrökre.

K.T.: Térjünk át arra az elképzelésre, amely a dolgozatom alapját képezi. Mit gondol róla, mennyire lenne hasznos egy olyan szolgálati gépkocsi, melyekben térelválasztó, műanyag ülőfelület, sima ajtóburkolat és ezekhez hasonló módosításokkal van felszerelve?

S.S.: Én azt gondolom, hogy jelenlegi állapotokat tekintve akár évtizedek múlva valósulhat ez meg nálunk. Ezt az Egyesült Állomokban nagyon régóta használják és amint hallottam, nem is válnának meg ettől a módszerről.

K.T.: Javasolná ezen módosítások bevezetését?

S.S.: Ezeket intézkedéstaktikai és egészségügyi szempontokat is figyelembevéve nagyon javaslom, hogy mielőbb, ha lehet kerüljön bevezetésre. Ezt egy rendkívül jó elképzelésnek tartom. Azt tudom mondani, hogy nagyon remélem, hogy még az én szolgálati időm alatt eljut odáig a rendőrség, hogy az ilyen meglátásokat és kezdeményezéseket is figyelembe veszi.

K.T.: Nagyon köszönöm, hogy rendelkezésre állt és megosztotta tapasztalatait, véleményét.

S.S.: Én is köszönöm a lehetőséget.²

Online anonim kérdőív

A téma objektív megvizsgálása érdekében egy online kitölthető anonim kérdőívet juttattam el a hivatásos állomány részére. A kérdőív a Google erre a célra létrehozott alkalmazásával készült. A kitöltők semmilyen módon nem kerültek befolyásolásra, mivel nem láthatták az addig beérkezett válaszokat. Így mindenki a saját véleménye alapján nyilatkozhatott a teszt során.

A kérdőív segítségével felmértem azon kérdésköröket, melyek a dolgozat gerincét képezik. Fontos kérdés volt, hogy a hivatásos állomány lát-e reális veszélyt az előállítások és kísérések végrehajtásában. Az is kérdésként merült fel, hogy tapasztalt-e személyesen ilyen eseményt. Ezzel a kérdéssel következtetni lehet arra is, hogy mekkora a látencia az ilyen jellegű eseményekkel kapcsolatban. Továbbá, hogy a kitöltő szívesen teljesítene-e olyan gépjárművel szolgálatot, amely azokkal az átalakításokkal van ellátva, amelyeket korábbi tanulmányomban felvázoltam.

A kitöltők közel 75%-a férfi, 25%-a nő volt.

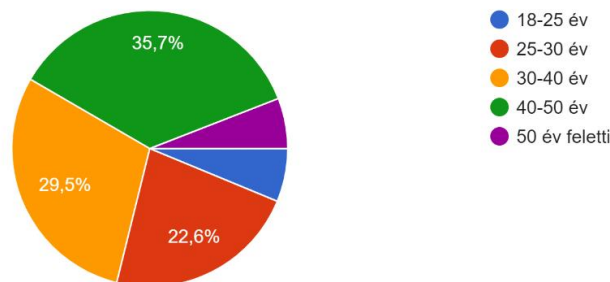
² Az interjú 2022. március 29. napon készült a Tatabányai Rendőrkapitányság épületében.

Életkorukat tekintve elmondható, hogy a válaszadók életkorának aránya változatos.

1. ábra: Életkor diagram

Kitöltő életkora?

305 válasz



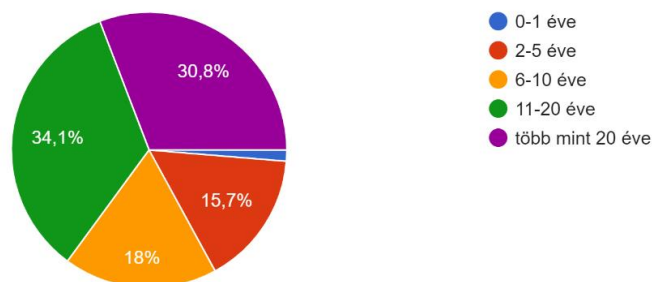
Forrás: Szerző

Valamennyi korosztály képviseltette magát a kérdőív kitöltésében. A teljes rendőri állomány életkori felosztására nem találtam adatot, de az általam eddig tapasztaltak alapján a fenti diagram megközelítőleg jól szemlélteti a rendőrségen dolgozó hivatásos állomány életkor szerinti felosztását. Kérdés volt, hogy a válaszadó mióta dolgozik hivatásosként.

2. ábra: Munkaviszony diagram

Mióta dolgozik hivatásosként?

305 válasz



Forrás: Szerző

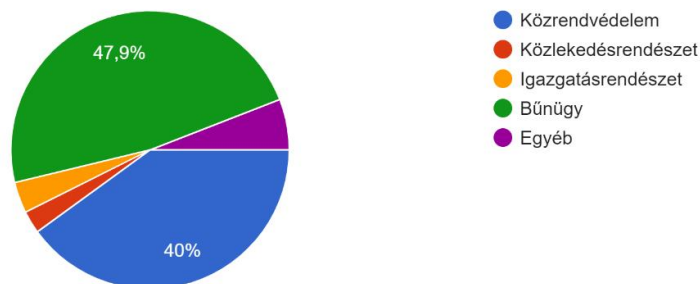
A diagram alapján látható, hogy a válaszadók valamennyi korcsoportból kitöltötték a kérdőívet. A legtöbben, összesen 104-en 11 és 20 év közötti szolgálati időt jelöltek meg. 94 kitöltő nyilatkozott úgy, hogy már több mint 20 éve teljesít szolgálatot.

A kitöltők szakterületét tekintve elmondható, hogy a 305 főből 146 dolgozik bűnügyi és 122 dolgozik közrendvédelmi szakterületen.

3. ábra: Szakterület diagram

Milyen szakterületen dolgozik?

305 válasz



Forrás: Szerző

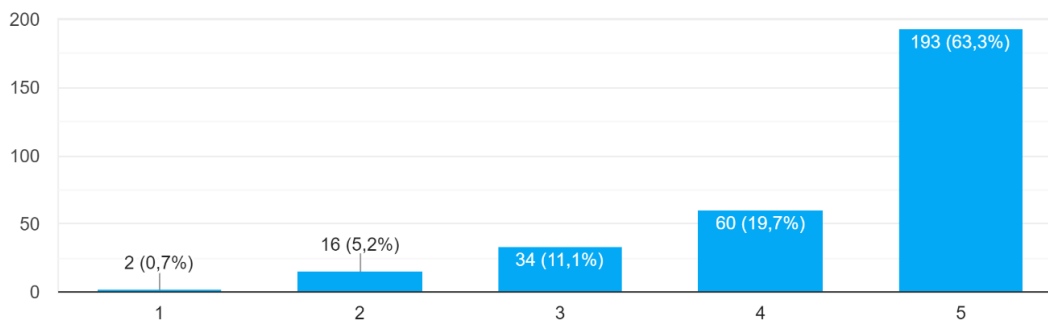
Ezek az összesen nyilatkozók 87,9%-a. Az előállítások és kísérések igen jelentős részét is ez a két szakterület végzi.

A dolgozat kérdésköréhez kapcsolódó első kérdés az volt, hogy a kitöltő lát-e reális esélyt arra, hogy rendkívüli esemény következzen be egy előállítás vagy kísérés során. ()

4. ábra Rendkívüli esemény bekövetkezésének esélyei

Van reális esélye annak Ön szerint, hogy a jelenlegi járógépkocsikkal történő előállítás vagy kísérés során rendkívüli esemény következzen be? 1 (Egyáltalán nincs) - 5 (Igen, bármikor előfordulhat)

305 válasz



Forrás: Szerző

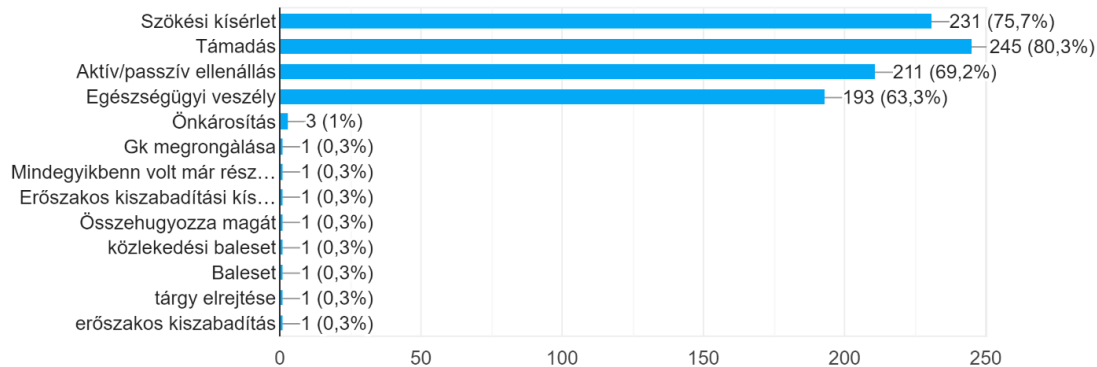
A diagramon látható, hogy a válaszadók több mint 63%-a, 193 fő gondolja úgy, hogy bármikor történhet ilyen esemény. További 19,7%-a gondolja úgy, hogy nagy a lehetősége annak, hogy bekövetkezzen egy rendkívüli esemény. Csupán két személy nyilatkozott úgy, hogy egyáltalán nem lát arra esélyt, hogy bármiféle rendkívüli esemény bekövetkezhet egy kíséresi vagy előállítási feladat során. Ezen két fő közül a 193-as kitöltő válasza azért meglepő, mert egy későbbi kérdésre, miszerint szolgálata során személyesen volt-e része kísérés vagy előállítás során rendkívüli eseményben, úgy válaszolt, hogy igen. Szökési kísérlet során volt jelen. A másik személy, a 287-es számú tesztkitöltő egy másik kérdésre úgy nyilatkozott, hogy kísérés és előállítás során a támadás és az egészségügyi veszély reális esélyét látja a kísérések és előállítások során. A számok alapján azonban kijelenthető, hogy a kitöltők csupán elhanyagolható része gondolja azt, hogy egyáltalán nem, vagy csak csekély eséllyel következhet be rendkívüli esemény az előállítások és kísérések során.

A következő kérdés arra irányult, hogy a kérdőívet kitöltő személy milyen típusú rendkívüli esemény bekövetkezését tartja reálisnak. (ábra) Itt több előre megfogalmazott válasz és saját egyedi válasz megadása is lehetséges volt.

5. ábra Valószínűleg bekövetkező események típusa

Milyen rendkívüli esemény bekövetkezését vagy veszélyt tart reálisnak a kísérések, előállítások során? (több válasz is megjelölhető)

305 válasz



Forrás: Szerző

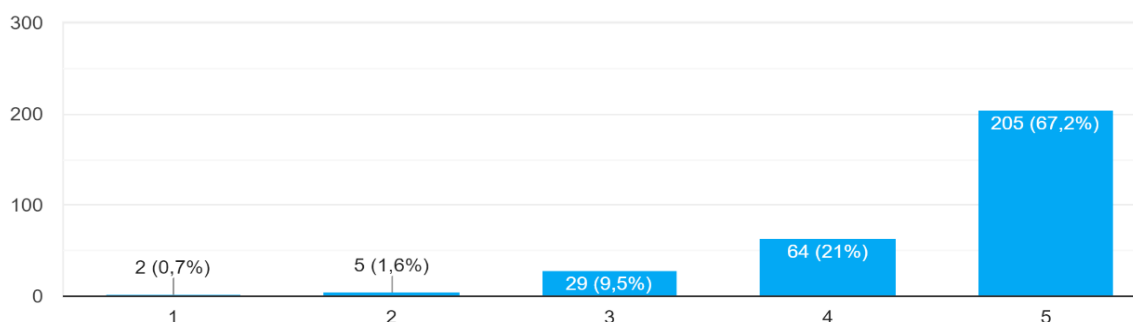
A válaszokból jól látható, hogy az előre megfogalmazott válaszok közül mindet a kitöltők igen reális veszélynek látják. A támadást, valamint a szökési kísérletet tartja a leginkább reális veszélyforrásnak az állomány jelentős része. Azonban az ellenszegülés és az egészségügyi jellegű veszélyeket is nagy számban jelölték meg.

A következő kérdéskör a feladat végrehajtást végző rendőrök egészségügyi veszélyeztetettségével foglalkozott. (ábra) A jelenlegi szabályok mellett és gépkocsik használatával végrehajtott előállítások és kísérések során a végrehajtást végző rendőr, leginkább a kísért személy mellett ülő egészségének veszélyeztetettsége volt a kérdés tárgya.

6. ábra Egészségügyi kockázat érzése

A jelenlegi szabályok mellett a gépkocsik használatával végrehajtott előállítások és kísérések során reális esélyt lát arra, hogy a végrehajtó állomány megfertőződjön? (1-nem, 5-igen)

305 válasz



Forrás: Szerző

A diagram alapján megállapítható, hogy a kérdőívet kitöltő rendőrök közül 205 fő rendkívül nagy, 64 pedig nagy esélyt lát egészségügyi jellegű veszélyforrásra. A maradék 36 válaszadó közül is 29 közepes fokúnak jellemezte ezt a típusú kitettséget. Csupán két személy választotta a lehetőségek közül azt, hogy egyáltalán nincs veszélyben a feladat végrehajtása során a rendőr.

Ezen válaszadók közül az egyik a 193-as számú kitöltő volt. Válasza azért érthetetlen, mert egy későbbi kérdéskörben, mely arra vonatkozott, hogy személyesen volt-e olyan kísérésben vagy előállításban szerepe, amelynek csak a végezte után derült ki, hogy a kísért személy fertőző betegségben szenvedett, azt a választ adta, hogy igen, volt ilyen eseményben része.

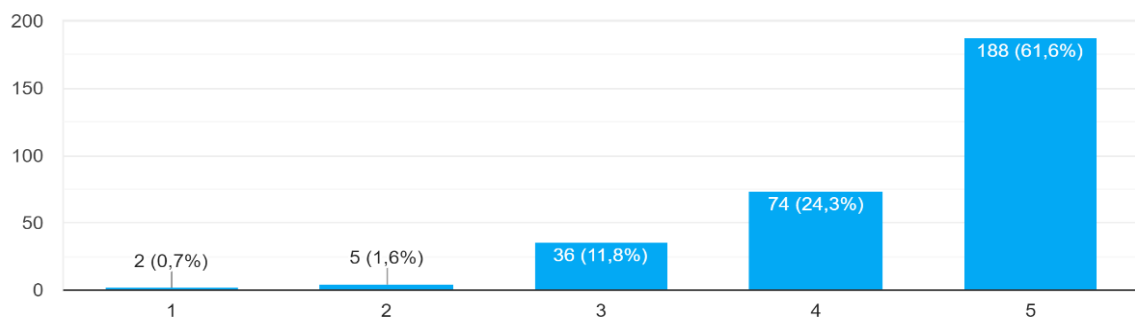
A másik, ilyen választ adó személy a 226-os kitöltő volt. Ennek a személynek a válasza azért kétséges, mert a veszélyforrások lehetőségei közül ő az aktív/passzív ellenállás mellett az egészségügyi veszélyt jelölte meg.

A kérdőív következő témája a felelősségre vonástól való félelmet kísérelte meg elemezni: Ha rendkívüli esemény következik be egy előállítás vagy kísérés során, tartana attól, hogy a végrehajtást végzőknek meg lesz állapítva? 1 (Nem) - 5 (Igen, egészen biztos, hogy felelősségre lesznek vonva)

7. ábra Felelősségre vonástól való félelem

Ha rendkívüli esemény következik be egy előállítás vagy kísérés során, tartana attól, hogy a végrehajtást végző felelősségét megállapítják? (1-nem, 5-igen)

305 válasz



Forrás: Szerző

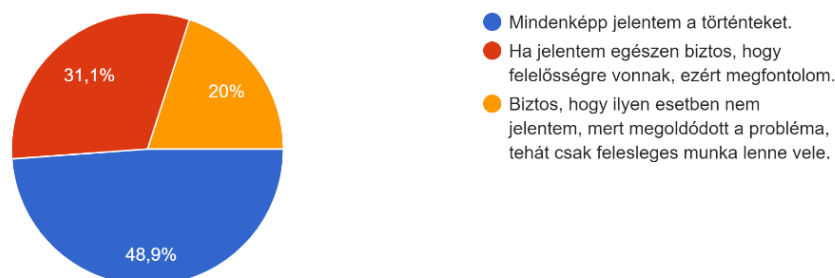
A diagram alapján látható, hogy az állomány rendkívül nagymértékben tart az esetleges felelősségre vonástól. A 305 válaszadóból 188 biztos benne, 74 pedig szinte biztos benne, hogy meg lesz állapítva a felelőssége egy esetleges rendkívüli esemény bekövetkezésekor. A számok alapján elhanyagolható azon válaszadók mennyisége, akik biztosak abban, hogy nem lesznek felelősségre vonva. (7. ábra)

Ehhez a témakörhöz kapcsolódott a következő kérdés is: Ha rendkívüli esemény következik be a kísérés vagy előállítás során, sérülés vagy anyagi kár nem keletkezett és az azonnal elhárításra kerül. Ha az esemény mások számára tudomásra jutása kizárt, megfontolja, hogy nem jelenti az eseményt?

8. ábra Rendkívüli esemény jelentési hajlandóság

Ha rendkívüli esemény következik be a kísérés vagy előállítás során, de sérülés vagy anyagi kár nem keletkezett és az azonnal elhárításra kerül, jelenti-e az eseményt?

305 válasz



Forrás: Szerző

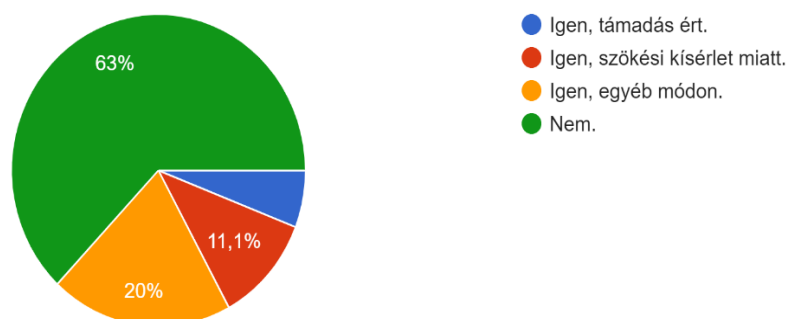
A diagram alapján látható, hogy az állomány több mint 50%-a egy ilyen esetben vagy egészen biztos, hogy nem tesz jelentést, vagy megfontolja azt. A felelősségre vonástól való félelem jelentős mértékben megállapítható. Azonban azt is érdemes lehetne vizsgálni, hogy azon személyek, akik egészen biztos jelentik a történeteket, nem-e azért teszik, mert ha később derül ki az eset, akkor sokkal súlyosabb mértékű büntetésre számíthatnak. Ez azonban nem ennek a dolgozatnak a témája.

A következő kérdés a kitöltő személyes tapasztalataival foglalkozott.

9. ábra Eddigi szolgálatokban történt rendkívüli események

Eddigi szolgálata során történt rendkívüli esemény kísérés vagy előállítás során, melynek részese volt? (akkor is legyen "igen" a válasz, ha nem jelentette az eseményt)

305 válasz



Forrás: Szerző

A diagram alapján megállapítható, hogy a kérdőívet kitöltő rendőrök 37%-a már részese volt valamiféle rendkívüli eseménynek a szolgálata során történt előállítások, kísérések során. (9. ábra) Ez igen magas szám. 305 rendőrből 113 már került ilyen helyzetbe. Ezek közül is 18-at megtámadott a kényszerintézkedéssel érintett. Dolgozatom fő kérdése, hogy ezt a 37%-ot hogyan lehetne a lehető legkisebb mértékűre csökkenteni. Ez a diagram mutatja meg a legjobban, hogy igenis szükség van változtatásokra.

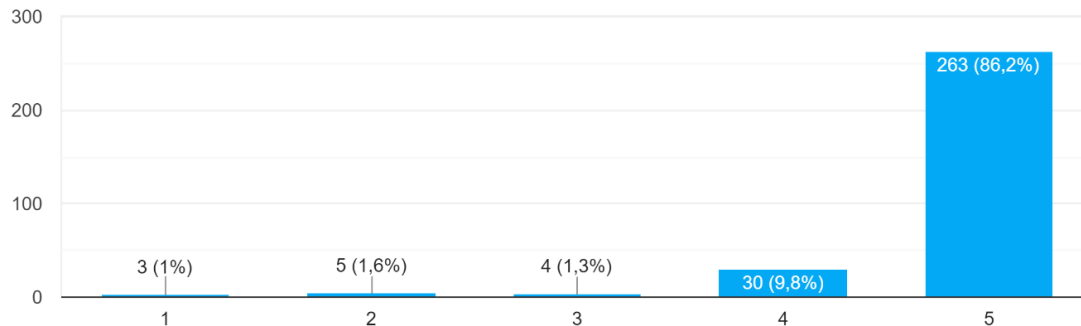
A következő kérdés így került megfogalmazásra: Biztonságosabbnak tartaná a kísérések és előállítások végrehajtását, ha a szolgálati járógépkocsik fel lennének szerelve a korábban említett módosításokkal?

(térelvásztó, műanyag ülés, módosított hátsó ajtópanel) 1 (Nem, nincs rá szükség) - 5 (Igen, sokkal biztonságosabb lenne)

10. ábra Javasolt módosítások megítélése a biztonság szempontjából

Biztonságosabbnak tartaná a kísérések és előállítások végrehajtását, ha a szolgálati járőrgépkocsok fel lennének szerelve a fent említettekkel?

305 válasz



Forrás: Szerző

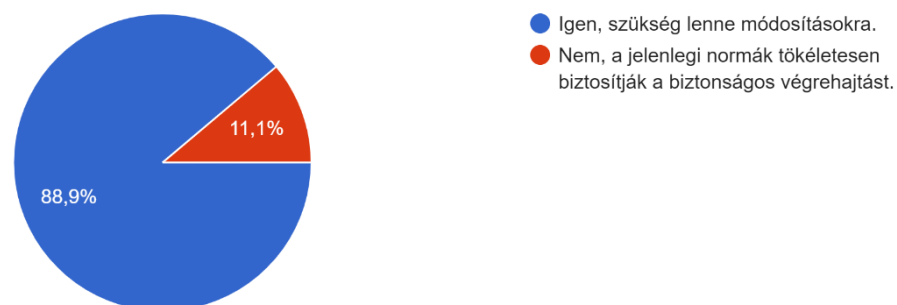
A diagram alapján látható, hogy az állomány kimagasló mértékben tartaná biztonságosabbnak a feladatellátást a módosításokkal ellátott gépkocsival. A válaszadók 96%-a gondolja úgy, hogy nagymértékben, vagy sokkal biztonságosabban tudná végrehajtani a feladatát egy olyan járművel, amely módosításokkal van ellátva. (10. ábra)

Jogi normákkal kapcsolatos kérdést is megfogalmaztam a kérdőívben: Ön szerint szükséges a jelenlegi jogi normák módosítása annak érdekében, hogy biztonságosabban hajtsen végre egy előállítást? (pl.: bilincs alkalmazásának lehetővé tétele az előállítás során, akár egy teljesen együttműködőnek tűnő személlyel szemben is)

11. ábra A jogi környezet megítélése a biztonság szempontjából

Ön szerint szükséges a jelenlegi jogi normák módosítása annak érdekében, hogy biztonságosabban hajtsen végre egy előállítást?

305 válasz



Forrás: Szerző

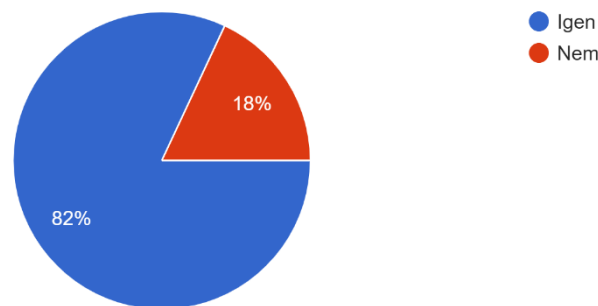
A kérdésre válaszoló 305 fő közül 271 válaszolt úgy, hogy szükség lenne egyes jogszabályok módosítása a biztonságos végrehajtás érdekében.

Az utolsó előtti kérdés az egészségügyi veszéllyel foglalkozott.

12. ábra: Egészségügyi veszély

Eddig végrehajtott kísérései, előállításai során előfordult, hogy csak az intézkedés végeztével derült ki, hogy a kísért személy fertőző betegségben szenvedett?

305 válasz



Forrás: Szerző

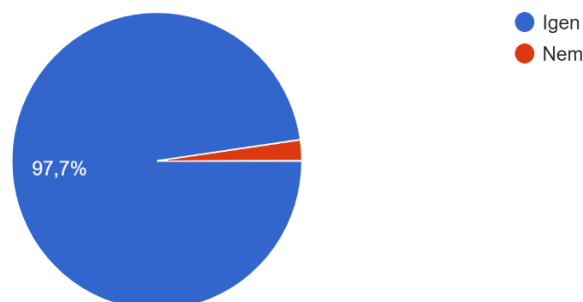
A válaszadók rendkívül magas százaléka, összesen 250 fő válaszolt úgy, hogy már történt vele ilyen eset. (12. ábra) Azt gondolom, hogy ez egyértelműen rámutat arra, hogy milyen nagymértékű egészségügyi veszéllyel kell számolnia egy előállítást vagy kísérést végrehajtó rendőrnek. Különösképp annak, akinek az utazás során közvetlenül a kényszerintézkedéssel érintett mellett kell utaznia. Arról nem is beszélve, hogy a maradék 18%-kal is megtörténhetett, hogy ilyen személlyel utazott, azonban ez még csak utólag sem derült ki.

Végző kérdés arra vonatkozott, hogy mennyire szívesen látna el szolgálatot egy rendőr olyan szolgálati gépkocsival, amely a javasolt átalakításokkal van felszerelve.

13. ábra A jelenlegi és a módosított szolgálati járóautó megítélése

Szívesebben látna el szolgálatot a jelenlegihez képest egy olyan szolgálati járóautóval, amely a fentebb leírt módosításokkal van ellátva?

305 válasz



Forrás: Szerző

A válaszadók véleménye a diagram alapján teljesen egyértelmű. 305 főből 298 nyilatkozott úgy, hogy egy ilyen járművel látna el inkább szolgálatot, a jelenlegi helyett.

Összegzés

Rendőri körökben örök téma, hogy milyen is egy igazán jó járőrgépkocsi. Alapvetés, hogy elsődleges szempontnak a rendőr biztonságát kell tekinteni. Napjainkban azonban mintha ez a szempont háttérbe szorulna, és inkább az a szemlélet uralkodik, hogy rendkívüli események bekövetkezése után megállapítsák az intézkedést foganatosító rendőr felelősségét. A felelősség megállapításán túl nem vizsgálják azon technikai és taktikai fejlesztések lehetőségét, melyekkel a hasonló eseteket meg lehetne előzni. Az állomány körében terjesztett „esettanulmányok” leírásában sem szerepel semmilyen ajánlás. Csak a konkrét esemény és a megállapított felelősség mértéke. Véleményem szerint ez tökéletesen mutatja a rendszert és annak hiányosságait.

Természetes és kétséget kizáró, hogy az intézkedések során az azt végrehajtó rendőr is hibázhat. Amíg az emberi tényező szerepet játszik egy folyamatban, addig nem redukálható a hibalehetőség teljesen nullára, ugyanakkor a technikai feltételekkel és a jogi háttérrel erősíteni kell a rendőr biztonságát, amivel a rendkívüli események is visszaszoríthatók lehetnek. Nagy öröm volt számomra és megerősítette elképzeléseimet az, hogy szinte minden kollégával, akivel akár csak néhány szót váltottam, nagyon pozitívan vették a kezdeményezést. Az pedig, hogy az online kérdőívet kitöltők közül, nemcsak a végrehajtó állomány, hanem vezető beosztású kollégák is nagyon sokan hívtak fel és fejtették ki véleményüket, szintén megerősített abban, hogy a hivatásos állomány valamennyi állománycsoportjába tartozók is úgy látják, szükség van egy új szemlélettel, egy új irányvonallal történő folytatásra.

Irodalomjegyzék

Kiss Tibor – Az igazi rendőrautó, Közbiztonsági Szemle III. évfolyam 1. szám – 2022. június 60-71.

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