

Farkas Péter

Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

A rendőri munka során a rendőrt értelemszerűen rengeteg jogszabály, közjogi szervezetszabályzó eszköz és más, kógens szabályzat köti, hogy a szolgálatát a lehető legbiztonságosabban, legarányosabban és legméltányosabban lássa el. Óhatatlanul fordulnak elő azonban olyan esetek, amelyek rávilágítanak arra, hogy néhány, életben gyakran előforduló szituációt a jogszabályi háttér egyszerűen nem tud konkrétan nevesíteni; mit tehet és mit nem tehet az intézkedő rendőr egy-egy adott helyzetben, hogyan hajtsa végre azt az intézkedést, amelyet egyébként jogszabályok biztosítanak a számára? A többi között e kérdésekre ad választ például a szolgálati szabályzat vagy a rendőrségi törvény. Utóbbi biztosítja a jogszabályi lehetőségeket a bilincs és más kényszerítőeszközök alkalmazásához, a szolgálati szabályzat pedig elmagyarázza és konkrétan nevesíti, hogy ezen eszközöket hogyan, milyen módon, kivel szemben és mikor szabad vagy kell alkalmazni.

Hogyan intézkedjen egy rendőr abban a helyzetben, amelyet a fent említett szabályzók sokasága nem fed le? Hogyan hajtson végre egy jogszabály adta lehetőséget, ha erre vonatkozólag semmiféle szakmai elvárás vagy leírás nem keletkezett? Hogyan vonható felelősségre a rendőr, ha egy ilyen intézkedés során anyagi kár vagy személyi sérülés keletkezik? Ki és mi alapján dönthet az intézkedés jog- és szakszerűségéről, ha azt sem tudni pontosan, hogy ezt az intézkedést hogyan kellene fogatosítani?

A megállásra kényszerítés

A rendőrségi törvény szerint: „A bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében – ha járművel menekül – a rendőrség mások személyét és biztonságát nem veszélyeztetve a járművet követheti és megállásra kényszerítheti.”

E jogszabály értelmezésére és a „hogyan” kérdés megválaszolására a szolgálati szabályzat a következőket deklarálja:

„Az Rtv. 51. § (3) bekezdésében meghatározott megállásra kényszerítéshez a rendőr szolgálati járművet, továbbá gépjármű elfogó hálót is felhasználhat. Ennek során a szolgálati járműben keletkezett kárért – ha az erre vonatkozó vizsgálat a kényszerítő eszközök alkalmazásával kapcsolatos szabályok megsértése miatt más következtetésre nem jut – a rendőrt kártérítési felelősség nem terheli.”

A fogalmi elemek mondatba foglalásával a következő definíciót alkotom meg: A megállásra kényszerítés olyan speciális kényszerítőeszköz, amelyet a rendőr a külön törvény szerint rendszeresített technikai eszközzel – szolgálati gépjármű, gépjárműelfogó háló –, a szolgálati gépjármű és a megállítandó jármű együttes mozgása közben – ha kell, a technikai eszközök útján a menekülő tárggyal érintkezve vagy a tárgyra erőszakot kifejtve – alkalmaz a rendőri intézkedés elől járművel menekülő, aktívan ellenszegülő személlyel szemben.

Az útzár

A közlekedők számára az útzár fogalmát a KRESZ az úttal kapcsolatos fogalmak között definiálja: „Az útzár a közútnak, rendőrségi ellenőrzés céljából, a járművek továbbhaladását akadályozó eszközökkel történő lezárása.”

A vonatkozó közjogi szervezetszabályzó eszközünk a 9/1996. (III. 21.) ORFK utasítás az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról. Ezen titkos ügyiratkezelési minősítéssel ellátott (a továbbiakban: TÜK-ös) utasítás tíz pontban és alig több mint egy oldalon keresztül taglalja a fent megjelölt kérdéseket.

Eszerint az útzár nem más, mint: „A rendőri intézkedés elől járművel menekülő személy feltartóztatására, elfogására szolgáló kényszerítő eszköz, amely a járművet – gumiabroncsainak kilyukasztásával (tüskés útzár), építmény, technikai berendezés vagy ezek hiányában bármilyen eszköz (pl.: jármű, műszaki akadály stb.) torlaszszerű telepítésével – megállásra kényszeríti.”

A fent jelölt norma szabályozza azonban azt, hogy ki alkalmazhat útzárat; erre figyelemmel: „Útzárat csak ellenőrző áteresztő pont (EÁP) szolgálati csoport alkalmazhat.”

Az EÁP ereje 3-4 főtől egészen 20–26 főig terjedhet, tehát legalább 3 rendőrnek kell jelen lennie ahhoz, hogy ezt a kényszerítőeszközt alkalmazhassák.

Emellett a rendőrség szolgálati szabályzata azt is deklarálja, hogy ki jogosult ennek elrendelésére.

Ennek értelmében elrendelheti:

- „országos rendőrfőkapitány;
- rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes;
- bűnügyi országos rendőrfőkapitány-helyettes;
- műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes;
- a Terrorelhárítási Központ által védett létesítmények vagy biztosított rendezvények, továbbá a Terrorelhárítási Központ által védett személyek programhelyszíneinek vonatkozásában, illetve a hatásköre szerint ellátott speciális feladatok végrehajtása során – a Terrorelhárítási Központ főigazgatója;
- illetékességi területén – az autópálya és az autópálya kivételével – a megyei (fővárosi) rendőrfőkapitány, a rendőrkapitány vagy a határrendészeti kirendeltség vezetője.”

A rendőrség mellett az Országgyűlési Őrség is alkalmazhat útzárat. „(3) Az országgyűlési őr kényszerítő eszközként testi kényszert, bilincset, vegyi eszközt, elektromos sokkoló eszközt, rendőrbotot, útzárat, megállásra kényszerítést, löfegyvert a Rendőrségről szóló törvényben meghatározottak szerint alkalmazhat.” Annak ellenére, hogy az Országgyűlési Őrség másodlagos rendészeti szervnek tekinthető:

„A kissé zavaros jogalkotói fogalmazáshoz képest, ha megvizsgáljuk az őrség tényleges feladatát, akkor megállapíthatjuk azt, hogy a szervezetet egyértelműen a biztonság megvédéséhez köthetjük (»Országgyűlés védelme, függetlenségének [...] biztosítása, [...] személyvédelem, [...] tárgyalási rend fenntartása«), amelyhez klasszikus kényszerintézkedési jogkörök társulnak (»testi kényszer, bilincs, vegyi eszköz, sokkoló, rendőrbot, löfegyverhasználat«), vagyis indokolt a másodlagos rendészeti szervek közé sorolása.”

A mindennapok tapasztalatai

Ahhoz, hogy megértsük, milyen problémák merülhetnek fel az útzár alkalmazásával, illetve a megállásra kényszerítéssel kapcsolatban, valóságos, megtörtént eseményeken keresztül szemléltetjük a szabályzók hiányosságait.

H. S. menekülése

Gépkocsizó járőrszolgálatuk teljesítése során a rendőrök egyértelműen, minden kétséget kizáróan felismerték H. S.-t, aki velük szemben közlekedett egy gépjárművet vezetve. A személy a vezetéstől eltiltás hatálya alatt állt, valamint négy különböző elfogatóparancs volt ellene érvényben. Győr város területén megkísérelték intézkedés alá vonni, ez alól a személy a járművel kivonta magát, majd az M1-es autópályán és az 1. sz. főúton, valamint különböző mellékutain megkísérelt menekülni. Kollégáim nevezettet nyomon követték, majd Komárom város közigazgatási területén elfogták, és előállították. A személy két különböző szabálysértést megszakítás nélkül követett el – vezetés eltiltás hatálya alatt, helyszín biztosításával kapcsolatos szabálysértés –, valamint más szabálysértéseket egymás után, szándékosan és módszeresen – az elsőbbség és az előző szabályainak megsértése, közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése.

Négy különböző elfogatóparancs volt ellene érvényben, ebből kettő tartalmazta a nevezett bűnügyi őrizetbe vételére irányuló bírói kérést, valamint kettőt az illetékes rendőrkapitányság Szabálysértési Előkészítő Alosztálya adott ki.

Egyrészt tehát az Rtv. 33. § (1) bekezdés b) pontja, másrészt a 33. § (2) bekezdés f) pontjának I. és II. fordulata alapján állt jogalap a személy elfogására és előállítására. Ezzel szemben a jogszabály a fentebb leírtak szerint a személy nyomon követésére és kényszerítőeszköz alkalmazására lehetőséget nem ad, továbbá a 7001/2006. ORFK irányelv iránymutatása értelmében az intézkedést foganatosító rendőrnek az érintett gépkocsi rendszámát, típusát és – amennyiben lehetősége van rá – szemtanúk adatait kell rögzítenie. A haladéktalan szóbeli jelentést követően pedig az ügyelet által kiadott utasítás szerint kell cselekednie, majd a megállási kötelezettségeinek nem eleget tevő személy szabálysértési feljelentését kell soron kívül előkészítenie.

H. Z. menekülése

Gépkocsizó járőrszolgálat során egy szolgálaton kívüli rendőr a járőrök tudomására hozta, hogy egy férfi Ravazd község belterületén egy gépkocsiban ülve vár, és a gépjárművön nem az a hatósági jelzés van elhelyezve, amely a nyilvánosság szerint arra való. A bediktált adatokat a rendelkezésre álló rendszerekben ellenőrizték, és megállapították, hogy a hatósági jelzés nem arra a járműre van kiadva. A községre két járőrpáros indult ki, hogy a férfit elfogják.

A község belterületén a járművet és a benne ülő személyt megtalálták, azonban amint a szolgálati járművet a személy meglátta, a gépkocsival elhajtott. A rendőrök megállapították, hogy a járművön valóban nem az a hatósági jelzés volt elhelyezve, amelyet arra kiadtak, a bűncselekmény elkövetésének alapos gyanúja fennállt.

A másodikként kikerkező rendőri egység körülbelül 1 kilométerre tartózkodott a menekülés kezdetének pillanatában a renitens járműtől, amely az említett rendőri egység irányába folytatta menekülési útját. A menekülésről szóló rádióforgalmazás és a járműnek a második rendőri egység mellett való elhaladása között 36 másodperc telt el.

A második számú rendőri egységnek tehát 36 másodperc állt rendelkezésére arra, hogy:

- a rádióforgalmazást megértse, nyugtázza;
- a szolgálati gépjárművet biztonságos helyen megállítsa;
- a megkülönböztető fényjelzést működtetni kezdje;
- a szolgálati gépjárműből kiszálljon;
- az M-TIK irányába jelentést tegyen a teljesség igényével a történeti tényálásra vonatkozóan;
- megvárja, amíg a mindenkori ügyeletvezető nyugtázza a forgalmazást, majd megvárja, hogy megkapja a mindenkori ügyeletvezető engedélyét;
- magához vegye a rendőrségi tárcsát és az elemlámpát;
- magához vegye a rendszeresített „skorpió” útzár kényszerítőeszközt;
- a főútvonalon alkalmazza az eszközt;
- biztonságos távolságba húzódjon;
- az áthaladott járműről jelentést tegyen.

A H. Z.-t érintő esettanulmány kiválóan rávilágít: annak ellenére, hogy bűncselekmény elkövetésével nem gyanúsítható valaki, még jelenthet olyan fokú veszélyt a társadalomra, amely miatt a megállásra kényszerítés kényszerítőeszköz alkalmazása morálisan arányos kell hogy legyen. Fel kell tenni a kérdést, hogy mennyire demoralizáló és tekintélyromboló a hatóságra és az intézkedő rendőrré nézve az, hogy a nyomon követését sem kezdheti meg a vonatkozó irányelv értelmében, hanem a menekülésébe beletörődve attól el kell állni, és ismeretlen szemely ellen szabálysértési feljelentést készíteni.

Idetartozik természetesen az is, hogy nem tudhatja az intézkedő rendőr, hogy az érintett követett-e el bűncselekményt, vagy sem; csupán azt tapasztalja, hogy mindenféleképpen ki akarja vonni magát az intézkedés alól, ez pedig egészséges gyanút teremt.

A H. Z.-t érintő esettanulmány az útzár jogi hátterének életszerűtlenségét, nehézkes kivitelezését hivatott ábrázolni. Ennyi idő alatt, figyelembe véve az előírásokat, képtelenség útzárat létesíteni, még akkor is, ha a rendkívüli gyorsaságra tekintettel az ügyelvezető adja ki az engedélyt. Továbbá legalább 3-4 rendőrnek (EÁP-csoport) a jelenléte szükségeltetik hozzá, ami az idő rövidege miatt az esetek többségében kivitelezhetetlen. Amennyiben e szabályozásokat az általam a későbbiekben javasolt módon változtatnák meg, a példában szereplő személy elfogása az útzár kényszerítőeszköz alkalmazásának segítségével fogatosítható lett volna.

A szankció

Ahogy minden jogilag fejlett országban, idehaza is a jogsértő cselekményeket a törvény büntetni rendeli. Eszerint feloszthatjuk a jogsértő cselekményeket három csoportra: bűncselekmények, szabálysértések és szabályszegések. Szabálysértés az a törvény által büntetni rendelt tevékenység vagy mulasztás, amely veszélyes a társadalomra. A jogsértő cselekmény elkövetőjével szemben a hatóság a jogszerű eljárási rendnek megfelelően eljár, majd szabálysértés esetén szabálysértési szankcióval. Közigazgatási szabályszegésért való felelősség megállapítása esetén a közigazgatási hatóság közigazgatási szankciót alkalmaz.

Hazánkban a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartó rendszerről a 2012. évi II. törvény rendelkezik. Ez a törvény a 166. §-tól a 249. §-ig bezárólag felsorolja azokat a jogsértő cselekményeket, amelyek szabálysértés formájában veszélyesek a társadalomra, és amelyeket e törvény büntetni rendel.

A helyszín biztosításával kapcsolatos szabálysértés a következőképp hangzik:

„Aki

a) közveszély,

b) baleset,

c) bűncselekmény,

d) szabálysértés, vagy

e) közigazgatási hatósági eljárás hatálya alá tartozó szabályszegés

helyszínén a rendőr vagy a Nemzeti Adó- és Vámhivatal hivatásos állományú tagjának helyszín biztosítására vonatkozó jogszerű intézkedésének, illetve a helyszín elhagyására vagy az ott tartózkodásra vonatkozó jogszerű utasításának nem tesz eleget, szabálysértést követ el.”

Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

A megváltozott jogi hely és a vonatkozó törvény és rendelet értelmében tehát a jogszerű rendőri intézkedés alatt a rendőri utasításnak az intézkedés alá vont személynek kötelessége engedelmeskedni. A jogszerű rendőri intézkedés kikényszeríthető. Azzal azonban, ha alapvetően nem jogsértő cselekményt elkövetővel szemben intézkedik a rendőr – például intézkedés alá von egy személyt, akiről tudomása van, hogy elfogatóparancs van ellene érvényben –, és az általa kiadott utasításnak az intézkedés alá vont nem tesz eleget, semmiféle jogsértő cselekményt nem követ el. A rendőri felszólítás ellenére a személy nem engedelmeskedik, azonban a jogalkotó szerint az általa elkövetett magatartás – amennyiben nem valósít meg más jogsértő cselekményt – abszolút nem veszélyes a társadalomra, hiszen a törvény büntetni nem rendeli.

A másik szabálysértés, amely az ok-okozati összefüggésben az „ok” tárgyát képezi a helyszín biztosításával kapcsolatos szabálysértés elkövetésekor, a 224. § szerint minősülő közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése. Ezt a szabálysértést a törvény a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések közé sorolja.

„Gyűjtő tényállással állunk szemben, melybe azok az elkövetési magatartások tartoznak bele, melyeket külön tényállás nem szabályoz, melyeket a KRESZ szabálytalanságként definiál. E kerettényállás a közlekedés rendjének és biztonságának megóvása érdekében került megalkotásra, tartalommal a KRESZ, és a Kötelező mértékű bírságrendelet, valamint a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet tölti meg.”

Ezt a fogalmat kibontva a jogalkotó az állami apparátust, az állami akaratot figyelmen kívül hagyó, azt szánt szándékkal elkerülő személy általi cselekményt egyszerű, kisebb fokú szabálysértésként aposztrofálja. Álláspontom szerint ez túlságosan enyhe, kontraproduktív fogalmi meghatározást és szankciórendszert hordoz egy ilyen súlyú cselekmény vonatkozásában.

Tegyük fel gondolati síkon azt a szituációt, hogy közlekedésrendészeti intézkedés céljából – legyen egy „finn módszeres” ellenőrzés – egy járőrpáros intézkedés alá kíván vonni egy gépjárművet és annak vezetőjét! Az előírtak szerint a járőrpáros parancsnoka a jelzést megteszi, azonban a járművezető ezt figyelmen kívül hagyja, és sebességét megtartva továbbhalad.

Az intézkedő járőrpáros a történetet jelenti, majd a jármű után ered rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsival. A követés során a személy nem követ el szabálysértést – a fent felsoroltakat leszámítva –, nem követ el bűncselekményt, azonban a rendőri jelzésre a továbbiakban sem áll meg. Körül-

belül másfél-két kilométeres követés után a járművezető megáll, majd a gépkocsiból kiszáll, és aláveti magát a rendőri intézkedésnek. Amikor kollégáim nyilatkoztatják a történetekről, nem tud magyarázattal szolgálni az eseményekre, egyszerűen csak nem volt kedve megállni a rendőri jelzésnek. A fent felsorolt szabálysértéseken kívül semmiféle jogsértő cselekményt nem valósított meg azzal, hogy az állam manifesztációjaként megjelenő rendőr utasításának nem tett eleget, és kénye-kedve szerint kivonta magát az intézkedés alól. Szabálysértési felelősségre vonására az alábbiak szerint kerül sor.

Figyelmeztetés kiszabása akkor lehetséges, ha a szabálysértés csekély súlyú, és a figyelmeztetés kellő visszatartó hatást nyújt.

A legalacsonyabban kiszabható pénzbírság 5000 Ft, a maximális összeg 150 000 Ft. A helyszínen a rendőr által kitöltött helyszínbírság útján a maximális összeg 50 000 Ft – ismételt elkövetés esetén 70 000 Ft –, a legalacsonyabb 5000 Ft. A minimum kiszabható közérdekű munka időtartama 6 óra, a maximálisan kiszabható időtartam 180 óra. Amennyiben az érintett a részére kiszabott pénzbírságot nem fizeti meg, a helyileg illetékes bíróság 5000 Ft/nap tarifában szabálysértési elzárásra váltja át. Amennyiben az érintett a részére kiszabott közérdekű munka során a munkakötelezettségének nem tesz eleget, a bíróság a közérdekű munkát, illetve annak hátralévő részét hatóránként számítva egy nap szabálysértési elzárásra változtatja át. A járművezetéstől eltiltás legrövidebb tartama egy hónap, leghosszabb tartama egy év.

A médiában egyre több olyan eset jelenik meg, amely arról szól, hogy az intézkedő rendőr jelzéseire a járművezető nem áll meg, megkísérli magát kivonni az intézkedés alól – és a rendőri tapasztalat, amely nem jut a média tudomására, azt mutatja, hogy a járművezetők körében egyre nagyobb számmal fordul elő olyan járművezető, aki nem áll meg a rendőri jelzésre. Az eljárás során többnyire azt állapítja meg a hatóság, hogy azért akarta magát kivonni az intézkedés alól a személy, mert ittasan és/vagy eltiltás hatálya alatt vezette a járművét. Kriminálpszichológiai szempontból felmerül az a kérdés, hogy az érintett járművezetők, akik már menekültek el intézkedés elől, osztják egymás között azt az információt, hogy nincs súlyos szankciója annak, ha valaki kivonja magát a rendőri intézkedés alól. Azt is megosztják, hogy ki milyen bírságot kapott, amiért nem állt meg a jelzésre, és mérlegelni kezdenek, jobban megéri-e a fenti két-, maximum háromrendbeli szabálysértés elkövetése – ha egyáltalán megállapítást nyerhetnek a vezető adatai –, mint az egyrendbeli szabálysértés elkövetése, amely miatt például lehetséges, hogy szabálysértési őrizettel, majd elzárással sújtja a hatóság. Belegondolnak abba a helyzetbe, hogy jobban megéri kockáztatni a saját,

Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

valamint a közlekedésben részt vevő többi személy életét, mint megállni a jelzésre, és alávetni magukat a rendőri intézkedésnek; többek között azért, mert az intézkedés alóli kibúvásért nem alkalmaz a hatóság velük szemben arányaiiban sokkal nagyobb joghátrányt, mint azon szabálysértő társaikkal szemben, akik megállnak az intézkedésnek. A kibúvás pedig esélyt ad számukra arra, hogy soha, semmilyen körülmények között nem lesz rájuk bizonyítható, hogy az adott gépjárművet az adott időszakban ők vezették, és az adott szabálysértést ők követték volna el.

Személyi állományra vonatkozó ajánlások

Ahhoz, hogy a menet közbeni megállítást a rendőr technikailag biztonságosan végre tudja hajtani, a jogszabályok mellett elengedhetetlen, hogy az intézkedő rendőr rendelkezzen azon készségekkel, amelyek a megállítást biztonságos végrehajtásához szükségesek.

A rendészeti technikum moduljai közé kötelező jelleggel be kellene iktatni az alapszintű vezetéstechnikai képzést, amely képzésért az adott technikum lenne a felelős.

- A képzésre azokat a rendészeti technikumon tanulókat szervezzék be, akik
- az éves orvosi és a kétéves pszichológiai vizsgálatokon „alkalmas” minősítést kaptak a vezetéstechnikai képzés megkezdése előtti egy/két évben;
 - a vezetéstechnikai képzés megkezdése előtt betöltötték legalább a 20. életévüket;
 - legalább kétéves vezetői engedéllyel rendelkeznek.

Ezek a kikötések egyrésztől bizonyos fokú érettséget követelnek meg, másrésztől ugyanazt a vezetésbeli tapasztalatot biztosítják, amellyel már végzett rendőrként kell rendelkezniük az ügyintézői vizsga abszolválásakor. Ez a lépés nem azt a célt szolgálja, hogy az állományban minden rendőrnek legyen alapszintű vezetéstechnikai képzettsége, hanem azt, hogy aki rendelkezik vele, már idejében fel tudjon készülni, és legyen képes gyakorolni, majd beleélni magát a szolgálati gépjárművekkel való közlekedés viszontagságaiba. Ez egyrésztől tapasztalatszerzést biztosítana a technikumból frissen érkezőknek, másrésztől levonná a terhet azoknak a járőrvezetőknek a válláról, akik az állomány folyamatos fiatalodása miatt kénytelenek minden egyes szolgálatban szolgálati gépjárművet vezetni – így ki vannak téve a fáradtság és az ebből adódó hibázási lehetőségek veszélyének.

Az alapszintű képzést az emelt szintű vezetéstechnikai képzés és a pályalkalmassági vizsgálat (I.) vagy az azt kiváltó vizsgálat kell hogy kövesse.

- Az emelt szintű vezetéstechnikai képzésre beiskolázható legyen az a rendőr, aki
- az éves orvosi és kétéves pszichológiai vizsgálaton „alkalmas” minősítést kapott a képzés előtti egy/két évben;
 - a vezetéstechnikai képzés megkezdése előtt betöltötte legalább a 22. életévét;
 - legalább négyéves vezetői engedéllyel rendelkezik;
 - legalább két éve rendelkezik alapszintű vezetéstechnikai képesítéssel;
 - az alapszintű vezetéstechnikai képzés elvégzésekor a képzésért felelős személytől „emelt szintű vezetéstechnikai képzésre beiskolázható” minősítést kapott.

Az utolsó pontban megfogalmazott minősítés kiadásának megítélése a képzésért felelős személy feladata legyen az egyéni értékelő pontok elemzésének figyelembevételével. A PÁV I. vagy az azt kiváltó vizsgálat „alkalmas” minősítésének megszerzését követő harmadik hónapon belül az emelt szintű vezetéstechnikai képzés megkezdéséről gondoskodni kelljen.

A területileg illetékes megyei rendőr-főkapitányságok feladata legyen az emelt szintű vezetéstechnikai megújító képzés legalább kéthavonta való lebonyolítása. Ez a képzés alkalmanként legalább 8–12 óra közötti időtartamú legyen.

Technikai eszközökre vonatkozó ajánlások

A szolgálati járműveket érintő balesetek gyakorta kimerülnek egy „koccanásban”. A gépkocsi rongálódása, függetlenül attól, hogy kolléga okozza a balesetet vagy állampolgár, kivédhető lenne az ezekre a járművekre külön készített és azokra felszerelt ütközőrács meglétével.

- Ütközőrácscsal kellene ellátni minden rendészeti jellegű gépjárművet. Az ütközőrács teljes egészében fedje le az érintett járművek első és hátsó lökhárítóját, mivel megléte egy esetleges ütközés után továbbhaladást biztosít, valamint energiaelnyelő képessége óvja-védi a szolgálati járműben utazókat. Ez a felszereltség garancia a szolgálati gépjárművek jó műszaki állapotának megóvására.
- A szolgálati gépjárművek alváza és karosszériája utólag erősített legyen. A karosszériáját egy belső bukócső-rendszer kialakításával

és felszerelésével kellene megerősíteni, amely egy bekövetkező baleset során óvja és védi a járműben utazók életét és testi épségét.

- A szolgálati gépjárműveket nem a gyári szériagumikkal, hanem futófelületben, bordázatban speciális gumiabroncsokkal kell felszerelni – terep vagy aszfalt. A szolgálati gépjárművek abroncsait defekttűrő gumiabronccsal kell ellátni egy esetleges légvesztettségre tekintettel, a folyamatos továbbhaladás érdekében.
- A gépjárműveket belülről, minden irányból légsákos passzív biztonsági rendszerrel kell ellátni.
- A gépjárművek fedélzetén az első, a hátsó és két oldalsó szélvédőre egy-egy, a rendőrség által hitelesített kamerát kell felszerelni, amelynek működtetését minden megkezdett nyomon követés során biztosítani kell. Az így készített felvételnak a későbbi eljárások során bizonyító ereje lehet.
- A gépjárművek hátulsó szélvédőjét futószöveg megjelenítésére alkalmasnak kell kialakítani, amelyet a járőrtárs a megkülönböztető fény- és hangjelzés működtetéséért felelős panelen keresztül tud használni. A futószöveg nagy karakterű, vörös fénnel megjelenő, előre programozott utasításokat tartalmazzon.
- A szolgálati gépjárművek kormányán az EDR-rádióhoz rendszeresített beszédváltót kell elhelyezni. Előfordul ugyanis, hogy vagy egyedül lát el szolgálatot a rendőr – *sheriffprogram* –, vagy szolgálati éveiben fiatal járőrtárs ül mellette, aki a kialakult sokk és tapasztalatlansága miatt önállóan a beszédváltót kezelni nem képes egy nyomon követés során.
- A megkülönböztető fény- és hangjelzés működtetésére szolgáló panelt el kell látni olyan előre programozott hangos szövegekkel, amelyek konkrét utasítást adnak a megafonon keresztül a menekülő járművezetőnek, ezzel levéve egy minimális terhet a nyomon követő járőr válláról.
- A rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépjárműveket kivétel nélkül el kell látni skorpió útzáreszközzel.

Jogszabályi változtatásokra vonatkozó ajánlások

A következőkben olyan jogszabályi változtatásokra tesztek javaslatot, amelyek értelmében a korábban bemutatott esettanulmányokban szemléltetett eseteknél is a rendőr világos és egyértelmű jogszabályi felhatalmazással hajthatná végre az intézkedést. A jogszabályidőzetben elhelyezett kiegészítéseket dőlt betűvel jelölöm.

A rendőrségi törvény változtatására tett javaslat

Rtv. 51. §

(1) A rendőrség közút forgalmának korlátozását vagy közút lezárását rendelheti el a *jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy*, a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogására és a külön jogszabályban kijelölt létesítmények védelmére, továbbá a védett személy útvonalának és programhelyszíneinek biztosítása érdekében, ennek során – a közlekedés biztonságát is figyelembe véve, külön jogszabályban meghatározott feltételekkel – útzárat telepíthet.

(2) Útzár alkalmazása során a rendőrség járművek áthaladását torlaszszerűen vagy más módon lassító, megakadályozó építményt, technikai berendezést vagy ezek hiányában bármilyen eszközt telepíthet, amellyel a rendőri intézkedés fogantatása előtt járművel menekülő személyek feltartóztatása, elfogása elérhető.

(3) *A jogszerű rendőri intézkedés alól önmagát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy*, a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében – ha járművel menekül – a rendőrség mások személyét és biztonságát nem veszélyeztetve a járművet követheti és megállásra kényszerítheti.

A Szolgálati szabályzat változtatására tett javaslat

Szolgálati szabályzat 44. §

(1) Közúton vagy közforgalom számára megnyitott egyéb úton útzár – a (3) bekezdésben foglalt kivétellel – *rendőri forgalomirányítás mellett és/vagy EÁP-csoport mellett* telepíthető.

(2) Az (1) bekezdés szerint telepített útzárat – a forgalomkorlátozáshoz szükséges jelzéseken túl – megkülönböztető fényjelzést működtető jármű vagy villogó sárga fényt adó berendezés elhelyezésével is meg kell jelölni.

(3) Az út szolgálati járművel történő eltorlaszolása sürgős és *indokolt* esetben, az *útzár telepítését végrehajtó rendőr saját döntése alapján hajtható végre*. Ebben az esetben a szolgálati jármű megkülönböztető fényjelzését folyamatosan működtetni kell.

(4) Ha az útzár telepítése határátkelőhelyen történik, az illetékes vámszervet is tájékoztatni kell.

(5) Az útzár alkalmazását

a) az országos rendőrfőkapitány, a rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes, a bűnügyi országos rendőrfőkapitány-helyettes, a műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes, *a feladat- és hatáskörrel rendelkező ügyeletvezető* vagy – a Terrorelhárítási Központ által védett létesítmények vagy biztosított rendezvények, továbbá a Terrorelhárítási Központ által védett személyek programhelyszíneinek vonatkozásában, illetve a hatásköre szerint ellátott speciális feladatok végrehajtása során – a Terrorelhárítási Központ főigazgatója, továbbá

b) illetékességi területén – az autópálya és az autóút kivételével – a megyei (fővárosi) rendőrfőkapitány, a rendőrkapitány, a határrendészeti kirendeltség vezetője vagy *a feladat- és hatáskörrel rendelkező ügyeletvezető* rendeli el.

(6) Az útzár autópályán, autóúton történő alkalmazását az országos rendőrfőkapitány, a rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes, a bűnügyi országos rendőrfőkapitány-helyettes, a műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes, *a feladat- és hatáskörrel rendelkező ügyeletvezető* vagy – a hatásköre szerint ellátott speciális feladatok végrehajtása során – a Terrorelhárítási Központ főigazgatója rendeli el.

(7) Ha az útzár telepítésének elrendelésére jogosult szolgálati eljárási döntésnek meghozatala indokolatlan késedelemmel járna, *az útzár telepítését saját döntése alapján a helyszínen intézkedő rendőr is végrehajthatja.*

A 9/1996. ORFK utasítás változtatására tett javaslat

9/1996. ORFK utasítás

2. A rendőri szerv *a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy, továbbá a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében elrendelt forgalomkorlátozás során – a közlekedés biztonságát is figyelembe véve – útzárat telepíthet. Az útzár a közlekedés biztonságát, a személy- és vagyonbiztonságot – a rendőr vagy a közúti jelzések utasításait figyelmen kívül hagyó személyt és az általa vezetett járművet kivéve – nem veszélyeztetheti.*

4. Útzárat az intézkedő rendőr és/vagy ellenőrző áteresztő ponti (EÁP) szolgálati csoport alkalmazhat.

6. *A jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy, továbbá a súlyos bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében – ha a jelzőtáblák és az egyéb közúti jelzések kihelyezésével járó késedelem az intézkedés eredményességét veszélyeztetné – az 5. pontban meghatározott feltételek hiányában is elrendelhető az útzár alkalmazása. Ebben az esetben a közúti közlekedés résztvevőinek figyelmét a szolgálati gépjármű megkülönböztető fényjelzésének működtetésével és a rendőr által kézzel, jelzőtárcsával, rossz látási viszonyok között kézi lámpával adott fényjelzéssel kell felhívni. Az útzár telepítését elrendelő rendőri vezető köteles haladéktalanul gondoskodni az 5. pontban meghatározott közúti jelzések kihelyezéséről.*

6/a Súlyos bűncselekmények

- a vagyon elleni erőszakos bűncselekmények,
- az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények és
- a közbiztonság elleni bűncselekmények.

A 7001/2006. ORFK irányelv változtatására tett javaslat

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. Ha az „Állj!” jelzésre a gépjármű nem áll meg, (1) a forgalmi rendszámot, típust, esetlegesen tanúk adatait jegyezze fel a rendőr. Ügyelete felé a jelentését haladéktalanul tegye meg (2). A megállást elmulasztó szabálysértő feljelentését az elsődleges intézkedések, a nyomon követés és/vagy az intézkedés lezajlása után készítse el.

(1): ... és nincs adat arra, hogy a jármű vezetője bűncselekményt valósított meg.

(2): ... és továbbiakban annak utasítása szerint járjon el.

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. A rendőr szolgálati feladata ellátása során – a megkülönböztető jelzések használata és a rá vonatkozó szabályok megtartása mellett, a közlekedés biztonságát is figyelembe véve – *járművel*

- *a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy,*
- *menekülő, elfogatóparancs alapján körözött személy,*
- *menekülő, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy,*
- *bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében a járművet követheti. A követés során a rendőr magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot – a követésre alkalmazott*

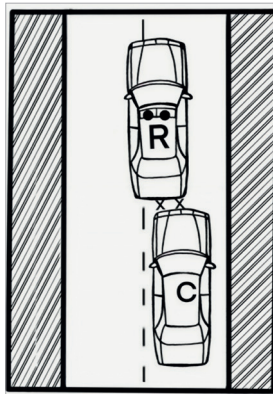
Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

szolgálati gépjármű kivételével – nem veszélyeztetheti. A megkülönböztető fény- és hangjelzés együttes használata során a nyomon követés alatt is minden esetben a KRESZ 49. § (2) bekezdés az irányadó jogszabály.

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. A jármű követésének van helye, ha a járművezető a rendőr – a közúti közlekedési szabályokban meghatározott, a jármű leállítására vonatkozó – jelzésére nem áll meg, és a járművezető ezzel a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonja, továbbá ha a rendelkezésre álló információk alapján a követendő járművel elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy, továbbá bűncselekmény elkövetője menekül.

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. Követésnek van helye a rendőr saját döntése alapján, valamint az annak koordinálására jogosult ügyeletes (3) engedélyével, amennyiben a rendőr saját vagy az ügyeletes birtokában lévő ellenőrzött információk alapján az észlelt járműben tartózkodó személy a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonja, elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy vagy bűncselekmény elkövetője.

Taktikai eljárásokra vonatkozó ajánlások

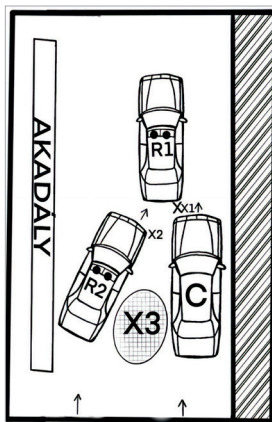


1. ábra: Egy járművel való megállítás

Forrás: az ábrát Kondor Barbara grafikus készítette a szerző megbízásából

Az 1. ábrán (R: rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsi; C: a rendőri szakzsargon szerint célos, menekülő gépjármű) az intézkedést foganatosító rendőr a nyomon követés során a követendő járművet megelőzi, majd a sebességtől függően, de legalább 70–100 méteres távolságból a célos jármű előtt a szolgálati gépkocsiját szakaszosan fékezni kezdi, törekedve arra, hogy a megállítandó gépjármű ne ütközzön neki, de a sebességét csökkentse. Amennyiben a megállítandó gépjármű a szolgálati gépkocsi látható sebességcsökkentésére nem áll meg, a szolgálati gépjármű hátsó lökhárítójának ütközhet (x jelöli az ütközési pontot). A kisebb mértékű ütközés esetén a fenti ajánlás szerinti rendszeresített ütközőrács hatékony védelmet nyújt a szolgálati gépjármű és a benne utazók részére. Az ütközést követően továbbra is szakaszos fékezéssel a gépjárművet a rendőr megállásra kényszeríti, majd az intézkedést a tanult intézkedéstaktikai módszerek szerint megkezdi. Arra azonban mindenképpen törekedni kell, hogy nagyobb energiájú ütközés ne jöhessen létre.

A 2. ábra előzménye, hogy két rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsi (R1, R2) követi a menekülő járművet (C). Az illusztráción már azt láthatjuk, R1 a menekülő járművet kielőzi, majd az előbbi „fékezőlámpás” módszerrel járművének tengelyét a felezővonalon tartva szakaszosan fékezni kezd.



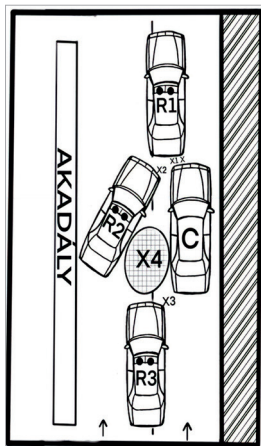
2. ábra: Két járművel való megállítás

Forrás: az ábrát Kondor Barbara grafikus készítette a szerző megbízásából

Amikor R1 óvatosan állóra fékezi a járművet, R2 szimultán rézsútosan a menekülő járművének motorháza felé a szolgálati gépjárművet szintén megállítja.

Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

C előrehaladása ebben a situációban megakadályozott. Amennyiben a „C” jármű előre indulni szándékozik, a szolgálati járművek fizikai zárként jelentenek számára akadályt. X1 és X2 jelöli az ütközés helyét, X3 a személykezelésre fennálló biztonságos helyet. A felszerelt ütközőrácsnak köszönhetően a szolgálati járművek ekkor sem rongálódnak jelentősen. A nagy erejű ütközéseket jelen esetben is meg kell kísérelni elkerülni.



3. ábra: Három járművel való megállítás

Forrás: az ábrát Kondor Barbara grafikus készítette a szerző megbízásából

A 3. ábra előzménye, hogy három rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsi (R1, R2, R3) követi a menekülő járművet (C). Az illusztráción már azt láthatjuk, ahogy R1 a „fékezőlámpás” módszerrel járművének tengelyét a felezővonalon tartva szakaszosan fékezni kezd. Amikor a szolgálati gépjármű elégséges módon lassította a megállítandó jármű sebességét, R1 óvatosan állóra fékezi a járművet. R2 szimultán rézsútosan a C jármű motorháza felé a szolgálati gépjárművet szintén megállítja. A menekülő előrehaladása ebben a situációban megakadályozott (3. ábra). R3 a gépjárművek mögé érkezve, helyet nem hagyva menekülésre az intézkedési alakzatot így zárja. Amennyiben a C jármű előre vagy hátra indulni szándékozik, a szolgálati járművek fizikai zárként jelentenek számára akadályt. A fent említett ütközőrács felszerelése szintén óvja-védi az eszközöket egy esetleges ütközés során. Az X4 által jelölt terület lesz a személykezelői zóna. Az X1, X2, X3 az esetleges ütközési pontokat jelöli.

A fentiekben részletezett jogszabályi, taktikai, technikai és személyi javaslatok útján hatékonyabb és legfőképp biztonságosabb intézkedést bonyolíthatnának le a közterületen szolgálatot teljesítők egy olyan szegmensében a szakmának, amely – lásd a 3. fejezetet – a mindennapokban is előfordul. Alapvető elvárásként támasztjuk, hogy ne hagyjunk lehetőséget a rendőr elöl menekülőnek, hogy hosszabb távon veszélyeztesse a többi közlekedésben részt vevőt vagy önmagát, hanem a lehető leggyorsabban, legszakyszerűbben és ellentmondást nem tűrően megállítsuk. A javasolt taktikai módszerek mellett álláspontunk szerint ez biztonságosabb és hatékonyabb is, amely hatékonyságot a jogszabály engedi meg. Ezáltal lehetővé válik, hogy a rendőrség hatékony és biztonságos eszközökkel szűrje ki a bűncselekmény elkövetőit, a szabálysértőket és szabályszegőket, különös tekintettel azokra, akik mindezeket szándékosan követik el. Ez a társadalom részéről is jogos igény, valamint a rendőrség célja is az, hogy a rendőr a megkezdett intézkedést be is tudja fejezni.

Felhasznált irodalom

Balla Zoltán: *A rendészet*. Budapest, Rejtjel, 2015.

Bisztriczki László – Kántás Péter: *A szabálysértési törvény magyarázata*. Budapest, HVG-ORAC, 2017.

Jogi források

1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről

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

2012 évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

2017. évi CXXXV. törvény a bírósági végrehajtásról szóló 1994. évi LIII. törvény módosításáról

30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról

9/1996. (III. 21.) ORFK utasítás az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról

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

7001/2006. (IV. 6.) ORFK irányelv a közúti járművek megállításának és követésének módszereiről és taktikáiról