

---

---

# 2050-re Magyarország lehet Európa legbiztonságosabb országa

Biró Gyula\*

---

## 1. Bevezetés

tanulmányomban Magyarország biztonságának elméleti és gyakorlati kérdéseit vizsgálom. Kiemelten foglalkozom a közbiztonsággal és a közlekedésbiztonsággal, továbbá a katonai biztonsággal, a terrorizmussal, és a kiberbűnözéssel. Lehetne és kellene foglalkozni számos más veszéllyel (pl. migráció<sup>1</sup>, vallási fanatizmus, természeti katasztrófák, globális és regionális viszályokkal, klímaváltozással). Szakértők szerint a klímaváltozás miatt akár 2050-re kihallhat az emberiség. Ezt úgy lehetne megakadályozni, ha az egész világon radikálisan csökkentenék az ipar károsanyag-kibocsátását.

## 2. Katonai biztonság

„Egy hadseregnek ahhoz, hogy el tudja látnia feladatát és legmagasabb szinten garantálja a biztonságot, folyamatos felkészülésre, technikai eszközökre van szüksége. A Magyar Honvédség feladata, hogy az országvédelmi terveknek megfelelően ezeket a képességeket fenntartsa, fejlessze. E célt szolgálja a Zrínyi 2026 Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program [...] A biztonság fogalma napjainkra egyre átfogóbb értelmezést nyer. A folyamatosan változó biztonsági környezetben a kihívások, kockázati tényezők és fenyegetések ma már több síkon – az egyének, közösségek, államok és régiók szintjén, valamint globális szinten – jelennek meg, és az egyének kormányzati szervezetek, valamint transznacionális szereplők széles körét érintik. Mára elengedhetetlenné vált a biztonság politikai, katonai, gazdasági és pénzügyi, társadalmi, ezen belül emberi és kisebbségi dimenziójának együttes kezelése.”<sup>2</sup> „A Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program olyan stratégiai terv,

---

\* Ny. r. alezredes, címzetes egyetemi docens, Debreceni Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Büntető Eljárásjogi Tanszék

<sup>1</sup> Lásd: KOPASZ Zsolt: Ügyészségi tapasztalatok az államhatár rendjét érintő bűncselekményekkel összefüggő büntető eljárásokról. *Kriminológiai tanulmányok*, 55, OKRI, 2018. 38-43.

<sup>2</sup> Nemzeti Jogszabálytár 1035/2012. (II.21.) Korm. határozat, Hatályos: 2012.02.23. (Letöltés ideje: 2019.05.29.)

amelynek végrehajtásához minden feltétel adott: politikai, pénzügyi támogatás és szakmai háttér. Az eddig soha nem látott képességfejlesztés a vártnál is jobban halad [...] A cél egy erős, ütőképes Magyar honvédség kialakítása, ami csak jól kiképzett, megbecsült katonákkal és korszerű haditechnikai eszközparkkal lehetséges.”<sup>3</sup>

### 3. A közbiztonság fogalma, meghatározó tényezői, rendszere

A közbiztonság<sup>4</sup> fogalma: A közbiztonságnak nincs normatív fogalma.<sup>5</sup> Ma a közbiztonságnak még a fogalma sem általánosan elfogadott.<sup>6</sup> Ami a körülötte kialakult tudományos vitákat illeti, célszerű a nyelvtani értelmezésből kiindulni. A közbiztonság nem más, mint amit a szó jelent: a „köz” biztonsága, vagyis az egyes polgárok és közösségeik mindenkor szubjektív biztonságérzete, amit viszont objektív események és állapotok határoznak meg. Más megfogalmazásban: közbiztonság alatt értünk olyan közállapotot, társadalmi rendet, amelyben az emberek életét, testi épségét, személyi szabadságát, anyagi javait, valamint az állami, társadalmi és gazdasági szervek anyagi javait, jó hírnevét mindenki tiszteletben tartja és azt az állam szavatolja.<sup>7</sup> A közbiztonság egy állapot, amelyben a társadalom tagjai – a polgárok, a jogi személyek, a jogi személyiséggel nem rendelkező személyegyesülések – ismerik, tudják jogaikat, kötelezettségeiket, azokat követik, betartják és bízhatnak abban is, hogy az állam a jogok gyakorlását, érvényesülését akadályozó, gátló tevékenységgel szemben közvetlenül állami kényszerrel is fellép.<sup>8</sup> Az állam- és közbiztonságról szóló jogszabály megjelöli a közbiztonság védelme és fenntartása körébe tartozó feladatokat: bűnözés elleni harc, közrend védelme, közlekedés rendjének biztosítása, igazgatásrendszert ellátása, államhatár őrzése, országos tűzvédelem.<sup>9</sup>

Hazánkban jó a közbiztonság – és ezen belül a közlekedésbiztonság –, de további javítása érdekében mindent meg kell tennünk. A közbiztonság nem más, mint amit a szó jelent: a „köz” biztonsága, vagyis az állampolgárok mindenkor közbiztonság érzete, amely általában szubjektív, ugyanakkor ezt a szubjektivitást jellemzően a közbiztonságérzetet befolyásoló objektív események és állapotok határozzák meg. Magyarország Alaptörvénye alapján hazánkban a közbiztonságért

<sup>3</sup> Interjú Benkő Tibor honvédelmi miniszterrel. Biztonságpiac (szerk.: Radványi Róbert), 2019. 54.

<sup>4</sup> „A közbiztonság a nemzet felemelkedését szolgáló alapérték.” TIHANYI Miklós (szerk.): *A rendészeti feladatokat ellátó szervek és a polgárőrség*. Egyetemi jegyzet. NKE, Budapest, 2015. 11.

<sup>5</sup> „A közbiztonság mibenléte, viszonya a közrendhez, a belső rendhez, illetve utóbbiak fogalmi meghatározása tudományos viták tárgya. Az Alkotmánybíróságnak nem feladata ezekben állást foglalni. A közbiztonság kétségtelenül alkotmányos értéktartalommal bír. A fogalom, a jelenség és a cél struktúrája azonban olyan bonyolult és szerteágazó, hogy az értelmezésben nagyfokú bizonytalanságra, önkényességre vezethet.” [13/2001. (V. 14.) AB határozat]

<sup>6</sup> CSERÉP Attila: Szemlélet- és lépésváltás a közbiztonság terén. *Belügyi Szemle*, 2006/2. 29.

<sup>7</sup> BIRÓ Gyula: *Kriminálisztika*. Debreceni Egyetem ÁJK, Lícium Könyvkiadó, Debrecen, 2010. 19.

<sup>8</sup> NYÍRI Sándor: A közrend és a közbiztonság. *Rendészeti Szemle*, 1994/10. 9.

<sup>9</sup> TÓTH Sándor – DÉNES József – BUZÁS Gábor – KOVÁCS Sándor – NAGY György: *Közrendvédelmi alapismeretek*. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2004. 20.

a rendőrség a felelős, de az egyéb rendészeti szervek, valamint a polgárőrség is nagyon sokat tesz a közbiztonság javítása érdekében.

A közrend és a közbiztonság: A közrend összességében a jogi rendet jelenti. Feltételez a köz érdekét magában hordozó jogrendszer létét és egy olyan közigazgatási végrehajtó rendszert, valamint igazságszolgáltatás meglétét és működését, amely képes a jogszabályokban előírt magatartások kikényszerítésére. A közbiztonság egy olyan állapot, amelyben a társadalom tagjai ismerik és tudják jogaikat, azokat követik, betartják és bíznak abban, hogy az állam a jogok gyakorlását, érvényesülését akadályozó, gátló tevékenységgel szemben közvetlenül állami kényszerrel is fellép. A közbiztonság-érzet meghatározó tényezői:

Bűnügyi-közlekedési tényezők: a szűkebb és tágabb lakóhelyén történt – lakosság közeli – bűncselekményszám alakulása, valamint a bűncselekmények „minősége”, a közvetlen lakóhelyén, valamint az egyén által a legtöbbet használt útvonalak közlekedési állapota.

Közterületek rendjével kapcsolatos tényezők: a közvetlen lakóhelyén és a munkahelye körül a közvilágítás állapota, a közvetlen környezetében tapasztalt köztisztasági helyzet.

A humán kapcsolatokkal és a humán-kommunikációval kapcsolatos tényezők: az egyén és a rendőrök egymáshoz való viszonya, a rendőri jelenlét a közterületeken, a rendőri reagáló képesség minősége, a különböző bűncselekményekkel kapcsolatos rendőrségi és sajtó-kommunikáció milyensége, a polgárőri jelenlét a közterületen, az igazságszolgáltatással kapcsolatos tényezők.

#### 4. A biztonságról általában

*A biztonság* – ezen belül a közbiztonság, melynek része a közlekedésbiztonság – hazánkban is az egyik legfontosabb igény az emberek életében. A kérdés, hogy mely szervek felelősek hazánkban a közbiztonságért? Tágabb értelemben beszélhetünk egy rendészeti rendszerről – véleményem szerint közbiztonsági rendszer is lehetne –, amely legalább három alrendszerből áll. Ezen belül első a rendvédelmi szervek alrendszere:

I. Rendvédelmi szervek: 1. Rendőrség: Hazánkban a közbiztonságért az Alaptörvényünk alapján a fő felelős a *rendőrség*, feladatát kiválóan teljesíti! 2. Fontos a szerepe a *hivatásos katasztrófavédelmi szervezeteknek*, az utóbbi években a jelentősége igencsak felértékelődött. 3. NAV 4. A *büntetés-végrehajtási szervezet* 5. *Országgyűlési Őrség* 6. A *polgári nemzetbiztonsági szolgálatok*. (Valamennyi rendvédelmi szerv munkája nagyon fontos és az elvárásoknak megfelelően jól teljesítik alkotmányos kötelezettségeiket.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> A 2015. évi XLII. tv. – a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati viszonyáról – preambulumban szerepel: „Magyarország a rendvédelmi feladatokat ellátó szervektől alkotmányos kötelezettségeik teljesítését, Magyarország függetlenségének, törvényes rendje fenntartásának, a lakosság és az ország anyagi javai védelmének a jogszabályok keretei között hatékony és a köz érdekének megfelelő ellátását várja el.”

II. A 2012. évi CXX. törvény – rendészeti tv. – hatálya alá eső, egyes rendészeti feladatokat ellátó személyek: - természetvédelmi őrszolgálat, erdővédelmi szolgálat, - hegyőr, - hivatásos vadász; - önkormányzati rendészeti szervezet: - közterület-felügyelet, - mezőőr, - halászati őr, - önkormányzati természetvédelmi őr, - erdészeti szakszemélyzet, - jogosult erdészeti szakszemélyzet. A rendészeti törvény hatálya alá tartoznak a személy- és vagyonőrök, de nem végezhetnek rendészeti feladatot. Külön kell szólni a *fegyveres biztonsági őrségről* (FBŐ): „a magánbiztonsági ágazat által nyújtható szolgáltatás keretein belül, helyenként közszolgálati vonásokkal működő szervezet, melynek működését az állam külön törvényben<sup>11</sup> és végrehajtási rendeletben<sup>12</sup> szabályozza, és amely az állam működése, illetőleg a lakosság ellátása szempontjából kiemelkedően fontos létesítmények és tevékenységek fegyveres őrszésére szakosodott.”<sup>13</sup>

III. Civil szerveződések. Hazánkban több száz egyesület van, bélyeggyűjtők, horgászok, galambászok, stb. melyek fontos, nemes célok érdekében tevékenykednek, de olyan csak egy van, amely a közbiztonság érdekében – törvényi felhatalmazás alapján (Pótv.) – rendészeti feladatokat végezhet és ma már hazánkban jelentős elismertséget és köztiszteletet szerzett, ez a *Polgárőrség*.<sup>14</sup>

## **5. Terrorfenyegetettségi Bayes-hálós kockázatbecslés – valószínűségszámítási módszerek a terrorizmus elleni küzdelemben**

„Bűnüldözési szempontból napjaink egyik legkritikusabbnak tekinthető területe a terroristák és a mentálisan sérült elkövetők cselekményeinek megelőzése.”<sup>15</sup> Önkényes együttműködésük indokát abban látjuk, hogy a terrorcselekményeket elkövetők sok esetben szociopatológiás tüneteket mutatnak. Valószínűsíthető, hogy bizonyos esetekben valós mentális problémák sodorják a terrorcselekmények elkövetői közé a betegek egy részét, míg más esetben a kiképzés alatt változik meg személyiségük oly módon, hogy a saját életüket is alárendelik a cselekmény elkövetésének. Mindkét esetben jelentős a látencia, de vannak olyan jelek, amit a környezet figyelő szeméi észlelhetnek [...] Nem vitatva, hogy a terrorizmus elleni küzdelem dinamikus része speciális erőket és módszereket igényel, addig a statikus

<sup>11</sup> A fegyveres biztonsági őrségről, a természetvédelmi és a mezei őrszolgálatról szóló 1997. évi CLIX. törvény.

<sup>12</sup> A fegyveres biztonsági őrség Működési és Szolgálati Szabályzatának kiadásáról szóló 27/1998. (VI. 10.) BM rendelet

<sup>13</sup> Bővebben lásd: TIHANYI: i.m. 22.

<sup>14</sup> Magyarország Alaptörvénye IV. cikkének (1) bekezdése rögzíti, hogy: „Mindenkinek joga van a szabadsághoz és a személyi biztonsághoz.” Az alapjogként meghatározott biztonság védelmét éppen ezért állami feladatként határozza meg az Alaptörvény. Mit is értünk biztonságon? A biztonság egyrészt maga is – társadalmi – érték, de egyben elvárás is a társadalom részéről: az állampolgárok és közösségeik egyik legalapvetőbb szükséglete. Civil szerveződésként – törvényi felhatalmazás alapján – csak a polgárőrség vehet részt a közbiztonság fenntartásában, annak megszilárdításában.

<sup>15</sup> Negyedszázada, hogy Budapesten a Ferihegyi gyorsforgalmi útnál 1991. 12. 23-án polgáraink közvetlen közléről is megtapasztalhatták a terrorista merényletek sokkoló hatását. Az USA terrorcselekményeket tartalmazó adatbázisa a rendszerváltástól napjainkig 50 olyan eseményt tart nyilván, melynek magyar érintettjei voltak.

tényfeltárás és tényértékelés körében a kriminalisztikai eredmények alkalmazása nem mellőzhető, így Fenyvesi Csaba<sup>16</sup> kriminalisztikai fejlődési vonalait elemző monográfiája is jövőbe mutató és terrorizmus elleni küzdelemben is hasznosítható összefoglalást ad.<sup>17</sup>

## 6. Adatvédelem vagy biztonság?

„Az Európai Unió Bírósága 2015. október 6. napján a C-362/14. számú ügyben érvénytelenné nyilvánította az ún. Safe Harbor programot, amely lehetőséget teremtett az Egyesült Államokba való adattovábbításra. A döntés alapját az amerikai nemzetbiztonsági szolgálatok általi tömeges és válogatás nélküli megfigyelés adta, amelyet az Európai Unió Bírósága jogellenesnek ítélt, és amellyel kapcsolatban megállapította, hogy az USA adatvédelmi gyakorlata nem biztosítja a megfelelő szintű védelmet az uniós polgárok személyes adatai számára. Az általános jellegű megfigyelés közel sem jelenti a nemzetbiztonsági veszélyekkel, így különösen a terrorizmussal szembeni hatékony fellépés eszközét. A szerző megállapítja, hogy a kommunikáció – akár egészen primitív módon történő – titkosítása nem jelent különösebb problémát a terrorszervezetek számára, s ez a lehallgatást feleslegessé teszi. Az általános jellegű lehallgatás és a biztonsági szoftverek gyengítése pedig nem a terrorizmus elleni harcot könnyíti meg, hanem az átlagos felhasználók adatbiztonságát veszélyezteti, így a tömeges megfigyelés egyenesen kontraproduktívá válik. A hatóságok számára az egyetlen lehetőség az igazán hatékony fellépésre a metaadatokhoz való hozzáférés – hogy ki, kivel és mikor kommunikált –, vagyis a már ismert terroristák kapcsolatelemzése.<sup>18</sup> A terror okozta általános félelem miatt az EU polgárai maguk követelhetik a különlegesen széles európai szabadságok korlátozását: azt, hogy a rendőrség és a titkosszolgálatok több jogosítványt kapjanak vagy, hogy az európai belső határokat újra ellenőrizzék. Miközben teljesen természetes reakció a védekezés szándéka fenyegetés esetén, egyáltalán nem egyértelmű, hogy az európai szabadságjogok – így a személyes adatok védelméhez fűződő jog – leépítése a hatékony és megfelelő válasz.<sup>19</sup> Nagy kihívást jelent ez Európának: úgy legyőzni a terrort, hogy közben nem adja fel saját értékrendjét, amely a szabadságon alapul.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> Lásd: FENYVESI Csaba: *A kriminalisztika tendenciái. A bűnügyi nyomozás múltja, jelene, jövője*. Dialóg Campus, Budapest-Pécs, 2014., valamint HAUZINGER Zoltán: *A kriminalisztika és rendészettudomány határterületei. Magyar Rendészet*, 2015/1. 15-16.

<sup>17</sup> ORBÁN József: *Terrorfenyegetettség Bayes-hálós kockázatbecslés – valószínűség-számítási módszerek a terrorizmus elleni küzdelemben*. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények*. XIX. Pécs, 2017. 149.

<sup>18</sup> BOLCSÓ Dániel: *Mit művel az interneten az iszlám állam?* <http://index.hu/tech/2015/11/25> (Letöltés ideje: 2019.05.29.)

<sup>19</sup> MAGYARI Péter: *Győzni nem tudnak, de ettől még veszthetünk*. <http://444.hu/2015/11/15> (Letöltés ideje: 2019.05.29.)

<sup>20</sup> SCHUBAUER Petra: *Adatvédelem vagy biztonság? Magyar Rendészet*, XVI. évf. 2016/1. 141-146.

## 7. A számítógépes bűncselekmények ismérvei

Az informatikai bűncselekményt a hálózatok világméretűvé válásával bármely ország állampolgára, bármely időpontban megvalósíthatja, tehát a számítógépes bűnözés bátran tekinthető határokat nem ismerő nemzetközi jelenségnek. E bűncselekményeket általában ún. első bűntényes, magasan kvalifikált, a számítástechnikában jártas személyek meglehetősen gyorsan, legtöbbször nyom nélkül, anonimitásukat megőrizve valósítják meg többnyire szándékosan, sőt gyakran célzatosan.<sup>21</sup>

## 8. A valószínűségek kriminalisztikai szakértője: az evidenciárius

„A Magyar Időkben arról lehet olvasni, hogy számítógépes és online bűnözéssel foglalkozó hálózat alakult az Országos Bírósági Hivatalban, egyre több ugyanis az olyan bűncselekmény, amelyet a virtuális térben követnek el. A bírából és informatikusokból álló szakmai csoport célja, hogy felkészüljenek a kibertér kihívásaira.”<sup>22</sup> „Arra a kérdésre, hogy kriminalisztikai elem-e a szubjektív valószínűség, a válasz egyértelmű igen. Ahogy a biztosítási iparban a kockázatértékelési matematika egy önálló szakmává vált, úgy reális igény van arra, hogy a bizonyítékok valószínűségi esélyeinek komplex számításával új specialista foglalkozzon, akit nevezhetünk *evidenciárius* szakértőnek is, aki folyamatosan támogatást adhat a teljes büntetőeljárás alatt [...] Összességében ez a megközelítés nemcsak a „döglött ügyek” számát csökkentené, hanem az ítélet megalapozásához adna kellő támogatást. Visszalépve egyet a vádemelés irányába, ott az ügyészi munkát segíthetné úgy, hogy a vádemelési javaslat, amely a nyomozás lezárása, valóban az addigi munkafolyamat befejezését jelenthesse. Végül így két evidenciárius típus munkája körvonalazódik: a *nyomozási* és a *bírósági evidenciárius*.”<sup>23</sup> Saját véleményem szerint Orbán József már évekket ezelőtt látta, hogy szükség lesz a jövőben, olyan speciális szakértőre, aki különleges tudásával segíteni tudja a rendőrség, ügyész és bírák munkáját a gyors és szakszerű döntések meghozatalában.

## 9. Részösszegzés, javaslatok

„A cikksorozat első része<sup>24</sup> összefoglalta Magyarország kibervédelmének főbb elemeit, bemutatta az állami, önkormányzati infokommunikációs rendszer

<sup>21</sup> Ez azzal magyarázható, hogy a jogellenes cselekmények elkövetéséhez általában különleges, de az átlagosnál mindenképpen nagyobb informatikai, számítástechnikai tudás és ismeretanyag szükséges, mely az elkövetés sine qua non-ja.

<sup>22</sup> infostart.hu/belföld/2018/09/28

<sup>23</sup> ORBÁN József: *Bayes-hálók a bűnügyekben*. PhD értekezés, Pécs, 2018. 25-26.

<sup>24</sup> A szerzők (Kovács Zoltán, Mikó Zoltán és Sági Gábor) „A biztonság, mint szolgáltatás megteremtésének lehetőségei az állami, önkormányzati elektronikus információs rendszerek esetében” című kiváló tanulmányukat két részben jelentették meg a Belügyi Szemleiben. A tanulmány

konzolidálása okán létrejött szolgáltató-felhasználó modellt, és annak hatását a kibervédelemre, és rámutatott arra, hogy a jelenlegi jogszabályok az ebből adódó feladat- és felelősségelhatárolást nem kezelik. A tanulmány második részében ismertette a biztonság, mint szolgáltatás alapelveit, és alapvető szakmai dokumentumait, kiemelve azoknak a téma szempontjából legfontosabb részeit. A tanulmány alapján a SECaaS (Security as a Service) kialakítása hazai bevezetése kapcsán összegzésként, továbblépésként a következők fogalmazhatók meg:

I. A feladat elvégzéséhez alapként megfelelő minőségű és mennyiségű nemzetközi ajánlás áll rendelkezésre.

II. A bevezetés egyik alapfeltétele a megvalósítandó információbiztonsági kontrollok feladat- és felelősségelhatárolásának elvégzése, és megfelelő szintű, minden szereplő számára egyértelmű deklarálása. Éppen ezért ki kell dolgozni és el kell fogadni, fogadtatni.

III. A feladat- és felelősségelhatárolás az alap ahhoz, hogy a szolgáltató által kötelezően nyújtandó biztonsági kontrollok felüli tételek esetében a biztonság, mint szolgáltatás igénybevételéről a felhasználók dönteni tudjanak, azaz, hogy a számukra előírt feladatok közül melyeket kívánják saját hatáskörben megvalósítani, és melyeket kívánják kiszervezni.

IV. Az állami, önkormányzati szférában a sérülékenység vizsgálatnál alkalmazott jogszabályi korlátokhoz hasonlóan a biztonság mint szolgáltatás esetében is ki kell dolgozni a jogszabályi kereteket, egyértelműen rögzítve, hogy mely szolgáltatók milyen feltételek mellett működhetnek, az állami, önkormányzati szervezetek mikor kell vagy lehet adott esetben a Nemzeti Kibervédelmi Intézetet, mikor a NIS Zrt.-t, és mikor kell külső gazdálkodó szervezetet mint menedzsert biztonsági szolgáltatót igénybe venniük, és ezt milyen feltételekkel tehetik meg. Egy nem állami kézben lévő menedzser biztonsági szolgáltató igénybevétele ugyanis legalább olyan kockázatokat hordoz, mint a sérülékenység-vizsgálatok kiszervezése.

V. A feladat- és felelősségelhatárolásra alapozva a szolgáltatóknak ki kell dolgozniuk egy szolgáltatáskatalógust, amelyben egyértelműen rögzítik a feladataikat, felelősségeiket, valamint olyan mérőszámokat (KPI)<sup>25</sup>, amelyek alapján a szolgáltatás minősége és mennyisége egyértelműen mérhető és kimutatható mind a szolgáltató, mind a felhasználó számára.<sup>26</sup>

## **10. Közlekedésbiztonság Magyarországon: a baleset-megelőzés sikerárgazat**

Közlekedésbiztonság: „A modern élet egyik különösen nagy kockázattal járó, komoly veszélyforrást jelentő területe a közlekedés.”<sup>27</sup> „A közlekedés célja emberek

---

első része a Belügyi Szemle 2018/4. számában, a második része a Belügyi Szemle 2018/5. számában jelent meg.

<sup>25</sup> KPI: Key Performance Indicators = Kulcsmutatók.

<sup>26</sup> Kovács Zoltán – Mikó Zoltán – Sági Gábor: A biztonság, mint szolgáltatás megteremtésének lehetőségei az állami, önkormányzati elektronikus információs rendszerek esetében II. *Belügyi Szemle*, 2018/5. 40-66.

<sup>27</sup> Lévay Miklós – Horváth Tibor (szerk.): *Magyar Büntetőjog Különös Rész*. Wolters Kluwer Könyvkiadó,

és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra.”<sup>28</sup> A közlekedés biztonsága alatt az érthető, hogy a közlekedő emberek veszélyhelyzetektől mentesen közlekedhetnek. A közlekedésbiztonság olyan termék, melynek megteremtésében, fenntartásában, ellenőrzésében komoly szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak (pl. az Innovációs és Technológiai Minisztérium új közúti ellenőri egységének, amely 2019. április hónapban alakult), a polgárőrségnek és a közlekedőknek. A legfontosabb, hogy a közlekedés balesetmentes, kulturált, jogkövető legyen.

Jogalkotás: az új KRESZ megalkotása. Az első és legfontosabb a jogszabály jogforrási rendszerben történő elhelyezésének módosítása: a Kormányrendeletben történő szabályozás.<sup>29</sup> A másik fontos feladatnak tekintem az egyszerűsítést. Így például a KRESZ 34. § (1) bekezdése szerint „Előzni abban az esetben szabad, ha a) az előzés céljából igénybe venni kívánt forgalmi sáv olyan távolságban szabad, hogy – figyelemmel az előzni kívánó és a megelőzendő jármű sebessége közötti különbségre – az előzés a szembejövő forgalmat nem zavarja.” Ez a megfogalmazás túl hosszú, nehéz megtanulni, erre nem vállalkoznak az egyetemi hallgatók sem. Javaslatom: „az előzés során a szemből jövő forgalmat zavarni”<sup>30</sup> sem szabad.”

Ahhoz, hogy Magyarországon az elmúlt években célirányos közlekedésbiztonsági intézkedések egész sorát vezették be az emberi élet, testi épség és egészség védelme érdekében. A beavatkozásoknak köszönhetően hazánkban a közúti közlekedés biztonsága jelentősen javult, hiszen 2001. és 2011. között a közúti balesetben meghalt személyek száma több mint 48 %-kal csökkent. A közlekedésbiztonság terén elért kiemelkedő eredmények elismeréseként az Európai Közúti Biztonsági Tanács (ETSC) 2012. június 20-án Magyarországnak „PIN Award 2012” díjat adományozott. Az elért óriási eredmények mellett még így is 638-an veszítették életüket 2011. évben hazánk közútjain. (Megjegyzem, 1990-ben 2432-en, 2001-ben 1232-en.) A bevezetett intézkedések eredménye következtében 2008-2013 között minden évben csökkent a közúti közlekedési balesetek és a balesetekben meghalt személyek száma. Sajnos 2014-ben 35 fővel többen (626-an) haltak meg közútjainkon, mint 2013-ban (591 fő), sőt 2015. első negyedévében a személysérüléssel járó balesetek, valamint a balesetekben meghalt,<sup>31</sup> illetve megsérült személyek száma nőtt, az ittasan okozott balesetek száma viszont csökkent.<sup>32</sup> Kiemelkedően fontos intézkedésnek tartom, hogy Kormányunk a 2011. évtől elrendelte a közlekedési ismeretek oktatását az óvodától az első

---

Budapest, 2013. 251.

<sup>28</sup> IRK Ferenc: A közlekedésbiztonság, mint a globális világ része. *Belügyi Szemle*, 2011/10. 5.

<sup>29</sup> Például a nyomozás részletes szabályairól szóló rendelet korábban miniszteri rendelettel volt szabályozva, de helyesen az új rendelet: 100/2018. (VI. 08.) Korm. rendelet.

<sup>30</sup> A KRESZ-ben fontos fogalmak a zavarás, akadályozás, veszélyeztetés. A zavarás a legenyhébb szabályszegés, de előzésnél az is tiltott.

<sup>31</sup> Sok halálos baleset volt a hétvégén: A Veszprém megyei Nemesszalókon 2015. 05. 10-én hajnalban – szombatról-vasárnapra – három fiatal meghalt, amikor a gépkocsijuk az úttestről lehaladva egy fának ütközött. Az M2-es autópályán meghalt egy motoros, Budapesten egy személygépkocsi vezetője a XII. kerületben szalagkorlátnak ütközés következtében. Személyautóval ütközött egy motoros az M1-esen Biatorbágnál. Tárnál a 21-es úton egy ember elhunyt a balesetben. (METROPOL, 2015.05.11. 4. MTI)

<sup>32</sup> <http://www.baleset-megelőzés.eu/cikk...> (Letöltés ideje: 2019.05.29.)



jogosítványszerzésig. Amennyiben ez hazánkban következetesen végrehajtásra kerül, akkor reálissá válik az a célkitűzés, hogy 2020-ra ismét 50%-al fog csökkenni a közúti közlekedési balesetekben meghalt személyek száma, ami számokban kifejezve azt jelenti, hogy 2020-ban már csak legfeljebb 370-en veszíthetik életüket közútjainkon,<sup>33</sup> 2050-re pedig hazánk közútjain már senki sem veszti az életét. Céljaink megvalósulása érdekében fontosnak tartanám a közlekedés biztonságosabbá tétele szempontjából azt, hogy a közlekedési bűncselekményeket – a megelőzés érdekében is – szigorúbban bírálják el. A legfontosabbnak azt tartom, hogy Hazánkban valóban mindenhol, az óvodától az első jogosítványszerzésig, az oktatás intézményesen végrehajtásra kerüljön.<sup>34</sup> A közlekedési oktatás és nevelés rendszerének fejlesztésére égetően szükség van.

Végül javasolnánk, hogy készüljön egy átfogó program, amely az egész Hazánkra vonatkozna és eredményesen javítaná napjaink közlekedési kultúráját, mert egy modern társadalomhoz jó közlekedési morál tartozik. Ebben az óvodai, általános és középiskolai tanároknak, valamint a családoknak óriási feladatuk és felelősségük van. Javítja a közlekedésbiztonságot a "Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztése - a közlekedésbiztonság növelése terén kifejtett rendőrségi tevékenység komplex fejlesztése." c. projekt.<sup>35</sup> A projektet az EU és Magyarország közösen finanszírozta, mely 2015-ben zárult le. A programot a BM, az ORFK, és a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala valósította meg.

A megelőzéshez tartozik a környezetünk fokozott védelme is, mindent meg kell tenni ennek érdekében. Egyre vonzóbbá kell tenni Hazánkban is az elektromos meghajtású<sup>36</sup> gépkocsik vásárlását és használatát.

2015. 03. 11-én fogadta el az Európai Parlament és Tanács a 2015/413 irányelvet a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről. (Megjegyzés: az irányelv nem előzmény nélküli: az Európai Bizottság már 2008-ban komplex közlekedési, szabálysértési együttműködésre tett javaslatot, melynek eredményeképpen 2011-ben megszületett az EU irányelv, amely a közúti szabálysértésekre vonatkozó információk megosztásáról szól, de ezt az irányelvet

---

<sup>33</sup> 2010-ben 740-en veszítették életüket közútjainkon, és ekkor jelent meg az EU újabb elvárása, hogy valamennyi tagállam területén 2011 és 2020 között ismét 50%-kal kell csökkenteni a közútjainkon meghalt személyek számát.

<sup>34</sup> A DE ÁJK-n szabadon választható tárgyként tanítottam 2018-ig a „Közlekedésbiztonság és drogprevenció” c. tárgyat heti 2 órában. 24 szemeszteren keresztül – ebből 10 szemeszterben 400-400 hallgató vette fel a tárgyat, de a gyalogosokra és kerékpárosokra vonatkozó KRESZ rendelkezéseket hiányosan ismerték, nem beszélve a motorkerékpár, személygépkocsi vezetőkre vonatkozó KRESZ szabályokat, pedig több mint felének volt vezetői engedélye.

<sup>35</sup> <http://baleset-megelozes.eu/cikk/2.php?id=646> (Letöltés ideje: 2015.06.14.)

<sup>36</sup> Az elektromos autók már egyre olcsóbbak: Rohamosan csökken az elektromos autók ára Németországban, 2010-ben a villanyautók még kétszer annyiba kerültek, mint a belsőégésű motorral működők, 2014-ben viszont átlagosan már csak 45 százalékkal kellett többet fizetni egy ilyen gépkocsijáratért, mint a hagyományosért. Ha ez a gyorsuló ütem a továbbiakban is megmarad, akkor 2020-ra az elektromos autók felára 10 százalék alá zsongorodik Németországban. A Nemzetgazdasági Minisztérium várakozása szerint Magyarországon 2020-ig mintegy 45 ezer elektromos autót helyeznek majd forgalomba. (METROPOL, 2015.07.27. 9. MTI)

2014-ben hatályon kívül helyezte az Európai Bíróság). A korábbi években kiemelkedő fontosságúnak tartottam a rendőri ellenőrzés hatékonyságának (a tettenérés valószínűségének) növelését (új, intelligens "VÉDA" kamerák); a gépjárművezető képzés rendszerének biztonság-központú átalakítását; a meglévő közúthálózat szakszerű, független közlekedés-biztonsági felülvizsgálatát<sup>37</sup> (KTI: SENSOR, RADAR projektek) és ennek eredményeképpen: ún. kis-költségű forgalom-technikai beavatkozások széles körű megvalósítását. A közlekedésbiztonság további javítása érdekében újabb intézkedésekre, erőfeszítésekre van szükség.

Veszélyes emberi tényezők:

„A közlekedési balesetek nagy része nem véletlenül történik. Nem véletlen, ha a notórius gyorshajtó nyomja a gázt, ha a biztonsági öv csak dísz, ha a gépkocsi vezetője ittasan ül a volánhoz, ha közben telefonál, ha olyan tragacccsal közlekedik, amit csak a festék tart össze. Ilyen helyzetekben a forgatókönyvbe van kódolva a tragédia. A számok nem hazudnak: 2017. I-XI. hónapban 15052 személysérüléses baleset történt, 2018. novemberig 15594; a meghalt személyek száma sajnos szintén emelkedett: 557-ről 574-re. Hol kell keresni az okot? Nagyon egyszerű, az emberi tényezők között. Vegyük példának a 2018 nyarán a 4-es számú főúton történt súlyos tragédiát: 9 ember halt meg, mert a gépkocsi vezetője vezetés közben telefonjával videót készített. Nyolc utasa közül egy sem szólt, hogy ez mennyire veszélyes. A menet közbeni videózás is világbetegség, veszélyesebb, mint a telefonálás. A baleset a véletlenek egy időben, adott helyen bekövetkezett elháríthatatlan összessége.

Ugyanakkor az nem véletlen, ha az ittas vagy bódult állapotban lévő gépkocsivezető balesetet okoz, tompa reflexekkel, alkohol vagy kábítószer hatása alatt nem lehet gépjárművet vezetni (irányítani). Az sem véletlen, ha valaki úgy ütközik, hogy a megengedett sebesség kétszeresével száguld, előzget, másokat veszélyeztet. Végül az sem véletlen, ha valaki tudja, hogy a fék, a gumibroncs rossz, a motor alkalmatlan az előzésre, mégis közlekedik a közúton. Ezek mind olyan veszélyforrások, olyan folyamatok, amelyekhez semmi köze nincs a véletlennek. A gépkocsivezetők egy része azt hiszi, hogy csak akkor kell betartani a szabályokat, ha rendőrt látnak. Nem egy intézkedésről tettek jelentést a rendőrök a parancsnokaiknak, hogy megtapsolták őket a szabályosan közlekedők, amikor kitereltek a forgalomból egy-egy ámokfutót. A közlekedők egy részén már látszik, hogy a rendőrökkel szimpatizálnak, nem vállalnak közösséget az őket veszélyeztető autóssal. A rendőrség célja, hogy ennek a rétegnek az aránya nőjön, mert ezzel is

<sup>37</sup> Összesen húsz ember ellen nyomoznak a genovai autópályahíd összeomlása miatt. A gyanúsítottak között lehetnek az Autostra de nevű cég egyes vezetői, ők üzemeltették a 2018. augusztus közepén összeomlott autópályahídat, a katasztrófában 43 ember vesztette az életét. A Reuters hírügynökségnek nyilatkozó források szerint infrastruktúráért felelős minisztérium bizonyos munkatársainak felelősségét is vizsgálják. A vád: a biztonsági szabályok megszegése és gondatlanságból elkövetett emberölés lehet. (Hazánkban a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés az új Btk. 165. § (2) bek. c) pontja alapján két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel, illetve a (3) bek. alapján öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő bűncselekmény.)

csökkenthetik a veszélyes emberi tényezőket.<sup>38</sup> Javasoljuk, hogy az elektromos meghajtású járművek (elektromos kisautók, személygépkocsik és más elektromos járművek) hazánk legtöbb településén bemutatásra kerüljenek, például a falu- és városnapok keretén belül. A bemutatóval párhuzamosan a jövőt jelentő *környezetbarát* közlekedési konferenciát lehet szervezni, és a családos, például kerékpáros programokat össze lehet kötni koncertekkel, zenés mulatságokkal.<sup>39</sup>

## 11. Az új Nemzeti Alaptantervbe (NAT) is bekerülhet a KRESZ

Az aktív Magyarországért felelős kormánybiztos megbízásából, az Innovációs és Technológiai Minisztérium támogatásával elkészült a gyermekeknek szóló közlekedő kisokos című munkafüzet, valamint az ahhoz kapcsolódó tanári kézikönyv. Az eseményen az aktív Magyarországért felelős kormánybiztos hangsúlyozta, hogy a 10-12 évesekre összpontosítottak.<sup>40</sup> A közlekedésbiztonság terén Magyarország az európai uniós átlagnál rosszabbul teljesít. Európa több országában is 30 alatt van az egymillió lakosra jutó halálos balesetek száma, idetartozik Norvégia, Finnország, Svédország vagy Svájc. Halmosi szerint ezekben az államokban nem csupán azért kevesebb a halálos baleset, mert az emberek habitusa más, mint a magyaroké – udvariasabbak, nyugodtabbak, kevésbé agresszíven vezetnek –, hanem főként azért, mert stabil és szélsőségesen kemény büntetési rendszert alkalmaznak. A cél mindenestre az, hogy Magyarország a középmezőnynél valamelyest jobb helyezést érjen el. Jelenleg évente egymillió magyar lakosra 61-80 halálos baleset jut, míg az EU tagállamainak átlaga ötven körül mozog.<sup>41</sup>

Vízió: Magyarországon 2030 után egyetlen 14 év alatti gyermek sem veszíti életét közúti közlekedésben. Uniós elvárás, hogy 2050-ben már az EU területén egyetlen ember sem veszítheti életét közlekedési balesetben. Ezzel a megállapítással teljes mértékben azonosulni tudok. Kiemelkedően fontosnak tartom – ettől nagymértékben függ hazánk közbiztonságának, közlekedésbiztonságának jövőbeni sorsa – hogy óvodáskortól kezdve nevelni kell a gyermekeket a hazaszeretetre, a szilárd közbiztonság fontosságára, (így például hogy ne szemeteljenek a közterületeken, ne bántalmazzák egymást, tiszteljék a szüleiket, felnőtteket, a pedagógusokat, tilos lopni és más jogsértéseket elkövetni), a közúti közlekedési balesetek megelőzése érdekében a gyalogos- és kerékpáros közlekedés szabályaira, azok maradéktalan betartására. A pedagógusok munkájának kiemelkedő

<sup>38</sup> VÉGH Attila: Veszélyes emberi tényezők. *Zsarú Magazin*, XXVIII. 2019.01.02. 4-5.

<sup>39</sup> Baleset-és bűnmegelőzési előadás táncszínházzal: "Hatásos és látványos előadás Siófokon a Kulturális Központ színháztermében, a Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság és a Siófoki Rendőrkapitányság szervezésében, a szolnoki Üzenet Táncszínház fiatal művészeivel. Országos prevenció turné, melyen táncos-akrobatikus előadáson keresztül hívják fel a figyelmet olyan problémákra, mint pl. a diszkóbalesetek, családon belüli erőszak, a drogfogyasztás, vagy a kerékpáros láthatóság fontosságára. Forrás: [likebalaton.hu/telepules/siofok-sosto/programok/baleset-es-bunmegelozes-eloadas-tancszinhazzal/](http://likebalaton.hu/telepules/siofok-sosto/programok/baleset-es-bunmegelozes-eloadas-tancszinhazzal/) (Letöltés ideje:2019.05.29.)

<sup>40</sup> [infostart.hu/belfold/2018/10/04](http://infostart.hu/belfold/2018/10/04) (Letöltés ideje: 2019.05.29.)

<sup>41</sup> HALMOSI Zsolt: *Az állampolgárok közös sikere lehet a kevesebb közúti baleset.* In: Radványi Róbert (szerk.) *Biztonságiac Évkönyv.* 2019. 16.

jelentősége mellett ugyanolyan fontos a családok szerepe. Meggyőződésem, ha az óvodás- és általános iskoláskorú gyermekeket ráneveljük a közlekedési szabályok betartására, akkor az rögződik bennük, hogy a szabályokat be kell tartani, és minden más szabályt is be fognak tartani.

## 12. Zárszó

Végül néhány gondolat a Paksi Atomerőmű és Magyarország biztonságáról. A Paksi Atomerőmű komplex biztonsági rendszerének kiépítése négy alaptényezőre bontható:

1. Élőerő: 1/A: Biztonsági Szolgálat, 1/B: Fegyveres Biztonsági Őrség, 1/C: TEK Állandó Alegysége, 1/D: Paksi Rendőrkapitányság.
2. Biztonságtechnikai eszközök: Kamerák, mozgásérzékelők, beléptető rendszerek, stb.
3. Rezsim intézkedések: Biztonsági Szabályzat, Védelmi Terv, stb.
4. Fizikai biztonsági struktúra kiépítése: Jelentési kötelezettségi rendszer, stb.

A paksi Atomerőmű Magyarország szempontjából kiemelt fontosságú. Mindenki megnyugodhat, hogy a legjobb kezekben van az Atomerőmű biztonsága és ezzel Magyarország, továbbá Közép-Európa biztonsága is.

Felmérések szerint Magyarország a világ 15. legbiztonságosabb országa. Kérdés, hogy lehet innen előre lépni, ha igen, hogyan? „Közvetlen munkatársaimat gyakran emlékeztetem, hogy mindent lehet még jobban csinálni. És nemcsak emlékeztetem őket erre, de el is várom, hogy keressék, kutassák a jobbnál még jobb módszereket, eszközöket, technológiákat... Kialakultak az új Nemzeti Bűnmegelőzési Szolgálat létrehozásának körvonalai. Szükséges és indokolt a rendőrség szervezetén belül 25 évvel ezelőtt kialakított bűnmegelőzés szakterület modernizálása.”<sup>42</sup>

Magyarország kiváló biztonságának a fenntartásához a rendőrség mellett nagyon fontos szerepe van valamennyi rendvédelmi szervnek – BM Katasztrófavédelem, NAV, BM-Büntetés-végrehajtási Intézetek, Országgyűlési Őrség, titkosszolgálatok – de a dolgozat terjedelme nem ad lehetőséget e szervek ismertetésére, csak a polgárőrsegről néhány gondolat: A polgárőrség „Hungaricum”! Ilyen jól szervezett és felkészült civil szervezet nincs több más országban. Szárazföldön, vízen, vonaton, légtérben teljesítenek járőrszolgálatot, 2015-óta Magyarország déli határán is. A polgárőrségnek – jelenleg a létszáma 63500 fő – bővültek a lehetőségei, hogy tevékenységében hatékonyabban érvényesítse a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiában,<sup>43</sup> és a Nemzeti Drogellenes Stratégiában<sup>44</sup> elfogadott elveket, feladatokat és célkitűzéseket. További feladatai a katasztrófavédelemben való részvétel árvizek, elemi csapások, tűzesetek, ipari

<sup>42</sup> PINTÉR Sándor: *Magyarországon rend van*. In: Radványi Róbert (szerk.) *Biztonságpiac Évkönyv*. 2019. 10.

<sup>43</sup> 1744/2013.(X.17.) Korm. határozat a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiáról (2013-2023)

<sup>44</sup> 80/2013.(X.16.) OGY-határozat a Nemzeti Drogellenes Stratégiáról (2013-2020)

katasztrófák esetén, ezen túlmenően baleset-megelőzési, áldozatvédelmi, közlekedésbiztonsági, állat-, környezet-és természetvédelmi tevékenységben való közreműködés stb.

Utolsó gondolatként is azt javaslom, hogy az óvodákban első legyen az egyenlők között a közlekedésre nevelés, általános iskolában pedig tantárgyként kell tanítani. Amennyiben ez megvalósul, 2050-re Magyarország lesz Európa legbiztonságosabb országa.

---

---