

A KÖZBIZTONSÁG ÉS A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG, VESZÉLYHELYZETEK

„Az Alaptörvényben szereplő különleges jogrend elemei közül a tv. harmadik részének tárgykörét a rendkívüli állapot, szükségállapot, megelőző védelmi helyzet és a váratlan támadás képezik, a veszélyhelyzetekben bevezethető intézkedéseket külön törvény határozza meg.”¹ Tanulmányomban Hazánk közbiztonságának a helyzetéről, a közlekedésbiztonságról, kiemelten a szabálytalan előzések miatt bekövetkezett – közvetlen veszélyhelyzetekről – közúti balesetektől kívánok írni.

A biztonságról általában

A biztonság – ezen belül a közbiztonság melynek része a közlekedésbiztonság – hazánkban is az egyik legfontosabb igény az emberek életében. Tágabb értelemben beszélhetünk egy rendészeti rendszerről, 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. Hivatásos katasztrófavédelmi szervek, 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 kötelezettségeiket². 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, -halásziőr, -természetvédelmi őr, -erdészeti szakszemélyzet, -jogosult erdészeti szakszemélyzet. Külön kell szólni a fegyveres biztonsági őrsegről (FBŐ): „a magánbiztonsági ágazat által nyújtható szolgáltatás keretein belül, helyenként közszolgálati vonásokkal működő szervezet, melynek működését az állam külön törvényben³ és végrehajtási rendeletben⁴ szabályozza.”⁵ III.: Civil szerveződések.Polgárőrség.⁶

¹ A katasztrófavédelemről szóló 2011. évi CXXVIII. törvény, Mihók Sándor: A megelőző védelmi helyzet, rendkívüli állapot, szükségállapot és váratlan támadás idején alkalmazható szabályokról, különös tekintettel a gazdasági és anyagi szolgáltatási kötelezettségre A megelőző védelmi..., Honvédségi Szemle 2015/2. 4.o.

² A 2015. évi XLII. tv. – a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati viszonyáról – preambulumban szerepel: „Magyarország a rendvédelmi feladatokat ellátó szervektől kötelezettségeik teljesítését, Mo. függetlenségének, törvényes rendje fenntartásának, a lakosság és az ország javai védelmének a jogszabályok keretei között hatékony és a köz érdekének megfelelő ellátását várja el.”

³ A fegyveres biztonsági őrsegről, a természetvédelmi és a mezei őrszolgálatról szóló 1997. évi CLIX. törvény

⁴ A fegyveres biztonsági őrseg Működési és Szolgálati Szabályzatának kiadásáról szóló 27/1998. (VI. 10.) BM r.

⁵ Bővebben lásd: Tihanyi Miklós (szerk.): A rendészeti feladatokat ellátó szervek és a polgárőrség. egyetemi jegyzet. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2015. 22.o.

⁶ Magyarország Alaptörvénye IV. cikkének (1) bekezdése rögzíti, hogy: „Magyarországon mindenkinek joga van a szabadsághoz és a személyi biztonságához.”

A közbiztonság⁷ fogalma: A közbiztonságnak nincs normatív fogalma.⁸ „A közbiztonsági rendszer elemei a közbiztonság modern felfogásából vezethetők le.”⁹ Ma a közbiztonságnak még a fogalma sem általánosan elfogadott.¹⁰ 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.¹¹ 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.¹² Hazánkban jó a közbiztonság – és ezen belül a közlekedésbiztonság –, de további javítása érdekében mindent meg kell tennünk. „A rendszert társadalmi rendeltetése a közrend és a közbiztonság fenntartása...”¹³

Az OPSZ 2014. évi közgyűlésén Papp Károly országos rendőrfőkapitány kijelentette: Hazánkban a rendőrségnek és stratégiai partnerének, a polgárőrségnek köszönhetően a közbiztonság kiegyensúlyozott és szélsőségektől mentes. A Magyar Tudományos Akadémia után a Rendőrség kapta a legmagasabb bizalmi indexet a TÁRKI felmérése alapján.¹⁴ „Az OPSZ programjai célba találtak. A polgárőrök jelentős mértékben járultak hozzá ahhoz, hogy Magyarországon kiegyensúlyozott a közbiztonság.”¹⁵ Túrós András, az OPSZ elnöke az OPSZ 2015. évi közgyűlésén bejelentette, hogy „az elmúlt 25 év folyamán 2014. évben volt a legjobb a közbiztonság: A Polgárőrség rajta van a közbiztonság sikereszekerén, s nem is kíván leszállni arról.”¹⁶ Hazánkban egy állami, egységes, a Kormány által a belügyminiszteren keresztül irányított, jól felszerelt, jól képzett erős rendőrségre van szükség, ami már adott, munkáját jól végzi.

Közlekedésbiztonság, közlekedési bűncselekmények

„A modern élet egyik különösen nagy kockázattal járó, komoly veszélyforrást jelentő területe a közlekedés.”¹⁷ „A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra.”¹⁸ A közlekedés biztonsága alatt olyan állapot érthető, amikor a közlekedésben résztvevők veszélyhelyzetektől, balesetveszélyes szituációktól, zavaró körülményektől mentesen közlekedhetnek. Egy adott terület közlekedésbiztonságának színvonala az ott élő – közlekedő – emberek közös produktuma.

⁷ A közbiztonság a nemzet felemelkedését szolgáló alapérték. Vö. Tihanyi Miklós (szerk.): i.m. 11.o.

⁸ „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.” Vö. 13/2001. (V.14.) AB határozat

⁹ Finszter Géza: A rendszert rendszerszemléletű megközelítése és a stratégiai tervezés. Rendészeti Szemle 2010. március (különszám), 79.o.

¹⁰ Cserép Attila: Szemlélet- és lépésváltás a közbiztonság terén. Belügyi Szemle, 2006/2. 29. o.

¹¹ Bíró Gyula: Kriminálisztika. Debreceni Egyetem ÁJK-Lícium Könyvkiadó. Debrecen, 2010. 19.o.

¹² Tóth Sándor – Dénes József – Buzás Gábor – Kovács Sándor – Nagy György: Közrendvédelmi alapismeretek. Rejtjel kiadó, Budapest, 2004. 20.o.

¹³ Finszter Géza: A társadalomtudományok és a rendszert. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): Rendészettudományi gondolatok. Magyar Rendészettudományi Társaság, Budapest, 2014. 18. o.

¹⁴ Polgárőr Magazin 2014/3. 5. o.

¹⁵ Polgárőr Magazin 2015/4. 6. o.

¹⁶ Polgárőr Magazin 2015/4. 4. o.

¹⁷ Görgényi Ilona: Magyar Büntetőjog, Különös Rész, Wolters Kluwer Könyvkiadó Kft., Budapest, 2013. 251. o.

¹⁸ Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság mint a globális világ része. Belügyi Szemle, 2011/10. 5. o.

Olyan termék, melynek megteremtésében, fenntartásában komoly szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak, és maguknak a közlekedőknek is, valamint a *polgárőrségnek*.

Baleset-megelőzés: A baleset- megelőzés fő célkitűzésnek tekinti annak megállapítását, hogy a közúti közlekedésben hogyan lehet megismerni a baleseteket előidéző okokat, a negatív körülményeket megszüntetni. Az egyik legfontosabb, hogy a közlekedés kultúrált, jogkövető, agressziótól mentes legyen.

Jogalkotás: Új KRESZ-alkotás: több verziót is elképzelek egy teljesen új KRESZ-t megalkotni, melynek szerintem az alapja lehet a jelenlegi, de több helyen kell a szabályokat módosítani, kiegészíteni, illetőleg új szabályokat bevezetni. Az első legfontosabb a jogszabály megnevezése: „Kormányrendelet”. Alaptörvényünk és az 1988. évi I. törvény figyelembevételével: A KRESZ-t úgy kell megalkotni, hogy minden ember első olvasatra megértse a szabályokat – a jogalkotó akaratát –, nem lehet egyetlen olyan szakasz sem, amely értelmezést igényel, mint például a jelenlegi KRESZ 15. § (2) bekezdés, melyet szeretnék bővebben ismertetni. Jelenleg a jogszabály 15. § (2) bekezdés: „*Megállni tilos!*” és a „*Várákozni tilos!*” jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik - három kivételtől eltekintve, de ezekkel nem foglalkozom, mert a téma szempontjából most lényegtelen, csak a főszabályt értelmezem – és a következő útkereszteződésig tart. Hogyan kell értelmezni a szabályt? Magyarország lakosságának a fele úgy értelmezi, hogy az útkereszteződés kezdetéig, a másik fele pedig az útkereszteződés végéig tart. A KRESZ egyébként az értelmezés szempontjából ad segítséget és iránymutatást, mert a 14. § (6) bekezdése úgy rendelkezik, hogy hat¹⁹ jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart. Összefoglalva a 15. § (2) bekezdésnél a rendeletben nincs belefoglalva a kezdet szó, tehát úgy kell értelmezni, hogy az útkereszteződés végéig tart. Ennek módosítását már korábban javasoltam is.²⁰ Az új KRESZ alkotásával kapcsolatban harmadik fontos feladatnak tekintem az egyszerűsítést. Például: „*KRESZ 34. § (1) 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 túl hosszú, nehéz megtanulni, ezért erre nem is vállalkoznak még egyetemi hallgatók sem. Javaslatom: „*az előzés során a szemből jövő forgalmat zavarni²¹ sem szabad*”. (Az ilyen fontos szabálynál már lehet és kell is értelmezni a jogalkotó akaratát.) Ahhoz, hogy ez a feltétel érvényesüljön, kell két követelmény:

Az egyik: az előzésre igénybe venni kívánt forgalmi sáv hosszának az előzéshez szükséges távolság legalább kétszerese kell, hogy szabadon rendelkezésre álljon. Lakott területen kívül kb. 250 méter szükséges az előzés végrehajtásához, akkor legalább 500 méternek kell szabadon rendelkezésre állnia. A másik: az előzni kívánó és a megelőzött jármű közötti sebességkülönbség legalább 20 km/óra legyen. Ennél nem lehet kevesebb, mert akkor megnő az előzési úthossz. Ha a feltételek nem állnak rendelkezésre, tilos előzésbe kezdeni.

¹⁹ Megfordulni tilos, sebességkorlátozás, legkisebb követési távolság-(ebből kettő van, az általános és a speciális), előzni tilos valamint tehergépkocsival előzni tilos.

²⁰ Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása. A közlekedési balesetek, közlekedési bűncselekmények, szabálysértések megelőzésének egyes kérdései. Belügyi Szemle 2011/10. 16-34. o.

²¹ A KRESZ-ben fontos fogalom a zavarás, akadályozás, veszélyeztetés. A zavarás a legenyhébb, de előzésnél az is tiltott.

Kerékpáros közlekedés: „2014-2015 évben is kimagasló a kerékpáros áldozatok száma.²² A kerékpáros közlekedést mindig támogattam, mert nem szennyezi a levegőt, sportol a kerékpározás közben és nem kerül pénzbe, de a kerékpárosoknak is be kell tartani a közlekedési szabályokat. Javasolnám, hogy a 12. életévét betöltött személy köteles legyen a kerékpáros közlekedés szabályaiból vizsgát tenni és kerékpáros igazolványt megszerezni.

Kerékpáros a járdán: a Kúriai Döntésekben gyakran olyan jogesetek kerülnek publikálásra, amelyek nemcsak szakmai érdeklődésünket keltik fel, hanem olyan problémákat oldanak meg, amilyenekkel mindennapjainkban, mint magánszemélyek is szembesülhetnek. Valamennyien részt veszünk a közúti közlekedésben, és főleg vidéken gyakori eset, hogy az utcai kapun kerékpárral vagy gépkocsival kihajtva a járdán szabálytalanul kerékpározókkal kerülünk közlekedési konfliktusba. Kérdés, hogy az ilyen balesetért vajon ki tartozik felelősséggel: a járdán közlekedő kerékpáros, avagy a közlekedésbe bekapcsolódni kívánó és a házából kihajtó személy. Ezt elemzi a Kúriai Döntések – Bírósági Határozatok 2013. évi 8. számában közölt 206. számú jogeset. (Kúria Bfv. II. 740/2012.) Javasolom a KRESZ 24. §-t (4) bekezdéssel kiegészíteni: a gépjármű vezetőjének telephelyről (udvarból, garázból stb.) az útestre történő kihajtást fokozott óvatossággal – szükség esetén erre alkalmas irányító személy közreműködésével –, hogy a gyalogosokat és a járműveket ne veszélyeztesse.²³

Egy jogesetet ismertetek, mely a vezess.hu online²⁴ oldalán jelent meg 2013. november 17-én „Elhibázott előzés okozott halálos balesetet” címmel. Mindössze egyetlen alapszabályt kellett volna betartani: a forgalomból kivont járművel tilos részt venni a forgalomban. Feladata szerint a jármű egy gyár területén belül végzett szállítási munkát, amivel kapcsolatban a gépkocsi vezetőjének főnöke egyértelművé tette, hogy a tehergépkocsival nem lehet elhagyni a telephelyet, hiszen az ideiglenesen ki van vonva a forgalomból. Ennek ellenére elindult a gyártól 15 kilométerre lévő szerelőházhoz, hogy megjavíttassa a járművet, amiről nem tudott a munkáltatója. A megengedett sebességgel haladva előzésbe kezdett, eközben észrevette, hogy a szemből érkező személygépkocsi túl közel van, nem tudja befejezni az előzést. A baleset elkerülése érdekében erősen fékezett, majd balra kormányzott, ennek ellenére frontálisan ütközött a szemből érkező személygépkocsival, melynek vezetője életét veszítette.²⁵ Több büntetőjog tankönyvben kutattam, hogy a szerzők hogyan ítélik meg a kirívóan súlyos KRESZ szabályok megszegéséből származó közlekedési bűncselekményeket, csak egy tankönyvben²⁶ találtam határozott állásfoglalást, hogy pl. a szabálytalan előzés, elsőbbségi jog meg nem adása – valamint megítélésem szerint ilyen lehet pl. a vasúti átjáróban a fénysorompó tilos jelzése ellenére történő behaladás – miatt bekövetkezett balesetek minősítése közúti veszélyeztetés (Btk. 234. §) is lehet. A tankönyv (szerk. Blaskó) XXII. fejezet: A közúti közlekedés szabályait a KRESZ 1/1975. (II.5.) számú KPM-BM együttes rendelet fogalmazza meg, ezért arra, hogy konkrét esetben az elkövetési magatartás milyen szabályszegéssel valósul meg, a KRESZ-ben találunk magyarázatot. Az olyan magatartás, amely ellentétes a

²² Az EU elvárása – amit Hazánk, mint az EU tagja és saját elhatározásából is elvállalt –, hogy 2011-2020 között 50%-kal csökkenti a közúti közlekedésben meghalt személyek számát. 2008-2013 között eddig mindig folyamatosan csökkent is, 2015-ben is meg kell tenni mindent a csökkentés érdekében.

²³ A KRESZ-ben két helyen - bekanyarodás 31. § (4) és megfordulás, hátramenet 33. § (3) bekezdés - már van hasonló szabályozás, ahol a KRESZ előírja – ha a személy és vagyónbiztonság megkívánja – az arra alkalmas irányító személy igénybevetését.

²⁴ www.vezess.hu/magazin/baleset_teherauto_birosag/48152/ (Letöltés ideje: 2015.07.15.)

²⁵ KRESZ. 34.§ (1) bek. a., pontja ,melyet fentebb elemeztem.

²⁶ Blaskó Béla (szerk.): Büntetőjog, Különös Rész. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2013. 251. o.

KRESZ-ben megfogalmazott tilalmakkal, parancsokkal tényállásszerű. Az eredmény: az élet vagy testi épség közvetlen veszélye. A közvetlen veszély személyre és helyzetre konkretizált veszély, olyan állapot, amikor a személyi sérülés (vagy halál) nagy valószínűséggel bekövetkezhet, de ezen eredmény még elkerülhető. Mint minden eredmény bűncselekménynél, a konkrét közlekedési szabályszegés és a közvetlen veszély közötti okozati összefüggést vizsgálni kell, mert csak ennek megléte esetén állapítható meg a büntetőjogi felelősség. Az alapeset csak szándékosan valósítható meg. A szándéknak mind a közlekedési szabályszegésre, mind a közvetlen veszélyhelyzetre ki kell terjednie. Szándékos szabályszegés, ha az elkövető a közúti közlekedési előírásokkal ellentétesen cselekszik, s felismeri, hogy e cselekmény alkalmas más vagy mások életének, testi épségének veszélyeztetésére. Ezt támasztja alá az Új Btk. Kommentár 1. kötet.²⁷ A jogirodalom és az ítélkezési gyakorlat a törvényi tényállásban foglalt eredményfajtája szerint különbséget tesz egyrészt jogtárgyat sértő, másrészt a jogtárgyat veszélyeztető bűncselekmények között. A szándékos veszélyeztető (veszélyeztetési) bűncselekmények esetén a szándékosság csak a veszélyhelyzetet foghatja át, a sérelemre nem terjedhet ki. Ez a körül határolt terjedelmű szándékosság az ún. limitált veszélyeztetési szándék, amikor tehát az elkövető szándékossága csak a veszély (mint eredmény) előidézésére terjedhet ki, de veszélyhelyzeten túli (sértő) eredményt már nem foghatja át. A szándékos veszélyeztetési bűncselekmények esetében az elkövetőnek a veszélyhelyzet előidézésén túlmenő, a minősített esetek körébe tartozó eredményre kizárólag gondatlansága terjedhet ki. „Egység és halmazat: *„Egységes az ítélkezési gyakorlat abban, ha az elkövető a veszélyeztetési cselekményével más szándékos bűncselekményt is megvalósít, abban az esetben bűnhalmazat megállapításának van helye. Ennek leggyakoribb esete, amikor az elkövető járművezető az őt megállítani szándékozó rendőrt²⁸ a járművének feléje irányításával közvetlen veszélybe hozza²⁹. (BH 1982/357.) Ez esetben a bíróság halmazatban állapítja meg a hivatalos személy elleni erőszak és a közúti veszélyeztetés büntetét.”*³⁰

Álláspontom: 2014 szeptemberétől napjainkig fokozottan figyelem – előtte is voltak ilyen típusú balesetek, tragédiák – hetente többször is bekövetkeznek szabálytalan előzésekből³¹ származó, döntően több ember halálával végződő, közúti közlekedési balesetek. A balesetek leírása: A KRESZ 34.§ (1) bekezdésében előírt feltétel – ami alapvetően két feltételből áll lásd /lásd fentebb/ – nem állt rendelkezésre. A szabálytalanul előzést végrehajtó személy látja, hogy van szembejövő forgalom, mégis előzésbe kezd. Szabálytalanul hirtelen visszatér a menetirány szerinti jobboldalba, mert különben frontálisan ütközne – ez is előfordul – a szembejövő forgalommal. Akit szabálytalanul megelőz, annak három rossz megoldás közül lehet csak választani. 1. Nekiütközik az előtte szabálytalanul előzést végrehajtó személy által vezetett gépkocsinak. 2. A gépkocsi

²⁷ Polt Péter (főszerk.): Új Btk. Kommentár 1. kötet, Általános Rész. Nemzeti Közszerkesztési és Tankönyv Kiadó. Budapest, 2013. 76.o.

²⁸ Messzemenően egyetértek a szerzővel, mert több mint 34 éves rendőri pályafutásom alatt számos ilyen ügyben folytattam helyszíni szemlét, egy esetben emberölés kísérletét állapítottuk meg és tettünk javaslatot az ügyésznek, természetesen a két – Btk 310.§ + Btk 234.§ – bűncselekményen kívül betöréses lopás, csempészet, ittasság, stb. miatt is eljárás indult ellenük, hiszen ilyen bűncselekmények motiválták őket, hogy elhagyják a helyszínt.

²⁹ Hivatalos személy elleni erőszak és közúti veszélyeztetés miatt emelt vádat a Zalaegerszegi Nyomozó Ügyészség egy többszörös visszaeső ügyében, akit a rendőrök egy parkolóban próbáltak megállítani, de az elkövető – egy rendőrt majdnem elütve – elhajtott. Az egyik rendőr hat lövést adott le a gépkocsi kerekére. (MTI)2015.06.03.

³⁰ Tóth Mihály – Nagy Zoltán (szerk.): Magyar Büntetőjog Különös Rész. Osiris Kiadó, Budapest, 2014. 210.o.

³¹ Igazság szerint egész életemben meghatározó volt e rendkívül súlyos közlekedési szabálysértés. Három alkalommal követtek el velem szemben is – mindhárom bp.-i taxis volt – és mindhárom esetben lehaladtam az útpadkára, így elmaradt a frontális ütközés.

kormányát jobbra fordítja és lehalad az úttestről az árokba, fának ütközhet stb. 3. Ami a legrosszabb és mégis többen ezt választják: balra rántja a kormányt és frontálisan nekiütközik a szembejövő forgalommal, sajnos a legtöbb esetben kamionnal, tehergépkocsival, autóbusszal ütközik. Tudomásom szerint a helyszíni szemlén résztvevő és kirendelésre kerülő szakértőnek (balesetelemző) minden esetben kérdésként felteszik, hogy adjon választ, a baleset elkerülhető vagy elkerülhetetlen volt. Amennyiben a szakértő kategorikusan kijelenti, hogy a szabálytalan előzést végrehajtó miatt a baleset elkerülhetetlen volt, ez véleményem szerint megegyezik azzal, hogy létrejött a Btk. 234. § tényállási eleme, hogy más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki. Nyilvánvaló, hogy a szakértői vélemény csak egy bizonyíték. A bíróságnak kell döntenie, hogy megvalósult-e a közúti veszélyeztetés, vagy a közúti baleset okozása szerint minősül a bűncselekmény.

Hogyan válhatunk Európa legbiztonságosabb országává?

1. Összességében az a legfontosabb, ha a bűn- és baleset-megelőzést, a közbiztonság javítását (a polgárőrség³² tagjaként) hazánkban mindenki támogatja, akik abban részt vesznek és/vagy anyagilag lehetőségük szerint segítik. A polgárőrség közösségformáló erő is.

2. Fontosnak tartom az újjáalakult Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács munkáját, mert kifejezetten a bűnmegelőzéssel foglalkozik és hazánk legszélesebb rétegeit vonják be a megelőzésbe. A Kormány 1744/2013. (X.17.) sz. határozata³³ a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiáról aktualizálta a bűnmegelőzési feladatokat, átfogó elemzést tartalmaz az elmúlt évtizedben bekövetkezett jogsértések összetett társadalmi jelenségéről. Célként határozza meg a közbiztonság fokozását, az állampolgárok szubjektív biztonságérzetének javítását, a bűnözést eredményező folyamatok kontrollálását, a bűnözés mennyiségi csökkentését.

3. Kiemelkedően fontosnak tartom – ettől nagymértékben függ Hazánk közbiztonságának a jövőbeni sorsa –, hogy óvodás kortól kezdve nevelni kell a gyermekeket a hazaszeretetre, a szilárd közbiztonság fontosságára (pl. ne szemeljenek közterületen, ne bántalmazzák egymást, tiszteljék a szüleiket, felnőtteket, pedagógusokat és tilos lopni, rabolni, jogsértéseket elkövetni), a közúti közlekedési balesetek megelőzése érdekében a gyalogos és kerékpáros közlekedés szabályaira, azok maradéktalan betartására. A pedagógusok munkájának kiemelkedő fontossága mellett ugyanolyan fontos a családok szerepe is. Meggyőződésem, ha az óvodás korú gyermekeket ráneveljük a közlekedési szabályok maradéktalan betartására, akkor az rögződik bennük, hogy a szabályokat be kell tartani, és minden más jogszabályt is be fognak tartani. Az általános és középiskolákban már elegendő heti egy óra közlekedési ismeretekből.

4. A közbiztonság javítását szolgáló önkormányzati fejlesztések támogatásáról szóló 28/2014. (IV.1.) BM rendelet lehetőséget biztosít arra, hogy az önkormányzatok a Belügyminisztériumtól forrást igényelhetnek térfigyelő kamerai rendszerekre. Hajdúhadház

³² A polgárőrök 2014. évben 7,7 millió szolgálati órát teljesítettek a közterületen. A polgárőrség 2015.03.28-án megtartott évi közgyűlésén Papp Károly országos rendőrfőkapitány megerősítette, hogy a polgárőrök jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy Magyarországon kiegyensúlyozott a közbiztonság (Polgárőr Magazin. 2015/4.sz. 6.o.).

³³ 1744/2013. (X.17.) Korm. határozat a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiáról (2013–2023)

város is igényelt és kapott, ahol a korábbi években igen rossz volt a közbiztonsági helyzet – utóbbi években már jelentősen javult.³⁴

5. 2016-tól az érettségi vizsgára jelentkezés előfeltétele, hogy minden diák 50 óra közösségi szolgálatot végezzen középiskolai tanulmányai során.³⁵ A bevezetett iskolai közösségi szolgálat célja, hogy a fiatalok figyeljenek oda jobban embertársaikra, és erősödjön bennük a társadalmi érzékenység, a közbiztonság fontossága. Ilyen közösségi szolgálat a diákoknak a Polgárőrség keretén belül végzett munkája is. Nagyon nagy szükség van a fiatalításra, ezért is tartom különösen fontosnak, hogy a belügyminiszter előterjesztésére az Országgyűlés elfogadta a Polgárőrsegről szóló tv. Módosítását,³⁶ amely lehetővé teszi a 14-18 éves fiatalok ifjú polgárőrökké történő válását.³⁷

6. Hazánk minden településén legyenek polgárőr és tűzoltó egyesületek. Minden körzeti megbízott mellé polgárőr egyesületet kell szervezni. Alapvetően az a legfontosabb, hogy a polgárőrök elsősorban a rendőrökkel közösen, azok alárendeltsége mellett, de valaki mindig legyen a közterületen, mert akkor a bűnözőknek esélyük sincs bűncselekmények, vagy szabálysértések elkövetésére. A legjobbnak tartom, ha egy rendőr két polgárőrrel teljesít szolgálatot, de ha erre lehetőség nincs, akkor a rendészeti törvény hatálya alá eső személyekkel, pl. közterület-felügyelővel, mezőőrrel.

A belügyminiszter 2013. június 28-án Pannonhalmán az Országos Polgárőr Napon ünnepi beszédében így fogalmazott: „Tegyük közösen Magyarországot Európa legbiztonságosabb országává!”

³⁴ Polgárőr Magazin, 2014/6. 15. o.

³⁵ 2011. évi CXCV. tv. 6. § (4) bek.: „Az érettségi bizonyítvány kiadásának feltétele ötven óra közösségi szolgálat elvégzésének igazolása.”

³⁶ Módosította a Polgárőrsegről és a polgárőri tevékenységről szóló 2011. évi CLXV. törvényt 2015.05.12-én az OGY. Új elemként jelenik meg a törvényben az Ifjú Polgárőr szerepkör, amely lehetővé teszi a 14-18 év közötti fiatalok szerepvállalását a szervezet munkájában.

³⁷ Önállóan nem, de a polgárőrökkel teljesíthetnek közterületi járőrszolgálatot, és ha megszeretik, akkor meglesz a biztos utánpótlás. A környezetvédelemben és az idősök segítségével szintén jelentős segítséget tudnak adni a polgárőröknek.