

# Reflexió

DR. IRK FERENC

## Szolgálati gépkocsikkal bekövetkező balesetek\*

A lap egyik legutóbbi számában értékes, számokkal és szemléltető ábrákkal jól dokumentált beszámoló látott napvilágot a rendőrségi tevékenység egyik nemkívánatos melléktermékéről: a szolgálati gépjárművek „közreműködésével” bekövetkezett balesetekről. Tekintettel arra, hogy azonos témában – az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) megbízá-

sából, – az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézet (OKKRI) égisze alatt a közelmúltban ugyancsak folyt egy vizsgálat<sup>1</sup>, aminek néhány következtetése ma is aktuális, s a javaslatok többsége papíron maradt, indokoltnak tartom, hogy a főbb gondolatokkal részint megerősítsem, részint kiegészítsem e jelen cikket.

Az általunk végzett elemzés statisztikai része elsősorban az 1993. évre koncentrált, azonban részben bevonásra kerültek korábbi adatok is. A jelen cikk bázisanyagával szemben volt egy alapvető eltérés is: az OBB-OKKRI kutatás keretében az ország egy alföldi és egy dunántúli megyéjében részint hosszabb időn át balesetmentesen vezető, részint balesetben részes (okozó vagy sértett) személyeket is sikerült meghallgatni, s ennek folytán adatokat szerezni a balesetekhez vezető körülményekről, egyértelmű vagy csak sejtethető okokról.

---

\*Hozzászólás Dr. Csonka István – His Imre – Kovács Tamás – Szolnoki János: A szolgálati gépjárművekkel bekövetkezett balesetek alakulásának tapasztalatai című cikkéhez. Belügyi Szemle, 1997. évi 1. szám, 65-84. oldal.

<sup>1</sup>Irk Ferenc – Kemény Miklós: Rendőrbalesetek tanulságai Magyarországon. Kézirat Budapest, 1994. A felmérés az akkori ORFK közbiztonsági főigazgató, dr. Túrós András r. vezérőrnagy kezdeményezésére indult. Ugyanő gondoskodott arról, hogy a vizsgálat megállapításait valamennyi megyei rendőrfőkapitány kézhez kapja és hasznosítsa. Tömörített formában publikálva ld.: dr. Irk Ferenc: A rendőrök közlekedési baleseteinek – tanulságai Magyarországon. Belügyi Szemle, 1995. évi 5. szám 22-38. oldal.

Ezek a megállapítások – különösen, ami az életkörülményekről, a túlmunkáról, a „második gazdaságban” végzett kiegészítő tevékenységről, s ennek a szolgálati munkára gyakorolt kedvezőtlen hatásáról szólnak – nagyban-egészben egybeesnek a reflektált cikkben foglaltakkal.

A balesethez vezető okok az OBB-OKK-ról vizsgálata szerint lényegében a következő főbb csoportokba voltak sorolhatók:

- rutintalanság, melynek elsődleges oka – amint azt a jelen cikk pregnánsan taglalja – a nagy fluktuáció;

- lényegében az előbbinek egyik alfaja a gépkocsitípus-váltás okozta alkalmazkodási problémák. (Ezt a jelen szerzők összefüggésbe hozzák azzal, hogy a régi kocsiknál a motorteljesítmény és a fékhatás összhangban volt egymással, míg az újabbaknál ez nem biztosított. Magam részéről ezzel nem értek egyet. Ellenkezőleg: a korszerű kocsiknál ez az összhang sokkal inkább megvan, legfeljebb más vezetési stílust követel meg, s erre a rendőröket senki nem tanította meg, amit saját kutatásunk során sokan egyértelműen a rendőri vezetés szemére is vetettek attól függetlenül, hogy voltak-e balesetek okozói vagy sem.);

- a korszerű kocsik szervizelése alapvetően eltérő a régiektől. Szigorú technikai fegyelmet és a korábbinál nagyobb műszaki tudást és műhelyműszerezettséget igényel, továbbá a keleti márkákhoz képest sokkal drágább. A rendőrök jól látják azt, amit a vezetés nem vesz észre: ezeket a ko-

csikat (Golfok, Fordok) a rendőrség régi műhelyeiben az ott tevékenykedő, jórészt korszerű műszereket mellőző „szakik” már képtelenek karban tartani. Ezek a kocsik már nem „bütykölhető”, s a hosszú élettartamot garantáló karbantartásuk csak jól felszerelt márkaszervizekben végezhető el. A régimódi „barkácsolás” igazi ráfizetés. A rendőrök – vélhetően nem teljesen alaptalanul – panaszkodnak az újabb kocsik műszaki biztonságában fellelhető hiányosságokra, az elhanyagolt és szakszerűtlen szervizelés pedig a kelleténél sokkal hamarabb teszi roncsokká a milliós értékű járműveket. *A látszólagos takarékoskodás óriási mértékű pazarlást takar.* Az természetesen megint más kérdés, hogy a hagyományos rendőrségi műhelyekben is mód lenne a kocsik ápolására, korrózióvédelmére, a nyílászárók pántjainak zsírzására és időnkénti utánállítására – ha az ilyen „apróságok” bárkit is érdekelnének, vagy ha az erre hivatott szerelőktől és azok főnökeiktől ezeknek a feladatoknak az elvégzését bárki is megkövetelné;

- ezt az idő előtti állagromlást csak fokozza, hogy az autóknak nincs állandó gazdája, lényegében „szocialista megörzésben” vannak, mindenki csak hajtja, senki nem érzi a sajátjának, aminek pedig – népgazdasági szinten is – tudjuk már, mi a következménye;

- a szabad időben végzett túlmunka miatti kimerültség (a rendőr szolgálatban pihenni ki szabadidőben végzett, olykor megerőltető pénzkereső tevékenységének fáradalma);

– továbbra is érvényesül az ugyan csak a múltból örökölt felsőbbrendűségi érzés, az a beállítódás, hogy a rendőr jogon kívül, de leginkább a jogszabályokon felül van, a közlekedési előírásokat akkor és ott szegi meg, ahol és amikor kedve tartja. Sokan egyéb helyeken elszenvedett sérelmeket, kisebbségi érzéseiket a volán mögött kívánják kompenzálni.

Az utolsó ponttal kapcsolatban nyomban meg kell jegyezni: egyrészt a leírt mentalitás egyre csökken, másrészt korántsem csak a rendőrökre jellemző, sőt: a gépjárművezetők más köreiből is sajnálatosan és rohamosan terjed. A jogosulatlan „erődemonstrációval” szembeni fellépés azonban morálisan csak egy olyan rendőrségtől várható el, amelyik maga példát mutat a jog követésében.<sup>2</sup>

A néhány éve a kutatások nyomán leírt javaslatoknak a jelen időszakra aktualizált változata a következőkben foglalható össze:

1. A rendőrség – kivált a tisztii állomány (minél magasabban a hierarchiában, annál inkább) – ellen kell járjon a szabálykövető közúti magatartásban.

2. Fokozott gondot kell fordítani a kezdő vezetőknek számító fiatal álló-

mány alapos kiképzésére. Ennek keretében evidencia kell legyen a közlekedési szabályok kifogástalan ismerete, de nem kevésbé fontos a járművezetés mesterfogásainak elsajátíttatása. (Ide értem a veszélytréning elméleti és gyakorlati részét, ami egyes, a rendőrség oktatásával foglalkozó szakemberek naiv elképzeléseivel szemben jelenleg a nap mint nap közlekedő egyenruhás állomány számára többnyire csak vágyálom, s nem élő valóság. Sajnos le kell írni azt a közhelyet; hogy Magyarország nem csak Budapestből és esetleg még Pest megyéből áll... Ami az ország központjában megszokott dolog, az más térségekben még csak jámbor óhaj.)

3. Jelentős változást eredményezhet, ha egyszer (mikor?) a rendőr maga és családja szükségleteiről a rendőri fizetésből is képes lesz gondoskodni, s nem kényszerül munkaerejét szabad idejében a privát szférában is áruba bocsátani.

4. A szolgálatvezénylés során a parancsnoki önkényességet száműzni kell. (Ismét nagyon fontos, hogy milyen üzenet érkezik „fentről”.) Korábban ezt részletesen eseteltem, ezúttal csak arra utalok, hogy nem szerencsés, ha a rendőrt – különösen azt, aki szolgálati helyéhez közel lakik, s ráadásul még abban a szerencséjében is része van, hogy telefon működik a lakásán szabadságáról, szabadnapjáról rendszerezésen és az utolsó pillanatban berendelik. A járőrnek joga van tudni azt is, hogy miért kap hirtelen parancsot a megkülönböztető jelzések használatá-

<sup>2</sup> Aljon itt egy szubjektív megjegyzés: számomra jelzésértékű volt az a tévéfelvétel, amelyen az ország új főkapitánya – még Borsod első rendőri vezetőjeként – indult el, szolgálati kocsiját vezetve a fővárosba. Beszállás után olyan természetes mozdulattal csatolta be a biztonsági övet, amire csak az képes, aki ezt már évek óta nap mint nap így csinálja. Csupán remélni lehet, hogy hamarosan valamennyi beosztottja is követi példáját – ha másként nem, hát azért, mert ha ellenszegül: megfenyítik érte.

val való céleléréshez: vajon egyik kollégájának élete forog veszélyben, vagy egy jól ismert verekedő házaspár rántott ismét kést nézeteltérései tisztázásához. A prioritásokat – kódjelek alkalmazásával – bármilyen nyílt közleményben is tudatni lehet.

5. Az előbbi témával függ össze: meg kell tanítani a gyakorlatlanoknak a „szirénafrász” leküzdésének módját, s speciális oktatással el kell érni, hogy a gépkocsi vezetőjének vérnyomása megkülönböztető jelzések használata esetén is minél inkább közelítsen a normálishoz. Ennek a kérdéskörnek egyik részeleme annak az alapigazságnak az elfogadtatása, hogy elsőbbsége – a KRESZ-től függetlenül – csak annak van, aki számára ezt mások megadják. Tudatosítani kell, hogy az egyébként elsőbbségi helyzetben nem levő jármű baleset részeseként szinte soha nem mentesülhet legalább a részfelelősség alól. *A szabálykövetés a rendőr számára egyébként evidencia kell legyen, s a rendőri szabályszegés sokkal súlyosabban ítélendő meg, mint ha ezt egy „állagpolgár” követi el. Az „előjogok” gyakorlása megkülönböztető jelzés használata nélkül súlyosan rontja az általános normakövetés amúgy is gyenge színvonalát, s még inkább rongálja a rendőrségnek az amúgy is az ideálisnál alacsonyabb presztízsét.*

6. Indokolt volna a szolgálati gépkocsikkal bekövetkező valamennyi baleset (ideértve az ún. „pléhkárokka” végződőket is) számítógépes nyilvántartása és rendszeres elemzése. Eh-

hez a jelenlegi, a csak a személyi sérüléssel járó baleseteknél használatos adatlapot lehetne – némi módosítással – használni.

7. Meg kell erősíteni (ahol pedig hiányzik: meg kell teremteni) a nem csak a jogi, hanem a morális alapokon is nyugvó, egymás iránti felelősséget. Elsősorban a parancsnok kell felelősséggel viseltesen beosztottjaiért, de a kollégák egymás iránti szolidaritása is fokozható volna. Ez nagy hangsúlyt kell kapjon a gépkocsiban egymást váltó járórok, és a járórpárok kapcsolataiban.

8. Meg kell találni a módját annak, hogy a fiatalok ne a járórkocsiban próbálják ki vezetési képességeik határait, hanem a jármű jellegzetességeit ismerve mindenkor a biztonság határain belül közlekedjenek velük. Ennek részletezésére itt nincs lehetőség, csupán jelzem: ide tartozhatnak olyan eszközök és módszerek, mint a kocsitörésekért való fokozott anyagi és fegyelmi felelősség, az állandó kocsifelelősök rendszerének visszaállítása, a tapasztaltabb és a rutintalan kollégák együttes szolgálati vezénylése és más hasonlók.

9. Valószínűleg minden igyekezet – és a krónikus létszámhiány – ellenére ideje volna megválni azoktól a kollégáktól (parancsnokoktól és járóroktól egyaránt), akik nem hajlandók vagy nem képesek betartani a kultúrált rendőrségre irányadó játékszabályokat. Nemcsak a korrupt rendőr rontja a rendőrség presztízsét, hanem a durva, fennhéjázó, goromba kolléga is. Meg

az is, akit könnyű felidegesíteni, s aki egy-két – esetleg kétségtelenül méltánytalan, sőt jogtalan – inzultus után „elveszti a fejét”, s nem tud gátat szabni indulatainak. A rendőri munka hivatás. Aki ezt a munkát csak a biztos (bár alacsony) fizetésért végzi, azt könnyű nemcsak korrumpálni, hanem egyéb olyan viselkedésre is ösztönözni, ami összeférhetetlen a jogszabályokban rögzített feladataival. Ha

ezek a kollégák kiválnak az apparátusból, a létszámában csökkent állomány nélkülük csak erősebb lehet.

Összegezés helyett az hangsúlyozható, hogy jó volna végre minden szinten abbahagyni a panaszkodást, s az adott körülmények és lehetőségek közepette a legracionálisabb döntéseket meghozni annak érdekében, hogy ember és jármű a jelenleginél inkább feleljen meg a környezet elvárásainak.

