

**Felföldi Péter – Major Róbert – Mészáros Gábor**

---

## **Rendészeti képzés és a közlekedésrendészet egyes kérdései Szlovákiában**

### **Particular questions of law enforcement training and traffic policing in Slovakia**

#### **Absztrakt**

A Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészetudományi Karának Közbiztonsági Tanszéke és a Pozsonyi Rendőrákadémia Rendészetudományi Tanszéke (Akadémia Policajného zboru v Bratislave, Katedra policajných vied) az elmúlt évek során jól működő informális kapcsolatban állt egymással. Kölcsönös konferencia meghívások, publikációk megjelentetése, egymás intézményeibe történő látogatások történtek, és a jövőre nézve is tervben vannak hasonló események mindkét tanszék munkatársai részéről. Jelen tanulmányunkban ezen kiváló kapcsolat állomásaként a 2018 májusában lezajlott szakmai látogatás tapasztalatainak rövid bemutatására vállalkoztunk.

**Kulcsszavak:** közlekedésrendészet, Szlovákia, rendészeti képzés

#### **Abstract**

The Department of Public Safety of the Faculty of Law Enforcement at the National University of Public Service and the Department of Law Enforcement Science of the Academy for Police Force in Bratislava (Akadémia Policajného zboru v Bratislave, Katedra policajných vied) have maintained well-functioning informal connections for the past years. Mutual invitations for conferences, publishing of papers, mutual visits in each other's institutions occurred and similar events are planned also for the future for associates of both departments. The present paper intends to introduce a brief presentation of the experiences at the professional visit, as an event of the excellent connections, in May 2018.

**Keywords:** traffic policing, Slovakia, law enforcement training

## Szlovákia

Szlovákia Magyarország északi szomszédja, 49 036 négyzetkilométerével és 2016-os becslés szerinti 5 435 343 fős lakosságával (URL1) Magyarország 93 030 négyzetkilométeréhez és (az összehasonlíthatóság érdekében szintén 2016-os adatot alapul véve) 9 855 571 fős lakosságához (URL2) viszonyítva területben 52,7%-a, népességében pedig 55,15%-a hazánknak. A két ország történelme szorosan összefügg, így kulturális és társadalmi szinten is számos hasonlóság mutatkozik. Földrajzi szinten azonban a két ország között már jelentősebbek az eltérések. Míg Magyarország döntően síkvidéki ország, kisebb részben hegyvidéki tájegységekkel, addig Szlovákiára ennek pont az ellenkezője jellemző. A társadalmi és kulturális átfedések azonban ennek ellenére (vagy pont ennek köszönhetően) felfedezhetőek, Szlovákia síkvidéki területein a magyar kultúrtáj, míg hazánkban a Dunántúli és az Északi-Középhegységben helyenként a szlovákiai hegyvidékre is jellemző településszerkezet található meg. A Magyarországgal határos országok közül a Szlovákiával közös határszakasz a leghosszabb, 655,1 kilométer (URL3), amely mindkét ország schengeni tagóságának megfelelően átjárható. Azonban ennek a határszakasznak jelentős része a Duna és az Ipoly folyók mentén létrejött vízi határ, melyeken hidak biztosítják az országok közötti kapcsolatot. A történelem során a keskenyebb Ipoly folyón a szemközti települések között csaknem mindenhol található volt hidas összeköttetés, amelyet majdnem teljes egészében felszámoltak az Ipoly határfolyóvá tételét követő évtizedekben, így az 1950-es évekre csak négy maradt a 47-ből (Hrubík–Wollent, 2003). A Dunát átívelő, Esztergomot és Párkányt összekötő Mária Valéria híd második világháborúban történt felrobbantása után 57 évig nem is történt meg a híd végleges újjáépítése (Tóth, 1999). A szintén a világháborúban felrobbantott komáromi Erzsébet hidat, valamint a világháború előtt átadott Vámoszabadi hidat már 1946-ra sikerült helyreállítani (bár még nem a végleges szerkezetűre, de a kapcsolatot megteremtette a két part között), azonban a Komárom melletti vasúti hídon csak 1954-ben indulhatott újra a forgalom (Domanovszky et al., 2009). Jelenleg Komárom mellett új közúti híd létesítése van folyamatban, az Ipolyon pedig több, korábban elpusztított híd rekonstrukciója van kilátásban. Az Ipoly tekintetében a Pöstyénpuszta és Petőpuszta (Peťov) közti felújított Katalin hidat 2012. február 24-én adták át a forgalomnak, míg Rárós (Rároš) és Rárópuszta között 2011. október 11-én készült el a Madách híd. Ipolytarnóc és Kalonda közös határszakaszától a Zemplénagárd–Nagytárkány (Vel'ké Trakanya) határszakaszig szárazföldi határ húzódik a két ország közt, majd a Győröcske–Kistárkány, valamint a Záhony–Kistárkány (Malé Trakany) szakaszon a Tisza jelenti a közös határt, de ezen a

rövid folyószakaszon nem található határátkelő. A szárazföldön azonban történelmi okokból (az Ipoly menti településekhez hasonlóan) csaknem mindenhol található valamilyen összeköttetés, amit a 20. században politikai okokból szintén kettévágtak, de mára szerencsére a régi infrastrukturális kapcsolatokat újra megnyitották, elősegítve ezzel a munkaerő áramlását, valamint a családi és baráti kapcsolatok ápolását is. De nemcsak meglévő kapcsolatok újraélesztéséről, hanem további szárazföldi közúti kapcsolódási pontok létesítéséről is beszélhetünk, ugyanis az Országos Területrendezési Terv további gyorsforgalmi kapacitásbővítést tartalmaz ; az M2-es út Ipolyság (Sáhy) felé történő vezetését, a 21-es út Somoskőújfalui történő gyorsforgalmi kiépítését, az M30-as autópálya tovább vezetését Hidasnémeti felé a Kassával való gyorsforgalmi kapcsolat megteremtése érdekében, valamint az M3-as autópálya Győröcske térségében létesülő átvezetését.

## **A szlovák közigazgatás**

Szlovákiában nyolc megyei szintű közigazgatási egység van (Pozsonyi, Nagyszombati, Nyitrai, Trencsényi, Zsolnai, Besztercebányai, Kassai, Eperjesi), amelyet kerületeknek (kraj) neveznek, ezek járásokra tagozódnak, melyből 79 került kialakításra. Az ország területén – 2017-es adat szerint – 482 km autópálya található, a teljes gépjárműállomány pedig 3 077 648 darab, amelyből 2 223 117 személygépkocsi (URL4). Hazánk járműállománya 2017-es adat szerint 4 211 711 (URL5), melyből 3 471 997 (URL6) személygépkocsi. Szintén 2017-es adat szerint 18 057 km állami fenntartású közút található Szlovákiában (URL7), ehhez tartozik még nagyjából 25 000 km egyéb önkormányzati, illetve közforgalom számára megnyitott magánút. Ez 0,878 km/km<sup>2</sup> úthálózat-sűrűséget jelent. Hazánkban ez az arány a 32 006 km állami, és 174 578 km egyéb fenntartású közúthossz (URL8) mellett 2,22 km/km<sup>2</sup>. Magyarország több mint 2,5-szörös úthálózat-sűrűsége az eltérő domborzati adottságokkal magyarázható. Érdekes azonban, hogy az ezer főre eső gépjárművek számában hazánk hozzávetőleg 427, míg Szlovákia 566 darabos mutatószámmal rendelkezik, vagyis Szlovákiában egy fajlagosan nagyobb járműsűrűségnek, egy fajlagosan ritkább hálózaton kell osztoznia. Az előzőkből is látható, hogy vannak különbségek és hasonlóságok is, az azonban tényszerűen megállapítható, hogy a két térség közlekedése, fejlődése egymástól nem választható el. A társadalmi-gazdasági viszonyok hatnak az egymás melletti régiókra, és ezt a szempontot mindenképp érdemes rendészeti oldalról is vizsgálni. A közös történelem a közigazgatásban is nyilvánvalóan azonos kiindulási pontot jelent, és bár a két ország közigazga-

tási szempontból már majdnem száz éve különböző ágakon fejlődik, de a kulturális-szociális párhuzamok hasonló problémákat vetnek fel, amire mindkét országban születhetnek és születnek is hasonló válaszok. Ez a hasonlóság a rendészeti képzésben és a közlekedésrendészet területén is tetten érhető. Gyakran elhangzó megállapítás az, hogy a közlekedés egy viszonylag pontos lenyomata egy társadalom egészének (Sajó, 2008). Az egyén közlekedésben tapasztalható szabálykövetési hajlandósága általában egybeesik a mindennapokban érzékelhető szabálykövetési magatartásával. Ez könnyen belátható, például, ha valaki a megengedett legnagyobb sebesség átlépését nem érzi magára vagy másra nézve veszélyesnek, azt súlytalan, apróbb kihágásnak tartja, amit úgyszemint lát senki, akkor egy más jellegű szabály áthágását is ugyanilyen könnyen legalizálhatja saját magára nézve. Ezen a ponton válik érdekessé az a kérdés, hogy északi szomszédunknál vajon milyen válaszokat adnak erre a kérdésekre, egyrészt a jogszabályok betartatónak képzése során, másrészt a közlekedési helyzet és a közlekedésbiztonság alakítása terén.

## A rendészeti szakképzés felépítése

Szlovákiában a rendőrséget leggyakrabban PZ mozaikszóval említik, amely a Policajného zboru kifejezésből származik, jelentése: rendőri testület. A továbbiakban itt is a PZ mozaikszót alkalmazzuk a szlovákiai rendőrségre, hogy megkülönböztethessük a magyarországi rendőrségtől. Hazánkhoz hasonlóan északi szomszédunknál is többlépcsős rendészeti képzés zajlik, amelynek teljesítése a szolgálatellátás alapfeltétele. A PZ munkatársainak kötelessége a szakmai és jogszabályi ismereteik bővítése és naprakészen tartása, amihez elengedhetetlenek a tréningek és a továbbképzések is, mivel a folyamatosan változó jogszabályi környezet ezt megköveteli a szervezet bármely szintjén szolgálatot teljesítő munkatársától. Így elmondható, hogy az egész rendőri pályafutást végig kell, hogy kísérje a szakképzés, illetve a továbbképzés.

Ahogy Magyarországon, úgy Szlovákiában is a szakképzés két alapvetően elkülönülő szintje a középszintű végzettséget adó szakközépiskolai képzés, és a felsőoktatás keretein belül működő Pozsonyi Rendészeti Akadémia (Akadémia Policajného zboru v Bratislave). Szakközépiskolákból három található az országban:

- Pozsonyi Rendészeti Szakközépiskola (Stredná odborná škola Policajného zboru Bratislava);
- Bazini (Pezinok) Rendészeti Szakközépiskola (SOŠ Policajného zboru Pezinok);

- Kassai Rendészeti Szakközépiskola (SOŠ Policajného zboru Košice).

A felsőfokú rendészeti szakképesítést a Pozsonyi Rendészeti Akadémián lehet megszerezni, itt zajlik a PZ tisztképzése. Az akadémia a rendőrséggel együttműködő egyéb szervezeteknek, például a Bűnügyi és Szakértői Intézet munkatársainak továbbképzésében is részt vesz. A rendészeti képzés elsődleges és másodlagos oktatási fázisokat tartalmaz. Elsődleges szinten a rendészeti alapképzés és a specializációk képzése található meg, a másodlagos szinten pedig a továbbképzés, amely a szakképesítésben történő elmélyülést segíti elő.

A középiskolai szintű és a felsőfokú képzésben is jelentős hangsúlyt kap a határrendészeti és az idegenrendészeti képzés. Az ország teljes, 1611 km-es határszakaszából mindössze 97 km (6,02%) (URL9) az Ukrajnával közös Európai Unió külső határ, a fennmaradó szakasz a schengeni övezethez tartozó belső határszakasz. Határellenőrzés csak az Ukrajnával közös határszakaszon, illetve a nemzetközi repülőtereken (Bratislava Airport, Košice Airport, Piešťany Airport, Poprad-Tatry Airport, melyek közül jelenleg csak a pozsonyi Bratislava Airport fogad és indít járatokat az Európai Unió kívülre) van (URL10). A határrendészeti képzésben emiatt a schengeni jog oktatása is jelentős hangsúlyt kap, mivel az ország nemzetközi közlekedési kapcsolatait alapvetően ez határozza meg. A nemzetközi rendőri együttműködés témaköre a kérdésben szintén hangsúlyos.

A rendészeti középiskolákban folyik a rendészeti oktatásba illesztett nyelvi képzés is, amely angol vagy német nyelv elsajátítását teszi lehetővé. Ez posztgraduális képzésben is elérhető a PZ tagjai számára. Idegen nyelvű képzések – hat választható kurzus – a rendészeti felsőoktatásban is választható, melyek angol nyelven érhetők el.

A PZ tagjai számára szervezett nyelvtanfolyamok a pozsonyi és a kassai rendészeti középiskolákban kerülnek lebonyolításra. A pozsonyi középiskola nagyobb vertikumú, itt kerülnek megszervezésre többek között a Különleges Rendőri Tevékenységet Folytató Hivatal, a Schengeni Információs Rendszerben tárolt adatok kiegészítő információcseréjével foglalkozó SIRENE (Supplementary Information Request at National Entry), a Szervezett Bűnözés Elleni Hivatal, a Bűnügyi Hivatal, a Védelmi Szolgálat és a Határ- és Idegenrendészeti Hivatal számára az angol nyelvű továbbképzések.

Ezen felül angol és orosz nyelvű továbbképzéseket szervez még a Határ- és Idegenrendészeti Hivatal is a PZ egyes egységeinek. Angol nyelvű továbbképzések vannak a határellenőrzési osztályvezetők és osztályvezető-helyettesek számára, valamint az európai határőrizeti rendszer keretében a tagállamok határőrizeti hatóságai (határőrség, parti őrség, rendőrség, vámhatóság, tengerészet)

operatív információcseréjének, valamint együttműködésének elősegítésére létrehozott EUROSUR angol nyelvű terminológiájának elsajátítása érdekében. Az orosz nyelv oktatása a keleti, nem schengeni határszakasz ellenőrzésének hatékonysága érdekében lényeges.

A rendészeti képzésben a felsőfokú végzettséget a Pozsonyi Rendészeti Akadémián lehet megszerezni. Az akadémia egyetemi szintű oktatási intézmény és 1992. október 1-je óta szolgálja a rendészeti felsőoktatást. Az intézmény elsődleges feladata a felsőfokú végzettséggel rendelkező szakemberek utánpótlása a PZ és egyéb állami szervek, valamint nem állami működtetésű vállalatok számára (URL11). A rendőri képzés irányítása a Szlovák Köztársaság Belügyminisztériumának személyügyi és szociális feladatokkal foglalkozó részlegének (SPSČ MV SR) irányítása alá tartozik mind a középfokú, mind a felsőfokú oktatás területét illetően. A minisztérium a PZ erre szakosodott részlegeivel együttműködve meghatározza a rendészeti oktatás céljait és feladatait. Ellenőrzési és módszertani tevékenységet végez a rendészeti szakközépiskolák felett, és fenntartói feladatokat is ellát az állami képzésszervezésen felül. A rendészeti képzés szervezési oldalról tekintve különböző szinteken történik. A rendőrök alapfokú oktatását a CVP (Oktatási és Pszichológiai Központ), valamint az SPSČ MV SR irányítja, a rendőrtisztek továbbképzését a CVP és az SPSČ MV SR együttesen irányítja, viszont a lebonyolításban részt vesz a minisztériumon kívül a PZ, az akadémia, valamint a rendészeti szakközépiskolák is.

Az akadémia az Európai Rendőrakadémiák Szövetségének (AEPC), az Európai Rendőrakadémiának (CEPOL), a Közép-Európai Rendőrakadémiának (MEPA) teljes tagja, valamint az Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökség (FRONTEX) partnere. Részt vesz továbbá a nemzetközi szakképzési és hallgatói mobilitási programban (ERASMUS+). Ezen felül számos Európai Unió országban kétoldalú együttműködést folytat a rendőrségi oktatási intézményekkel (URL12). A rendészeti szakközépiskolák a PZ középfokú végzettséggel rendelkező állományának utánpótlás-biztosításán felül – az egész életen át tartó tanulás jegyében – részt vesznek a továbbképzések lebonyolításában, illetve folyamatos Lengyelország, Magyarország, Románia, Franciaország és Németország rendészeti szakközépiskoláival a szakképzés területén folytatott együttműködés és tapasztalatcsere. A rendészeti képzés rövid áttekintéséből látható, hogy északi szomszédunk a képzés struktúráját tekintve hasonló felépítéssel rendelkezik, mint hazánk. Eltérések elsősorban a rendészeti felsőoktatás területén figyelhetők meg, mivel Szlovákiában a fenntartásban és a képzésszervezésben sokkal hangsúlyosabban jelenik meg a belügyminisztérium, mint Magyarországon, valamint Szlovákiában a tisztképzés egy akadémiai jelleggel működő felsőoktatási intézményben zajlik.

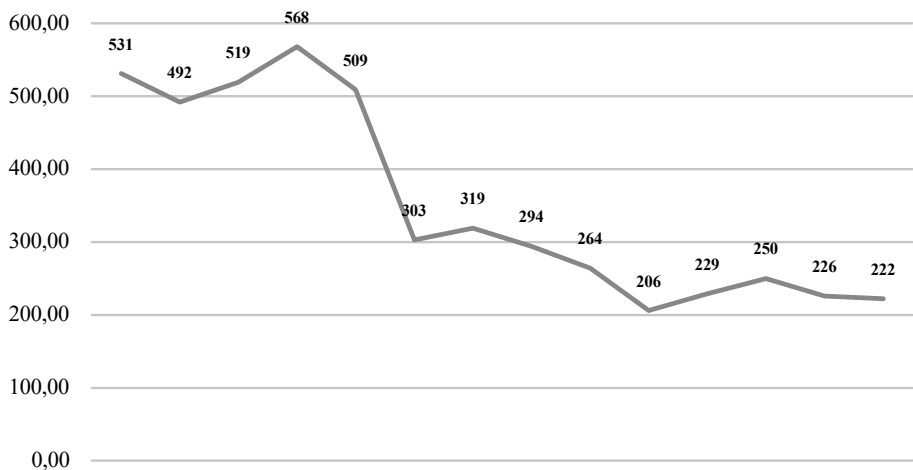
## A közlekedésrendészet helyzete Szlovákiában

A PZ a közlekedésrendészettel a motorizáció terjedésének korai szakaszától kezdve foglalkozik. A csehszlovák időre visszatekintve azonban elmondható, hogy a közlekedésrendészet nem volt közös, az államszövetségen belül Csehország és Szlovákia is saját közlekedésrendészetet hozott létre. 1953 óta létezik Szlovákiában közlekedésrendészet, amely folyamatosan végzi tevékenységét. Természetesen Csehország és Szlovákia 1993. január 1-jei szétválása óta a két ország a korábbinál már jóval függetlenebbül fejlődik, azonban továbbra is szoros kapcsolatot ápolnak egymással több területen. Emellett Szlovákia közlekedésrendészete – a már korábban ismertetett nyelvi-kulturális-történelmi párhuzamokból kifolyólag – szorosan együttműködik Magyarország rendőrségével is. Hazánk szabályozási környezetét érintő hasonlóságok tekintetében elmondható, hogy Szlovákiában is de jure létezik az objektív felelősség intézménye, azonban a gyakorlati alkalmazását politikai okokból nem tudták megkezdeni. A szabályozás a PZ tapasztalataira alapozva készült el, emellett pedig az objektív felelősség magyarországi bevezetésének következtében a közlekedésbiztonság javulásában 2008-tól kimutatható trendjeit is figyelembe vették.

Konkrétumok terén a szlovákiai közlekedésbiztonsági helyzettel kapcsolatban a magyarországihoz hasonló, borús előrejelzések tűnnek reálisnak. A második Fehér Könyv (URL 13) 2011–2020-ig terjedő időszakra kitűzött, a közúti sérülések számának 2010-es bázisévhez viszonyított felére (345-ről 172-re) csökkentése, mint cél – a 2018-ig ismert statisztikák tükrében – előreláthatólag nem fog teljesülni, holott a korábbi prognózisok még optimistább képet festettek (Holubiczky, 2015). A 2010-es évek első felében bekövetkező jelentős csökkenés azonban – az éves halálozási adatok tekintetében – az évtized második felére stagnáló tendenciára váltott. Ezzel együtt Szlovákiában a közlekedésbiztonsággal a PZ-n kívül számos szervezet foglalkozik még. Egyrésről az állami intézmények, minisztériumok, oktatási intézmények, egészségügyi intézmények, másrészt az önkormányzati szervek, önkormányzatok vagy a magasabb területi egységek (kraj), harmadrészt – hazánkhoz hasonlóan – magánintézmények és magánszemélyek, kutatóintézetek, autósiskolák, alapítványok iskolái is jelentős részt vállalnak a baleset-megelőzés feladatkörében (Löffler–Holubiczky, 2017, 61.).

A Szlovák Köztársaság területén bekövetkezett halálos közúti közlekedési balesetek száma 1998-ban még 819 volt, ami az ország méretéhez és lakosságszámához viszonyítva nagyon megrendítő adat. Az utóbbi években tapasztalható 220–250 eset körüli stagnálás az egyik oka annak, hogy a második Fehér Könyv célkitűzéseit illetően nem várható sikeres teljesítés. A 2010-es évek

elején azonban látványos javulás következett be a halálos balesetek számának tekintetében, amiben nagy szerepe volt a kerékpárosok és a gyalogosok láthatóságának javítását célzó kampányoknak, intézkedéseknek is. A kerékpáros közlekedést illetően 2017-ben 41 fő vesztette életét. Emellett az is említésre méltó, hogy – hazánkkal ellentétben – Szlovákiában kötelező a kerékpáros bukósisak használata. Ennek a baleseti súlyosságot mérséklő hatásáról azonban hazánkban nem lehetett eddig egzakt következtetéseket levonni a balesetelemzések során, ellenben a kerékpárhasználati hajlandóságot nyilvánvalóan csökkentené (Felföldi, 2010). A kerékpározás kisebb részesedése a közlekedésben emellett magyarázható az ország domborzati viszonyaival is. Konkrétumként megemlíthető továbbá a lakott területen belül megengedett legmagasabb sebesség 60 km/h-ról 50 km/h-ra csökkentése is egy 2009-es jogszabály módosítással (URL14), amelynek hatására a belterületi halálos gyalogos gázolások száma nagymértékben visszaesett. Azóta a külterületi, állami közutakon történnek nagyobb eséllyel halálos közúti balesetek (Holubiczky, 2015).



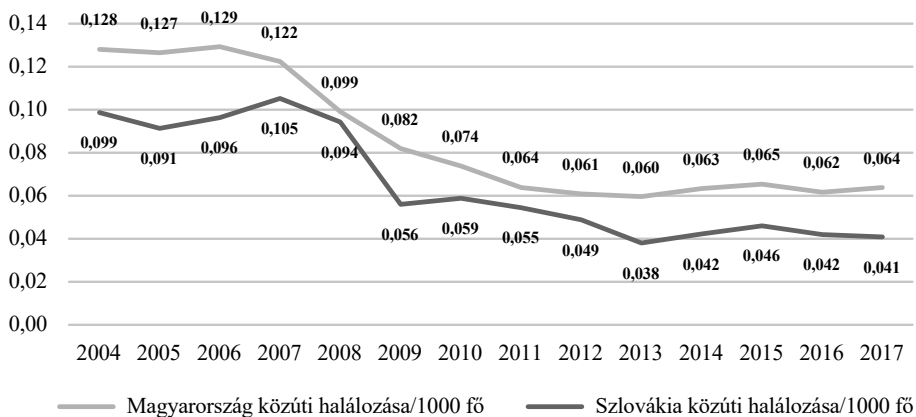
1. számú ábra: A Szlovák Köztársaság területén bekövetkezett halálos közúti közlekedési balesetek száma 2004 és 2017 között (Forrás: a Slovstat adatai (URL4) alapján a szerzők saját szerkesztése)

A 2. számú ábrán hazánk és Szlovákia baleseti arányainak változását lehet nyomon követni 2004-től 2017-ig. Az ezer fő lakosra vetített baleseti kockázat javulása mindkét ország esetében megfigyelhető, csak míg Magyarországon ezt elsősorban az objektív felelősség bevezetésének tudhatjuk be, addig Szlovákiában ennek a fent említett okai vannak. Az is megfigyelhető, hogy északi szomszédunk minden évben fajlagosan jobb adatokat hozott, aminek azonban



nem feltétlenül kizárólag a közlekedésbiztonságban rejlő magyarázata van, hanem módszertani eltérések is vannak a két ország statisztikai adatfelvételében.

Nemzetközi szinten a közlekedésbiztonság elsődleges mutatószáma a közlekedési balesetekben elhunytak száma, mivel ez a szám teszi lehetővé nemzetközi összehasonlító adatok generálását, úgymint az ország lakosságának ezer főre vetített baleseti halálozási kockázata. A súlyos és a könnyű sérülések adatfelvételében és feldolgozásában akkora eltérések vannak az egyes országok módszertanát illetően, hogy ez értelmetlenné teszi a nemzetközi összehasonlítást. A halálos áldozatok száma egy egzaktabb adat, de pont Szlovákia és Magyarország esetében mondható el az, hogy a közlekedési balesetekben elhunytak számát eltérően regisztrálják. Magyarországon a balesetet követő 30 napban, a baleset következményében elhunyt személyt is a balesetben elhunytként regisztrálják, viszont Szlovákiában csak a baleset helyszínén elhunyt személy tartozik ebbe a statisztikai körbe. Tehát míg Magyarországon, ha egy közlekedési baleset áldozata a balesetet követő 29. napon elhalálozik a kórházban, akkor az is a balesettel összefüggésben kerül a statisztikába, ezzel szemben Szlovákiában csak a helyszíni elhalálozást hozzák összefüggésbe a balesettel, nincsen 30 napos visszacsatolt adat. Ha Magyarországon is ezt a módszertant alkalmaznák, nyilvánvalóan a Központi Statisztikai Hivatal adatsoraiban alacsonyabb számok szereplnének évről évre a baleseti halálozásoknál. Azonban ez a módszertani eltérés nem eredményezne ekkora, átlagban 25%-os eltérést évente az 1000 főre vetített arányszámban, így elmondható, hogy Szlovákia ebben a mutatószámban hazánk előtt jár.



2. számú ábra: Magyarország és a Szlovák Köztársaság 1000 főre vetített közúti halálozási rátája 2004 óta. (Forrás: a Slovstat (URL4, URL15) és a KSH (URL16, URL17) adatai alapján a szerzők saját szerkesztése)

A PZ Közlekedésrendészeti Főosztálya szerint az egyik leginkább problémás útszakasz a Pozsonyból Nagyszombaton át Zsolna irányába vezető D1-es, kétszer háromsávú gyorsforgalmi út. A közlekedés biztonságát nagymértékben csökkenti, hogy a Pozsonyszőlős–Nagyszombat szakaszt az utóbbi években a megnövekedett forgalom következtében – a leállósáv rovására – bővítették mindkét irányban kettőről háromsávossá. Országos közutak tekintetében pedig a legveszélyesebbek az egyszámjegyű utak, mivel a nem összefüggő, és sok helyen még hiányos gyorsforgalmi úthálózat helyett ez a hálózat bonyolítja a tranzitforgalmat is. Ezért a PZ részéről is ide kell helyezni a megelőzési tevékenység hangsúlyát. A PZ felépítésével kapcsolatban elmondható, hogy az országos rendőrfőkapitány alá tartozik a bűnügyi szolgálati ág vezetője, az egyenruhás/közterületi szolgálati ágak vezetői, a gazdasági-logisztikai helyettes és a nyolc megyei rendőr-főkapitányság vezetője. A közlekedésrendészet állományába 2500 rendőr tartozik, de közterületi szolgálatot csak nagyjából 800 fő teljesít. Egyrészt ez a teljes ország tekintetében nem nagy létszám, másrészt az előző években a rejtett sebességellenőrzést sem alkalmazták, amely hozzájárulhatott ahhoz, hogy a Fehér Könyv célkitűzései ne teljesülhessenek 2020-ra. A magyarországi hasonló problémák kezelése érdekében – konkrétan annak a kezelése, hogy a közúti balesetek okainak jelentős hányadát az abszolút sebességtúllépés adja (Major–Mészáros, 2016) – ismét alkalmazott rejtett sebességellenőrzés tapasztalatai emiatt valószínűleg érdeklődésre fognak számot tartani északi szomszédjainknál is.



3. számú ábra: Gyorsforgalmi útszakaszok a 3,5 tonnát meg nem haladó személygépkocsik és járműszerelvények részére a Szlovák Köztársaság területén. Narancssárga folytonos vonallal jelölve a díjköteles, szaggatott vonallal a nem díjköteles gyorsforgalmi szakaszok. (Forrás: Nemzeti Autópálya Vállalat adatai (URL18) alapján a szerzők saját szerkesztése)

Szlovákia területén 12 autópálya-rendőrségi egység működik, amelyek a Nemzeti Autópálya Vállalattal (Národná diaľničná spoločnosť) együttműködésben ellenőrzik az úthálózatot. Ezen felül a PZ ellenőrzi a 3,5 tonnát meghaladó össztömegű járművek számára díjköteles hálózaton – a magyarországi Hu-Go elektronikus útdíjszedési rendszerhez (URL19) hasonló – a MYTO elektronikus útdíjfizetési rendszer használatára kötelezett járműveket is (URL20). Mindkét rendszer alapja a rendszám-tábla-leolvasó kapukkal történő automatikus ellenőrzés, azonban a 3,5 tonnát meghaladó járművek esetén egy fedélzeti egység (onboard unit – OBU) használata is kötelező, amely az ország útszakaszain történő közlekedés során a jármű műholdas követését végzi. Az OBU-t az országba belépés során, 50 € darabonkénti letét (URL21) ellenében kapja meg a járművezető, amelyet érdemes az országból történő kilépéskor visszaszolgáltatni, de ez nem kötelező (URL22). Ezeket az automatikus ellenőrzési módokat mobil ellenőrző berendezésekkel is kiegészíti a PZ ellenőrzési tevékenysége.

Mivel a 2016-os évben több esetben is történtek olyan halálos balesetek, amelyben 3-6 fő vesztette életét, tehergépkocsik, valamint 8-9 személy szállítására alkalmas járművek is szerepeltek ezekben a balesetekben, ezért a PZ közlekedésrendészetén is megjelent az a nézet, amit Magyarországon is több fórumon megfogalmaztak már, hogy az ilyen, 8-9 személy szállítására alkalmas gépjárművekre is menetíró (tachográf) berendezést kellene szerelni, ugyanis főleg a tranzitforgalomban résztvevő, személyszállítást végző vállalkozók pihenő idejét nem lehet nyomon követni a jelenlegi szabályozás mellett. Ez hazánkban is



4. számú ábra: A Szlovák Köztársaság Elektronikus útdíjszedéssel ellátott közúti infrastruktúrája a 3,5 tonnát meghaladó legnagyobb megengedett össztömegű gépjárművek, valamint – a gépjárművezetőt is beleértve – több mint kilenc személy szállítására alkalmas gépjárműre. (Forrás: MYTO adatai (URL23) alapján a szerzők saját szerkesztése)

évről évre eredményez halálos tömegszerencsétlenségeket. Azonban ezeknek a járműveknek a menetíróval való ellátásához Európai Unió szinten kellene módosítani a szabályzást, ami mostanáig nem történt meg. Nehéz tehergépkocsi tengelysúlymérését is automatikusan végzik útfelületbe épített detektorokkal, de ezeknek a mérőeszközöknek a megbízhatósága nem 100%-os, emiatt az ilyen technikai eszközök által szolgáltatott adatok elsősorban egyfajta előszelekciót tesznek lehetővé az ellenőrzést végzők számára, akik megállítási módszerrel, hitelesített, mobil járműmérleggel végzik a tengelysúlymérést a kérdéses járművek esetében.

A PZ közlekedésrendészetének megyei és járási szintje is létezik. Az országos rendőr-főkapitányság részéről alapvetően az autópályák forgalomszervezésével, ellenőrzésével és közlekedésbiztonságával foglalkoznak. Amennyiben az egyes feladatok végrehajtásához szükséges, úgy egészen a megyék harmadrendű útjaival bezárólag is végezhetik tevékenységüket. A közttes szintekkel, az első és a másodrendű főutakkal azonban elsődlegesen a járási rendőrkapitányságok és a megyei főkapitányságok foglalkoznak.

Az igazgatásrendészeti feladatok ellátását végző, szinte kizárólag irodai körülmények között szolgálatot teljesítő rendőrök feladatai közé tartozik az okmányok és a hatósági jelzések kiadása is, amely lényeges eltérés a magyarországi gyakorlathoz képest. Emiatt azonban még akár járási szintnél alacsonyabb szintre is kerülnek ilyen, közlekedés-igazgatási feladatokkal foglalkozó rendőrök annak érdekében, hogy a gépjármű-ügyintézésben az ügyet intézni kívánó állampolgároknak ne kelljen túlzottan sokat utazniuk. Különleges eltérés a hazai gyakorlathoz képest az is, hogy Szlovákiában a gépjárművezető-képzésben a közlekedésrendészet tisztjei látják el a gyakorlati vizsgabiztosi feladatokat. Bírságot tekintetében Szlovákiában is létezik a helyszíni és a közigazgatási bírság intézménye. Helyszíni bírság kiszabása esetén azonban a megbírságot személynek szélesebb körű lehetőségek állnak rendelkezésére, mint hazánkban, s ez a bírság befizetésének valószínűségét is növeli. Ebben az esetben a bírságot valóban a helyszínen lehet rendezni készpénz vagy bankkártya segítségével, amelynek a leolvasásához a bírságot kiszabó rendőr rendelkezik mobilterminállal. Ezen kívül – a hazai gyakorlathoz hasonlóan – rendelkezésre áll a csekken történő befizetés lehetősége is. A közigazgatási bírságok esetén, abban az esetben, ha 16 napon belül megtörténik a befizetés, csupán a büntetési tétel 2/3 részét kell téríteni, ez is a bírságok befizetésének valószínűségét növeli. A közigazgatási bírság azonban csak az objektív felelősség intézményével együtt alkalmazva érné el valós célját, amely azonban Szlovákiában két okból is nehézségekbe ütközik. Egyrészt a

már említett politikai jellegű ok, mely miatt az objektív felelősség intézményét nem sikerült átültetni a gyakorlatba, a másik ok pedig a manuális és az automata rendszerek nem hatékony ötvözése.

A Szlovák Köztársaság területén található fix telepítésű kamerák felvételeinek kiértékelése – a hazai VÉDA-rendszerrel ellentétben – nem automatikus. A felvételek feldolgozása jelentős élőerőt igényel, nem csak a kiértékelés szempontjából. A közlekedési szabálysértésekről ugyan készülnek felvételek, de ezek utólagos szankcionálása az objektív felelősség alkalmazhatóságának hiányából adódóan teljeskörűen nem megoldott. Így a jogszabálysértők kamerafelvételek alapján történő helyszíni megállítása a jellemző, amelynek kivitelezése a kamerák környezetében tartózkodó rendőri erőt is szükségessé teszi, valamint könnyen belátható, hogy ennek a rendőri jelenlétnek vannak kapacitáshatárai, amelyből kifolyólag a közlekedési szabálysértések jelentős része akkor is szankcionálás nélkül marad, ha egyébként azokat technikai eszközök rögzítették. Amennyiben az objektív felelősség lehetőségeit sikerülne alkalmazni Szlovákiában, úgy a magyarországihoz hasonló csökkenés náluk is megtörténhetne. Úgy is fogalmazhatunk, hogy a balesetmegelőzésnek ezt a lehetőségét még nem aknázták ki a szlovák jogalkotás.

## Összegzés

Szlovákia és Magyarország földrajzi közelsége és társadalmi összefonódása következtében a felmerülő problémák számos esetben hasonlóságot mutatnak. Ezeknek a kérdéseknek a kezelése azonban eltérő lehet. Jelen összeállításban röviden áttekintettük Szlovákia közlekedésrendészeti helyzetét, valamint a szlovákiai rendészeti képzés egyes kérdéseit. Látható, hogy a képzés tekintetében a magyarországi gyakorlathoz hasonló struktúrát követnek: tiszthelyettesi állomány tekintetében szakközépiskolai képzés folyik, míg a tisztképzés egyetemi szintű felsőoktatási intézményben kerül lebonyolításra. Eltérésként mutatkozik, hogy a felsőoktatási intézmény rendészeti akadémiaként folytatja az oktatási tevékenységet. A rendészeti képzés rövid bemutatását követően a társadalmat, annak egyik legszélesebb vizsgálati lehetőségét adó területén, a közlekedésen keresztül vizsgálhattuk meg, érintve bizonyos hasonlóságokat és különbségeket hazánk és északi szomszédunk gyakorlata között. Az elemzés nyilvánvalóan nem teljes, de az érdeklődő rálátást nyerhetett Szlovákia közlekedésrendészetének egyes kérdéseire, mint például a motorizációs szint és a balesetszámok közti összefüggésekre, a balesetmegelőzés, vagy a közúti forgalom ellenőrzésének súlypontjaira.

## Felhasznált irodalom

---

- Hrubík B. – Wollent É. (2003): *Ipoly-hidak*. Ipeľský Euroregión. <http://www.hidasz.hu/konyvek/ipoly3nyelv.pdf>
- Tóth E. (1999): *Az esztergomi Duna-híd építése és újjáépítése*. Közúti és Mélyépítési Szemle, 11, 5–12.
- Domanovszky S. – Koller I. – Kozma K. – Tóth E. – Träger H. (2009): *Duna-hídjaink*. Budapest: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
- Sajó A. (2008): *Az állam működési zavarainak társadalmi újratemmelése*. Közgazdasági Szemle, 7–8, 690–711.
- Holubiczky, V. (2015): *Trendy dopravnjej nehodovosti na Slovensku (Trends of the Slovak traffic accident rate)*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave
- Löffler, B. – Holubiczky, V. (2017): *Analýza pôsobnosti služby poriadkovej polície pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky v oblasti Žilinského kraja (Supervision of the safety on the roads by the riot police service)*. Aktuálne otázky riešenia problémov bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v Žilinskom kraji, 61.
- Felföldi P. (2014): *Kerékpáros balesetek Budapesten*. Belügyi Szemle, 11, 93–96.
- Major R. – Mészáros G. (2016): *The current questions of police speed control*. Magyar Rendészet, 2, 132.

## A cikkben található online hivatkozások

---

- URL1: *Szlovák Statisztikai Hivatal: A népesség változásának legfontosabb trendjei a Szlovák Köztársaságban 2016-ban*. <https://slovak.statistics.sk/PortalTraffic/fileServlet?Dokument=205ed-f7a-6910-41a4-a5cd-1486b9582afa>
- URL2: *Központi Statisztikai Hivatal: A lakónépesség nem szerint. 2016. évi oszlopa*. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wdsd003b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wdsd003b.html)
- URL3: *Országinfó – Információk Magyarországról – Ország és társadalom – Földrajzi adatok*. <https://orszaginfo.magyarorszag.hu/informaciok/tarsadalom/foldrajz.html>
- URL4: *Slovstat – Road transport – the infrastructure, motor vehicles, traffic accidents*. [http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD\\_SK\\_WIN/do1012rs/Road%20transport%20-%20the%20infrastructure,%20motor%20vehicles,%20traffic%20accidents%20%5Bdo1012rs%5D](http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD_SK_WIN/do1012rs/Road%20transport%20-%20the%20infrastructure,%20motor%20vehicles,%20traffic%20accidents%20%5Bdo1012rs%5D)
- URL5: *Központi Statisztikai Hivatal – Közútigépjármű-állomány*. <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/themeSelector.jsp?page=2&szst=ODE>
- URL6: *Központi Statisztikai Hivatal – 4.6.11. A személygépkocsi-állomány. gyártmány szerint (2002–)* [http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_ode001b.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode001b.html)
- URL7: *Slovstat – Length of roads*. [http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD\\_SK\\_WIN/do3002rr/Length%20of%20roads%20%5Bdo3002rr%5D](http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD_SK_WIN/do3002rr/Length%20of%20roads%20%5Bdo3002rr%5D)

- URL8: Magyar Közút Nonprofit Zrt. – Az állami közúthálózat fő jellemzői.  
<http://internet.kozut.hu/Lapok/az-allami-kozuthalozat-fo-jellemzoi.aspx>
- URL9: Central Intelligence Agency – The World Factbook, Slovakia, Geography, Land boundaries. <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/lo.html>
- URL10: Guide to Slovakia – Flights, Airports. <http://www.slovak-republic.org/flights/airports/>
- URL11: Ministerstvo vnútra Slovenskej Republiky. [https://www.minv.sk/?akademia\\_PZ](https://www.minv.sk/?akademia_PZ)
- URL12: Akadémia Policajného zboru v Bratislave. <https://www.akademiapz.sk/en/aim>
- URL13: Európai Bizottság – Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144>
- URL14: ZÁKON č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. [https://www.minv.sk/swift\\_data/source/mvsr/dokumenty/pravne\\_normy/cestna%20premavka.rtf](https://www.minv.sk/swift_data/source/mvsr/dokumenty/pravne_normy/cestna%20premavka.rtf)
- URL15: Slovstat – Population Density – SR-Area-Reg-District, U–R. [http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD\\_DEM/om7015rr/Population%20Density%20-%20SR-Area-Reg-District,%20U-R%20%5Bom7015rr%5D](http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/VBD_DEM/om7015rr/Population%20Density%20-%20SR-Area-Reg-District,%20U-R%20%5Bom7015rr%5D)
- URL16: Központi Statisztikai Hivatal – 1.1. Népeség, népmozgalom. [http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wnt001b.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wnt001b.html)
- URL17: Központi Statisztikai Hivatal – Közlekedési balesetek (1990–) [http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_ods001.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html)
- URL18: Náródná dial'ničná spoločnosť – Dial'nice, tepny našej cestnej siete. [https://www.ndsas.sk/uploads/media/dialnicna\\_znamka/Map\\_charging\\_03\\_2018.png](https://www.ndsas.sk/uploads/media/dialnicna_znamka/Map_charging_03_2018.png)
- URL19: HU-GO. elektronikus útdíjszedési rendszer. <https://www.hu-go.hu/>
- URL20: Szlovákiai elektronikus útdíjfizetési rendszer portálja. <https://www.emyto.sk/hu/>
- URL21: Szlovákiai elektronikus útdíjfizetési rendszer portálja – A fedélzeti egységért letétbe helyezendő biztosíték kiszámítása. <https://www.emyto.sk/hu/node/490>
- URL22: Szlovákiai elektronikus útdíjfizetési rendszer portálja – Visszaszolgáltatás. <https://www.emyto.sk/hu/obu/return>
- URL23: MYTO Elektronikus útdíjfizetési rendszer – Kijelölt útszakaszok és ügyfélszolgálati pontok térképe. [https://www.emyto.sk/files/2018-06/20171214\\_POS\\_mapa\\_4.pdf](https://www.emyto.sk/files/2018-06/20171214_POS_mapa_4.pdf)