

## PILÓTÁK VÉLEMÉNYE

**Az objektív felelősségről****AZ ÜZEMBEN TARTÓ FIZETI A PÉNZBÜNTETÉST**

Az idei év elejétől mindenki tudta, hogy május 1-jétől életbe lép. Most mégis mindenki szívja a fogát, nagyon sokan nem értenek egyet az objektív felelősséggel. Végeredményben sok csodálkozónivaló nincs is rajta, hiszen a lényeg az, hogy bárki követte is el a közlekedési szabálysértést, az üzemben tartóé a felelősség, ő kapja a törvényben megszabott összegű pénzbüntetést.

A magyarországi közlekedésről, a közlekedés biztonságáról és az objektív felelősség tényéről, vitatható igazságosságáról beszélgettünk a Waberer's International Zrt. gépkocsi-vezetőivel, valamint más cégek pilótaival egy parkolóban.

**NEMES JÓZSEF****A munkáltató az első számú ellenőr**

Beszélgetőpartnerem egykori gépkocsivezető, kamionsofőr, a NeHGOSZ általános alelnöke, a NeHGOSZ Waberer's csoport vezetője.

– Véleményem szerint jogos, hogy a gépkocsi üzemben tartóját, a munkáltatót felelősségre vonják. Hát kit, ha nem őt, aki sajnos nem kevés esetben gyakorlatilag belekergeti a sofőrt a szabálytalankodásba. Ugyanakkor a sofőröket sem lehet kihagyni a szankcióból, hiszen végeredményben a pilóta követte el a szabálysértést, ő döntött arról, hogy befejezi-e vagy sem a munkát, ha már egyszer lejárt a vezetési ideje. Én ezt egy jó uniós döntésnek tartom. Azt írja az 561/2006-os törvény, hogy az első számú ellenőr a munka-

adó, nem a közlekedésfelügyelet. A munkáltatónak a fuvar teljesítése után ellenőrizni kell, nem szegett-e szabályt a gépjárművezető, és egyébként is kötelessége, hogy ha szabálysértést észlel, akkor büntessen. Olyan nem létezik, hogy felelősség nélküli a munkaadó, hiszen igen gyakran, mondhatni a legtöbb esetben az ő utasítására történik meg a baj. Természetesen a sofőr is hibás a törvény megszegéséért, a sebesség túllépéséért. Tehát őt is szankcionálni kell, de ha a tényeket vizsgáljuk és ami mögötte van, akkor lehet, hogy neki a fuvarfeladat teljesítésére olyan kevés volt az ideje, hogy ezért kényszerült bele a gyorsajtásba.

Ha engem kérdeznek, akkor természetesen a gépkocsivezetők védelmére kelek. Nyilvánvalóan abból adódóan, hogy régebben én is gépkocsivezető vol-

**Nemes József:**  
A munkáltatónak a fuvar teljesítése után ellenőrizni kell, nem szegett-e szabályt a gépjárművezető, és egyébként is kötelessége, hogy ha szabálysértést észlel, akkor büntessen



**Preininger Nándor:**  
Rossz rendelkezésnek tartom! Hogy lehet valakit azért felelősségre vonni, mert a munkatársa valami közlekedési szabálysértést elkövetett?

**Zsebe György:**  
Magától értetődő, ha a kamionsofőr hibázik, akkor azért ő felelős, és nem a kenyéradó gazdája vagy a vezénylője



tam, és ugyanezt a munkát végeztem.

**PREININGER NÁNDOR****Valaki részegen vezet, de nem őt büntetik, hanem más**

Az egyik legidősebb – 67 éves – gépkocsivezetője a cégnek.

– Enyhén szólva is rossz rendelkezésnek tartom. Hogy lehet valakit azért felelősségre vonni, mert a munkatársa valami közlekedési szabálysértést elkövetett? Hiszen a tulajdonos, aki általában egy személyben a munkaadó is, miért tehet a dolgokról? Rendszerint ott sincs a helyszínen. Azért felelősségre vonni valakit pedig nem lehet, mert vásárolt egy autót. Ezt én teljesen értelmetlennek tartom. Felőtt emberek vannak itt is, felelősségteljes emberek, akik a munkájukat is felelősséggel látják el. Ebből következően a tetteikért vállalják a következményt. Miért kell ezt másra átruházni? Érthetetlen. Ez olyan, mintha valaki részegen vezetne, és akkor, ha rajtakapják, nem őt büntetik, hanem valaki más, a főnökét, akié az autó. Hát szerintem ilyen nincs, és nem is létezik sehol másutt a világon, csak itt, nálunk. A közlekedési szabályok megalkotásához is szakértelem kell, pontosabban kellene. Attól tartok, ebben az esetben nálunk ez nincs meg.

**ZSEBE GYÖRGY****Az apa felel a gyerekért, ha ő követte el a szabálysértést**

– Én jónak, elfogadhatónak találom a törvényt, mert így legalább megvan az elkövető, mert az apa – ebben az esetben a munkaadó – felel a gyerekért, ha a gyerek követte el a közle-

kedési szabálysértést. A kocsit tulajdonosa mindig tudja, hogy éppen kinél van az autója. Kivéve persze, ha ellopták, mert az más elbírálás alá esik, ha bizonyítani is tudja a lopás tényét.

A kamionoknál azért más a dolog, mert ha közúti eseményről van szó, akkor a kolléga úgyis utolérhető. Tehát a hivatásos gépkocsivezető ott ül a volánnál. Nem bújhat el, nem bújhat ki a felelősség alól. Arról már nem is beszélve, hogy ott van vele a rengeteg sok kísérő irat, ami mind-mind bizonyítékul szolgál később is.

A mi esetünkben itt, a Waberer's cégnél ilyen, hogy műszaki hiba nem merülhet föl, mert olyan a rendszer, a műszaki ellátottság, gyakorlatilag tökéletes. Zárt láncú javítási, szervizelési és vizsgáztatási rendszer van, ahol mindez, amiről itt szó van, kizárt dolog. Nekem a harminc-egynéhány év alatt még nem volt műszaki hibám. Pontosabban szólva egyszer, még az „ösidőkben”. A szerelő nem szírozta be az agyat, és úgy adta ki. Miskolcnál kijött a tengely, elolvadt a csapágó. De szerencsére nem lett belőle közúti esemény.

Nálunk a kocsik átlagéletkora egyébként még a négy évet sem haladja meg. A hivatásos gépkocsivezető felelős a munkájáért, ahogy mindenki a maga területén, hiszen mindenki, aki dolgozik, kell hogy értsen ahhoz a munkához, amit ellát. Magától értetődő tehát, hogy ha a kamionsofőr hibázik, akkor ő azért felelős, és nem a kenyéradó gazdája vagy a vezénylője.

**PARKOLÓI VÉLEMÉNYEK**

● Kamionparkoló az M1-es 38-as kilométerénél, a bicskői le-

ágazásnál. Sok itt a teherautó, még több a sofőr. Nem kevés az olyan autó, amelyikhez ketten is tartoznak. Sokuknak az a véleménye, hogy jobb az óvatosság, mint a baj. Ha ketten vannak tökéletesen, minden gond nélkül be tudják tartani a közlekedési szabályokat, ideértve a vezetési és pihenőidőt is, ami mostanság elsőrendű szempont. Az itt parkoló, pihenő sofőröket is a májustól életbe lépett objektív felelősségről kérdezem. Sokuknak az a véleménye – és ez az igazság is –, hogy ezt az egész törvényt a biztonságosabb közlekedésért hozták. Csak hát azzal a szlogenel nemigen értenek egyet, amely manapság a vízcsapból is folyik: májustól nincs kibúvó. Te vagy a felelős! Tiéd az autó, tiéd a felelősség!

A törvény felsorolja azt a hét kategóriát, amiben ha szabálysértést követnek el, akkor annak súlyosságától függően előre meghatározott büntetést kell közigazgatási eljárás keretében kiszabni a jármű üzemben tartójára. Ezek: a megengedett legnagyobb sebesség túllépése, a vasúti átjárón való tiltott, szabálytalan áthaladás, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek jelzéseinek figyelmen kívül hagyása, a megállás és várakozás szabályai, az autópálya leállósávjának igénybevétele, a behajtási tilalom és a kötelező haladási irány megszegése, valamint a természetvédelmi területekre való behajtási tilalom. A törvény által kiszabható bírságok 30 ezertől 300 ezer forintig terjednek. Csak hitelesített fotóval, illetőleg videofelvétellel lehet az eljárást elindítani, vagyis a fixen telepített sebességmérő eszközök felvételei alapján indulhat el a közigazgatási eljárás. Természetesen mindezt tudják, ismerik a gépkocsivezetők, igyekeznek is betartani a közlekedési szabályokat. Nevüktől és a róluk készült fényképektől el kellett tekinteni, ugyanis csak név és arc nélkül vállalták a beszélgetést.

● A fiatalember nemcsak gépkocsivezetője a Scania teherautónak, hanem tulajdonosa is.

Már a téma említésekor is idegesen dobolt a lábával.

– Én egy személyben vagyok munkaadó és munkavállaló is, miután az enyém a teherautó. Nem tartom magam korlátozottan cselekvőképességűnek, ezéért nem értem a törvényt. Ha a gépkocsivezető ki akar szűrni a jármű üzemben tartójával, akkor ebben az esetben megteheti. Mégpedig úgy, hogy egyszerűen nem fizet, és akkor az üzemben tartónak kell kifizetni a bírságot. A másik dolog pedig az, hogy a gépjármű tulajdonosa ott sincs, amikor a sofőr elkövet valamilyen közlekedési szabályszegést, így meg sem tudja akadályozni. Én igazságtalannak tartom ezt az egészet.

● Az ötvenes évei derekán járó pilóta egy Volvo teherautó sofőrje, éppen az otthonról hozott pörköltjét melegíti. Kérdéseimmel megzavarom, de ő készségesen válaszol. Szerinte, mint az életben oly sok dolgot, ezt is két oldalról kell megközelíteni. Egyszer – szerinte – a munkavállalónak is kötétek a lehetőségei, ugyanis azt teszi, amit a főnöke diktál. Ha a munkaadója azt mondja, hogy márpedig innentől odáig ennyi idő alatt kell elérni, mert ha nem, akkor kirúgja, mit tud tenni? Ha viszont „alkalmazkodik” a főnökéhez, akkor lehet, hogy útközben valamelyik hatóságnál lebukik, és fizethet annyit, amennyit kiszabnak.

– Rendkívül bonyolult lett az élet. Gyakran olyanok a körülmények, hogy bármennyire is igyekszik a kamionos, a közlekedési szituációk, az útviszonyok nem olyanok, hogy a kiszabott időben odaérjen az ember a lerakó- vagy a felrakóhelyre, aztán manapság ehhez jön még az időjárás megváltozása is. Ez utóbbi ellen végképp nem lehet mit tenni. Ha dörög, villámlik és a szakadó esőben tojás nagyságú jégdarabok is vannak, akkor valahová félre kell állni. Ilyenkor normális ember még akkor sem megy tovább, ha a főnöke sok-sok pénzt ígér be neki. Annyi kilométerpénzt nekem nem lehet fizetni, hogy megérné. Ha viszont mindennek ellenére folytatom az uta-

mat, akkor lehet, hogy a saját vesztembe rohanok. Szóval nagyon nehéz lett manapság ez a kamionos élet.

● A DAF kamion félrehúzódva áll a parkolóban. Sofőrje éppen most kászálódik ki a kocsiból. Hallja, miről beszélgetünk kollégáival, ő is bekapcsolódik a társalgásba.

– A kilométerpénzért nem érdemes szabálytalankodni, mert ha túllépek a megengedett legnagyobb sebességet, akkor fizethetek nem is keveset. Nem kapok annyi fizetést, hogy ezt könnyedén megtehessem. Viszont arra is képtelen vagyok, hogy a főnökömre háírtam az egészet, mondván, neki több pénze van, fizessen ő. Én sem értek egyet az objektív felelősség bevezetésével, de amíg nem találnak ki jobbat, addig kénytelen az ember betartani a szabályokat. Igen gyakran például a gépkocsivezető nem veszi ki maradéktalanul a pihenőidejét, vagy azért, mert olyan a természete, hogy állandóan rohan, vagy azért, mert sürgeti a főnöke. Ilyenkor jönnek a bajok. Fáradtan beül a kocsiba, és máris kész a baj, a baleset. Esetleg mindezt csak azért, mert az elkövetkező éjszakát nem a parkolóban, hanem a saját ágyában akarja eltölteni. Kérdés, megéri-e? A parkolóban pihenni ingyen, vagy otthon – több százezer forintért.

Manapság túlságosan nagy terhet, óriási felelősséget kötöttek a kamionosok nyakába. Már maga az utazás ezeken a borzalmas európai autópályákon kész életveszély. Nyilván azért is vezették be a vezetési és pihenőidő szabályát, hogy csökkenjenek a balesetek. Sajnos naponta, kétnaponta találkozom halálos kimenetelű közúti tragédiával. Ha felelősségteljesben vezetnének az emberek, ez mind nem történhetne meg. Véleményem szerint át kellene állnunk az éjszakai vezetésre. Nappal kellene kivenni a pihenőidőt, akkor ugyanis óriási a forgalom, és éjszaka kellene haladni az utakon. Ezzel az elképzeléssel csak az a baj, hogy sem a felra-

kók, sem pedig a lerakók éjszaka nincsenek nyitva. Úgyhogy tudom, az egész éjszakai vezetés ötlete halva született dolog. Tudomásom szerint az objektív felelősség ellen tiltakoznak a fuvarozó-érdekképviseletek, az Autóklub. Az Alkotmánybíróság elé kerül az objektív felelősség törvénye. Egyes hozzáértő vélemények szerint több ponton is alkotmányos alapelveket sért a bevezetése. Az autó tulajdonosának ugyanis esélye sincs arra, hogy kimentse magát a neki felrótt szabálysértés alól. Sőt még többet is kell fizetnie, mintha a baj elkövetőjén, a sofőrön hajtának be a büntetési pénzt – magyarázza a DAF kamion gazdája, a negyvenvalahány éves kamionos.

– Ez az autó az enyém, illetve még csak nem is az enyém, hiszen fizetem a lízingdíjat rá. Most én ülök rajta, de általában az egyik munkatársam jár vele. Az objektív felelősség elve szerint, ha nem sikerül megállapítani, ki vezette a járművet a szabálysértés elkövetésekor, akkor „természetesen”, illetőleg automatikusan az üzemben tartót büntetik meg. A tulajdonosnak nemcsak akkor kell fizetnie, ha nem kerül elő a jármű vezetője, hanem akkor is, ha a vezetőtől nem sikerül behajtani a bírságot. Egyes jogi szakértők szerint ez a törvény átruházza a bizonyítási kötelezettséget a jármű üzemben tartójára, pedig a tényállás felderítése a hatóság feladatkörébe tartozna. Szintén a joghoz értők szerint az új törvényi szabályozásban sérül az ártatlanság vélelmének alapelve is, ami azt jelenti, hogy amíg nem lehet bizonyítani valakinek a felelősségét egy bizonyos ügyben, addig nem is vonható felelősségre. Az üzemben tartó ugyanis a legintenzívebb odafigyelés mellett is csupán csak annyit tehet, hogy a gépkocsit megfelelő műszaki állapotban tartva kizárólag érvényes vezetői engedéllyel rendelkező sofőrnek adja át. De véleményem szerint ez az esetek gyakorlatilag 100 százalékában így is történik.

B. Lengyel Anna