

AKTUÁLIS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Működik az objektív felelősség!**NINCS KIBÚVÓ! VAGY MÉGIS?**

Szerre az országban plakátok figyelmeztettek bennünket; „Nincs kibúvó! Te vagy a felelős!” Tekintsünk el a meg nem engedett, bántó tegezéstől, de mindenképpen ismerkedjünk meg pontosan az „objektív felelősség” fogalmával.

Ez röviden annyit jelent, hogy a közúti járművel elkövetett szabálysértésért elsősorban a jármű tulajdonosa, illetve üzemben tartója a felelős. Kivételt képez, ha bizonyítja, hogy a járművét akár az engedélyével, akár az engedélye nélkül más vezette, és az a személy követte el a rendőrség által rögzített szabálysértést. Persze ehhez meg is kell neveznie az illetőt, és bizonyítania is kell az állítását. Ha nem nevezi meg, akkor a tulajdonosnak kell megfizetnie a szabálysértési büntetést.

A dolog azonban korántsem ilyen egyszerű, amint látni fogjuk.

Az objektív felelősséget azért kellett bevezetni a magyar jogrendbe, mert egy törvény mondja ki, hogy senki sem köteles a közvetlen hozzátartozójára terhelő vallomást tenni. Ily módon „kiokosodott” magánautósok tízezrei bújnak ki a szabálysértési büntetés megfizetése és egyéb mellékbüntetések alól. Arról „tájékoztatták” a rendőrséget, hogy az adott helyen és pillanatban az autót bizony nem is ők, hanem egy nagyon kedves, közeli hozzátartozójuk vezette, akit sajnos nem nevezhetnek meg, és aki különben is két hete elhunyt. Ezt a trükköt akkor is el lehetett játszani, ha ténylegesen a tulajdonos vezette a járművét. Hacsak a rendőrségi fotón nem lehetett felismerni az ábrázatát. Így aztán több száz millió forint jogos büntetés nem folyt be az államkasszába, és maradt az európai mércével is rossz baleseti statisztikánk, miközben a szabálysértők tovább is háborítatlanul száguldoztak, és jöt nevettek a markukba.

Az eredmény nem maradt el. Magyarországon a személyes-
rülési balesetek számát tekint-

ve 1990-től 2000-ig európai mértékkel mérve is jelentős, pozitív irányú változás következett be. A balesetek száma egy évtized alatt 37 százalékkal, ezen belül a halálos áldozatok száma 51 százalékkal csökkent, annak ellenére, hogy ebben az időszakban 18 százalékkal nőtt a nyilvántartásban szereplő hazai gépjárműállomány.

Am 2001-től ez a kedvező folyamat megfordult, ettől kezdődően hazánk közlekedésbiztonságát összességében kedvezőtlen statisztikai adatok és egyre romló közlekedési morál jellemzi.

A 2001-es év és 2006 között a személyesrülési közlekedési balesetek száma 13,4 százalékkal, a halálos áldozatok száma pedig 5,2 százalékkal nőtt. Emelkedett az ittasan okozott balesetek száma és aránya is, az előbbi tekintetében a regisztrált 29,7 százalékos növekedés már egyenesen aggasztó.

A hazai közlekedéspolitikai célkitűzéseket tartalmazó „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” című program 2010-re a halálos áldozatok számának 30 százalékos csökkenését irányozza elő, az Európai Unió által kitűzött 50 százalékos csökkenést pedig 2014-re célozza meg. Az irányelv ellenére Magyarország azon kevés EU-s tagállamok közé tartozik, amelyekben nem-hogy javultak, hanem romlottak a baleseti mutatók. Tekintettel a közlekedésbiztonság helyzetének elmúlt éveket jellemző, negatív irányú alakulására, elengedhetelenné vált a közlekedést szabályozó jogszabályok változtatása, vagyis a büntetések szigorítása. Ezért született meg a 410/2007. (XII. 29.) számú Kormányrendelet. A vál-

tozások egyik legjelentősebb eleme kimondja, hogy a gépjárművek üzemben tartói a felelősök azért, hogy a gépjárművekkel

1. a megengedett legnagyobb sebességre,
2. a vasúti átjárón való áthaladásra,
3. a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,
4. a járművel történt megállásra és várakozásra,
5. az autópálya leállósávjának igénybevételére,
6. a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra,
7. a természet védelmére vonatkozó előírások megtartására kerüljenek.

Az üzemben tartóval, illetve a használóval szemben az egyes előírások megszegése esetén a szabályszegés súlyosságának arányában 30 000 forint és 300 000 forint közötti bírságot kell kiszabni. Az eljáró hatóságnak a bírság összege tekintetében nincs mérlegelési lehetősége. Nem is lehet, hiszen a már idézett rendelet tételesen jelöli meg a szabálysértést, annak mértékét, és hozzárendeli a büntetés összegét. Bár egyik idei számunkban már közöltük ezek teljes listáját, most emlékeztetőül rövidítve ismét idézzük a **lenti táblázatban**.

Ezek bizony nem csekély összegek, és majd meglátjuk, mennyit fognak javítani a baleseti statisztikákon, a szabálytiszteleten és a hazai közlekedési morálon.

Nézzük meg, hogyan fog ez működni a gyakorlatban!

A rendőrség nem szigorít, ugyanolyan létszámban ellenőriznek és ugyanúgy járnak el mint eddig. Egyelőre. Mert rövidesen jelentős állomány- és eszközbővítés várható.

Ha regisztráltak egy szabálysértést és meg tudták állítani a szabálysértőt, akkor semmi gond, azonosítják, majd kiküldik a szabálysértési határozatot a címére.

Ha megállítást híján csak fényképfelvétel áll a rendelkezésre, akkor első körben a jármű tulajdonosának küldik ki a felvételt, őt fogja terhelni a büntetés. Ez nemcsak magánszemély, hanem cég, intézmény esetében is így működik. A bírságot a bírósággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Magyar Köztársaság Kormánya a rendőrséget jelölte ki. A bíróságot megállapító határozat meghozatalára a hatóságnak a jogsértéstől számított 60 nap áll rendelkezésére.

Mit tartalmaz a határozat?

- A címzett adatain kívül a bírság összege.
- A bírságot a határozat jogerőre emelkedésétől számított 30 napon belül kell befizetni.
- Ha ez nem történik meg, adók módjára lesz behajtható.
- A tényállást a hatóság rendelkezésére álló képi bizonyítékok alapozzák meg.
- A bírság megfizetése alól mentesítő dokumentumokat (nyilatkozat az elkövetőtől, menetlevél, fuvarlevél) a kézbesítéstől számított 8 napon belül kell a hatóság részére

Sebességtüllépés**Ft**

A tüllépés százalékának arányában a büntetések lépcsőzetesen emelkednek a 300 000 forintos felső határig.

50 km/óra sebességig

30%-tól 50%-ig 30 000
150% felett 300 000

50 km/óra felett 100 km/óraig

20%-tól 30%-ig 30 000
150% felett 300 000

100 km/óra felett

10%-tól 20%-ig 30 000
100% felett 300 000

A vasúti átjáró előtti megállásra vonatkozó rendelkezések

100 000

A vasúti átjáróra történő ráhajtásra vonatkozó rendelkezések

300 000

A fényjelző készülék előtti megállási kötelezettség

50 000

A továbbhaladás tilalmát jelző fényjelzés

100 000

A megállás tilalmára

30 000

A várakozás tilalmára

30 000

Haladás a leállósávon

150 000

Megállás az úttesten és a leállósávon

100 000

A behajtás tilalmára

50 000

A kötelező haladási irányra

50 000

bemutatni. E határidő után az már nem nyújtható be.

- A határozat ellen annak kézhezvételétől számított 15 napon belül az országos rendőrfőkapitányhoz címzett, de a kibocsátó rendőrkapitányságnál benyújtott fellebbezésnek van helye. A fellebbezést 5000 forintos illetékbélyeggel kell ellátni.
 - Indoklás, amelyben leírja a hatóság a szabálysértés körülményeit.
 - A gépjármű üzemben tartóját a közúti közlekedési nyilvántartás adatai alapján állapítják meg.
 - A sebességmérés hitelesített mérőberendezéssel történt.
 - Alkalmazott jogszabályok.
 - Postai csekk a befizetéshez.
- Amennyiben az üzemben tartó a járművét másnak használatba adta, és ezt a meghatározott, dokumentált módon bizonyítja, a bírságot a használatba vevő személynek kell megfizetnie. Ez azt jelenti, hogy az üzemben tartónak nem elegendő a hatóságot arról tájékoztatnia, hogy a járművet más személy (például hozzátartozó) vezette, hanem ennek igazolására meghatározott okiratot (a használatba vevő személytől származó nyilatkozatot, menetlevelet, fuvarlevelet) kell a hatóság részére a határozat kézbesítésétől számított 8 munkanapon belül megküldeni.

A nyilatkozatnak tartalmaznia kell:

- a gépjármű hatósági jelzését,
- az üzemben tartó és a használatba vevő személy nevét, születési idejét, születési helyét, lakcímét,
- a használatba vevő személynek a gépjárművezetésre jogosító engedélye számát, valamint
- azon időszak megjelölését, amelyre a gépjármű használatát a használatba vevő az üzemben tartótól átvette.

A jármű más személynek történő használatba adása esetén fokozott körültekintéssel célszerű eljárni, mert amennyiben a használatba vevő személy a kiszabott bírságot nem fizeti

meg, továbbá azt tőle nem lehet behajtani, abban az esetben a bírságot az üzemben tartónak kell megfizetnie.

A közigazgatási bírságot a 2008. május 1-jét követően elkövetett szabályszegések tekintetében kell kiszabni. Az ezt megelőző időszakban elkövetett cselekmények miatt az eljáró hatóság írásbeli tájékoztatást küld azon gépjárművek üzemben tartóinak, melyekkel a felsorolásban szereplő szabályszegések bármelyikét elkövetették. A tájékoztatás egyebek mellett tartalmazza az adott szabályszegés(ek)hez tartozó bírság összegét is.

A korábbi szabályozás kritikája, hogy csak ebben az évben január 1-jétől április végéig 640 millió forintnyi szabálysértési bírságot nem tudott beszedni a rendőrség a „kedves hozzátartozóm vezette az autót” válaszok miatt. Bár az új szabályozással sincs minden rendben.

Jogrendszerünk a többi civilizált államhoz hasonlóan az ókori római jogon alapul. Ennek egyik alapvető tétele, hogy ártatlant nem szabad büntetni, csak a vétkest. Mivel a gépjármű tulajdonosa nem minden esetben vétkes a járművel elkövetett szabálysértés esetében, ezért jogsértő, ha ő kapja a büntetést. Igaz, ezt átháríthatja arra a személyre, aki a szabálysértés pillanatában vezette a járművet. Ha sikerül. Képzelnünk el egy bérbe adott járművet. A bérbeadó címére érkezik a rendőrségi határozat, mert az ő nevében van az autó, és 8 napon belül kell tőle a nyilatkozat. Viszont az autó lehet, hogy most éppen Finnországban van, és csak két hét múlva tér haza Magyarországra. Még csak tisztázni sem tudja, valóban megtörtént-e a szabálysértés. Tényleg azt a járművet ábrázolja-e a rendőrségi fotó? Nincs-e tévedés? Kell-e fellebbezni? Van-e annyi száz-ezer a kasszában, amennyit fizetni kell? Mert ha nem...!

Még rosszabb a helyzet, ha a bérlő már visszaadta a járművet, és nem lehet megtalálni. Van ilyen a mai magyar valóságban. A jelenlegi szabályo-

zás szerint ekkor a teljesen vétkes bérbeadónak kell megfizetnie a szabálysértési bírságot. Ne feledjük, autót nemcsak erre szakosodott vállalkozások adnak bérbe, hanem fuvarozó- vagy egyéb cégek is.

Hasonló problémákkal néznek szembe a lízingbe adó cégek. Ha már visszaadta egy cég a lízingelt járművet, mert nem tudta fizetni a díjat, majd felszámolásra került és nyoma sincs, hogyan találja meg a lízingbe adó cég, ki vezette a járművét? Neki pedig 8 napon belül be kell mutatni a nyilatkozatot vagy fizetnie kell a szabálysértési büntetést.

További kérdések. Miért csak 8 napig lehet a mentesítő nyilatkozatokat bemutatni? Problémás esetekben ez vészesen kevés. Miért 15 napon belül kell fellebbezni és 30 napon belül befizetni? Miért nem lehetett mindezt 30 napon belülről meghatározni?

Más eset. Vastagpénztárcájú apuka gond nélkül kifizeti a büntetéseket a sport Mercivel száguldozó fiacskája helyett. Nem nevezi meg, mert a hozzátartozója. „Hogy ez a Pubika milyen vagány gyerek...!” Ilyen esetben, ha befolyt a pénz az államkasszába, a rendőrség lezárja az ügyet. Mi ebben a baj?

Mindössze az, hogy akit ugyan ezért a szabálysértésért megállítottak, az nemcsak pénzbüntetést kap, de egyes meghatározott esetekben büntetőpontot is kaphat, sőt a vezetői engedélyét is bevonhatják. Pubika viszont ugyanezt megússza. Büntetlen marad.

A jogszabály egyik legnagyobb hibája, hogy a fizetési felelősség tekintetében nem különíti el egyértelműen a magántulajdonú gépkocsi és a cégautó üzemeltetőjét. Azt már tudjuk, hogy magánszemély esetében nem sikerült feloldani a megnevezési védettséget, vagyis magánszemély nem kötelezhető családtagja megnevezésére továbbra sem. (Ha családtag vezette a gépjárművet.) Ez esetben a gépkocsi tulajdonosa fizeti a büntetést. Törődjünk bele ebbe a jogi

helyzetbe, mert a családtag mindig családtag marad.

De mi a helyzet cégautó esetében? A gépkocsivezető szabálysértést követett el, és megérkezik a rendőrség határozata a cég (intézmény) címére, amely egyben felszólítás a szabálysértő személy megnevezésére és elérhetőségi adatainak megadására. Ne tagadjuk, az esetek többségében ez menni fog. De mi a helyzet az extrém esetekben? Nem kevés az olyan szituáció, amikor a cég a már kilépett gépkocsivezetőt nem találja a megadott lakáscímén. Mert az esetleg más, ország állampolgára, vagy albérletben lakott, vagy csak egyszerűen elköltözött. Kezddjen a cég nyomozásba? Egy ismert alkotmánybíró szerint egy civilizált országban a nyomozás rendőrségi feladat. S ha nincs meg a szabálysértő, a cég fizeti a büntetést. Még abban az esetben is, ha a szabálysértő – tegyük fel – elhalálozott. Vajon alkalmazza-e a rendőrség a céggel szemben ilyenkor a méltányosság elvét? Lesz-e elegendő emberük a nyomozáshoz?

Ha egy cég kifizeti a munkavállalója helyett a büntetést, akkor a tényleges elkövető ugyanúgy bizonyosan megússza a büntetőpontot és az esetleges vezetői engedély-bevonást. Az már a cég magánügye, hogy az összeget áthárítja-e a munkavállalójára. Mi történik akkor, ha a gépkocsivezető messze van, és hetek múlva jön haza? Meg sem tudja nézni a rendőrségi fotót, el sem lehet dönteni, kell-e fellebbezni vagy sem. Lehet hogy nem is tudja, mikor fotózták le. Fizetni kell. És vajon milyen az esélye a befizetőnek, hogy a kivédhető büntetés befizetett összegét visszakaphatja? Mintha nem az lenne a lényeg, hogy a vétkes elnyerje a büntetését, hanem az, hogy a kiszabott pénzüsszeg befolyjon az államkasszába.

Szögezzük le; ezen a területen sincsenek könnyű helyzetben a jogalkotók, és minden szempontból tökéletes jogszabályt alkotni nem könnyű feladat. Úgy tűnik, itt sem sikerült.

Tóth Gábor