



Erdi Péter

Karmos Gábor



MKFE HÍREK FINOMÍTANI KELL A BÍRSÁGRENDELETET

Személyszállítási klubnap

JAVULÓ BÍRSÁGOLÁSI ARÁNYOK

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete legutóbbi Személyszállítási Klubnapját a közelmúltban tartották meg, melyen a bírság, a bírságról szóló rendelet volt a téma. Erről beszélt Erdei Péter, az MKFE oktatási centruma, a Közúti Közlekedési Akadémia Kft. ügyvezető igazgatója, valamint Karmos Gábor, az egyesület főtitkárhelyettese.

● **Erdi Péter** a bírságokkal kapcsolatos fellebbezésekről, különösen azokról a bírságokról beszélt, amelyek meghaladják a 800 ezer forintot. A törvény szerint, aki közigazgatási hibát vét, azt közigazgatási bírsággal 50 ezertől 800 ezer forint közötti bírsággal kell sújtani. Azonban ennél jóval magasabb összeggel is büntették a fuvarozókat.

Az MKFE elnöksége felülvizsgálta a bírságolási rendeletet, az egész rendszert. Ennek következtében várható változás, hiszen a kormányhoz javaslatot nyújtottak be az érdekképviseletek.

Az ellenőrző hatóságok már nemcsak a gépkocsivezetőket ellenőrzik vezetési és pihenőidő, tachográfüzemeltetés szempontjából, hanem elkezdtek ellenőrizni a tachográfhitelesítéssel, -illesztéssel foglalkozó műhelyeket is. Az MKFE pedig a tachográfgyártókkal „karonfogva” azon ügyködik, hogy összeállítson egy adatbázist, amelyben szerepelnek a Magyarországon jelenleg forgalomban lévő analóg és digitális tachográf típusok, az ezekhez használható tachográfkorongok a megfelelő kódokkal. Ezek birtokában össze kell gyűjteni azokat a tapasztalatokat, amelyekkel a tachográfműhelyek rendelkeznek, és ezekből kiszűrni azokat a rossz minőségű tachográfkorongokat, illetőleg azok gyártóit, amelyek egyre gyakrabban a hagyományos tachográfoknak a meghibásodását okozzák. Az egyesület kínálatában kapható tachográfkorongok rendben vannak, megfelelő minőségűek. Az MKFE azon van, hogy segítse a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Vám-és Pénzügyőrséggel együttműködve a legálisan működő tachográfműhelyek munkáját.

Beszélt a legújabb MKFE-s akcióról: – Calais-ból Doverba való átkelésnél sikerült több mint 10 eurós árcsökkentést elérni a kompjegyek árából – amit az egyesület tagjai vehetnek igény-

be. Az akció jövő év január végéig tart.

● **Karmos Gábor** a bírságrendelet módosításáról szólt. Elmondta, az egyesület kérte, legyen versenysemleges a közúti közlekedési törvény módosítása. Vagyis ugyanoda, az eljáró hatósághoz folyjon be a bírságbevétele, függetlenül attól, hogy külföldi vagy magyar bírságol az eljáró hatóság.

Az ellenőrzési és a bírságolási arányok jelentősen javultak az utóbbi időben. Az NKH véleménye szerint kétharmad magyar és egyharmad külföldi járművet állítanak, illetve bírságolnak meg, a VPOP-nál pedig fordítva van, tehát 60 százalékban külföldit és 40 százalékban magyart büntetnek meg.

A 2005-ös kormányzati megállapodásban szerepelt, hogy 50-50 százalékban ellenőrzizék, illetve ha szükséges bírságolják meg a magyarokat és a külföldieket. Ezekhez az elvárásokhoz közelítenek a mai ellenőrzési és bírsági arányok. Viszont azért, hogy az eljáró hatóságokhoz került a bírság bevétele, indirekt módon ugyan, de tervezett bevételi forrássá vált a részükre.

Karmos Gábor beszélt arról is, hogy az 561-es rendelet, a 3821-es rendelet meg az ezekhez kapcsolódó alsóbb szintű jogszabályok nem tökéletesek. Nem sikerült a tevékenységigazoló lapra vonatkozó európai uniós szabályozást sem tökéletesen megalkotni, valamint az ebből adódó jogszabályok sem hibátlanok. Ahhoz, hogy egy-egy ilyen rendelet módosítására sor kerüljön, be kell járni az egész európai uniós döntéshozatali mechanizmust. A 27 európai uniós ország 28-féleképpen értelmezi a dolgokat, nemritkán fordításbeli problémák is vannak. Mást ír az angol és mást a német nyelvű európai uniós szabályozás.

Beszámolt az egyesület által a közelmúltban véleményezett új ADR-ról. A magyar minisztérium

az angol nyelvű ADR-ből dolgozott, és fel kellett az MKFE-nek hívni a minisztériumi munkatársak figyelmét arra, hogy egyes helyeken értelmezhetetlen az angol nyelvű ADR Egyezmény. A német nyelvű ADR Egyezményből kell a magyar fordítást elkészíteni. Így minimális hibákért olyan bírságokat vetnek ki, amelyek egy vállalkozást tönkretesznek. A bírságrendeleten tehát finomítani kell.

Az MKFE tavaly ősszel a jogalkotókkal és jogalkalmazó hatóságokkal megbeszélte a bírságrendeletet. Ennek eredményeként a közlekedési tárca egy megbízást adott a Közlekedési Tudományi Intézetnek, hogy tekintsék át a bírságolási szabályozást, a közúti közlekedési törvényt, és azon belül az 57-es rendelet szabályozásával kapcsolatos dolgokat. Az egyesület az idén nyáron kapott a KTI-től „A közúti áru- és személyszállítási tevékenységek ellenőrzésére, valamint szankcionálására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata” címmel egy zárójelentést, amelyet feldolgozott, és amelyből javaslatot készített a közlekedési tárcának. A KTI-tanulmányban rögzítettek többségével egyetértett az egyesület és a társ-érdekképviseletek, 10 pontban azonban rögzítették azokat az elemeket, amelyeket a közúti közlekedési szolgáltatói szektor a legfontosabbnak tart a bírságolási rendszerrel kapcsolatban. Ezek:

1. Tétélesen felülvizsgálandóak a bírságmértékek. A tétéles bírságok mértékét a legtöbb esetben csökkenteni kell.
2. Mindig a tétéleges elkövető kerüljön szankcionálásra, a bírság objektívizálódását a vállalko-

zások vonatkozásában nem tudjuk elfogadni.

3. Legyen egységes az ellenőrzés az NKH koordinációjával.

4. Kerüljenek egyértelműen meghatározásra a halmazati szabályok, szükséges az egy eljárásban, egy ellenőrzés során alkalmazható legmagasabb bírságtétel rögzítése.

5. Legyenek egyértelműek a járművisszatartás szabályai a hatósági felelősség megállapíthatóságával.

6. Ne legyen kettős büntetés egy szabályszegésért. Az egyes tételekhez kapcsolódó szabályszegéseket át kell tekinteni, és a tanulmányban rögzítettekkel egyetértve nevükön kell nevezni az egyes szabályszegéseket.

7. Javuljon az ellenőrzést végrehajtók technikai felszereltsége.

8. A vezetési és pihenőidők esetében felülvizsgálandó a nulla tolerancia elve.

9. A mai, sok esetben lineáris bírságolás helyett egy alacsonyabb szintről induló, progresszív bírságolás lenne szükséges.

10. Elkerülendő, hogy kisebb büntetés eléréséért „kiskapus” módszerek legyenek alkalmazhatóak.

Végiggondolva a dolgokat, az MKFE elnöksége arra a következtetésre jutott, hogy önmagában az 57-es rendeletnek a módosításával nem lehet elérni a célt. Jó célkitűzés tehát, ha az egyesület a társ-érdekképviseletekkel együttműködve módosíttatni tudja a bírságrendeletet, ugyanakkor szükséges a közúti közlekedési törvény módosítása is.

B. Lengyel A.

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226