

MKFE HÍREK MEGNÖVEKEDETT BÜNTETÉSEK

Közúti ellenőrzések és bírságok

INTERJÚ DR. KOCSIS RITA SZAKJOGÁSSZAL

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete és a közlekedési hatóságok képviselői a közelmúltban találkoztak a Közlekedési Múzeumban. A téma a közúti ellenőrzések és bírságok kimenetele, illetve azok tapasztalata volt. A kerekasztal-beszélgetés egyik résztvevőjét, **dr. Kocsis Ritát**, az MKFE elnökségi tagját, közlekedési szakjogászt kérdeztem a párbeszéd fontos elemeiről.



Dr. Kocsis Rita
MKFE
elnökségi tag,
közlekedési
szakjogász

● **2007. május 1-jétől – a közlekedésbiztonság javításáért – szigorítottak a kiszabandó bírságok mértékén. A magyarországi vállalkozók, a közúti fuvarozók a rendkívül éles versenyben igyekeznek helytállni. Ugyanakkor úgy érzik, a büntetések mértéke, aránya aránytalanul magas az árbevételükhöz képest. Kategorikus a jogsértések elkövetéséért kirovandó bírságösszeg. A kihágásért annyi jár, amekkorát a jogalkotó meghatározott. Mi erről az ön véleménye?**

– A probléma az 57/2007. (III. 31.) kormányrendelet alapján összetett. Valóban, a hazai vállalkozásokra nézve a bírságtételek aránytalanul súlyosak és méltánytalanok. A „bírságrendelet” tételesen felsorolja a bírságolással érintett tevékenységeket, melyekhez megjelöli a jogszabályi hivatkozást. E jogszabályok között azonban vannak olyanok, amelyek hatálya kizárólag a hazai vállalkozókra vonatkozik, ezáltal diszkriminál is. Kategorikusan állapítja meg a bírság összegét, így nincs módja a hatóságnak a mérlegelésre sem. Méltánytalanok tartom azt is, hogy ugyanakkora összeggel szank-

cionálják az egyszeri jogsértőt, mint az ismételt elkövetőt. Olyan jogsértés esetén, amelynek súlya szerintem csekély – nem veszélyeztetik a közlekedés biztonságát, például az engedélykivonat hiánya – a 100 ezer forintos bírság is jelentős, de még az 50 ezer forintos is (ez akkor feleződik, ha 8 napon belül bemutatják az engedélykivonatot).

Vannak olyan büntetési tételek, amelynél a jogsértést csak a gépkocsivezető képes elkövetni, mégis a vállalkozást sújítja a jogalkalmazó. A teljes bírság áthárítása pedig adott esetben részben munkajogilag, részben pedig a sofőr teljesítőképessége miatt korlátozott. Hasonló problémát jelent, ha a jogsértés eredete a megbízóra vezethető vissza. Azt tartanám helyesnek, ha mód lenne mérlegelésre, differenciálásra, és kategorikusan meghatározni, mely jogsértésért kinek kell fizetnie.

● **A tanácskozáson szó esett a járművek visszatartásáról, ez mely esetekben indokolt. Sokan úgy vélekednek, hogy az eddig alkalmazottaknál sokkal egyértelműbbé kell ezt tenni.) Mit mutat a gyakorlat?**

– Az 1988: I. tv. 20. § (3) szerint: a hatóság azonnali végrehajtást rendelhet el. Ez diszpozitív szabályozás, azonban a hatósági gyakorlatban azt tapasztaljuk, hogy kategorikus a döntés. A törvény a (7) bekezdésében meghatározott esetben rendelheti el, a bírság, illetőleg a pénzkövetelés megfizetéséig külön határozat nélkül vissza lehet tartani. Ez szintén diszpozitív szabályozás, ame-

lyet a hatóság kategorikusan alkalmaz. A jogszabály nem rögzíti a visszatartás alkalmazásának a tényleges gyakorlati feltételeit, a számításba vehető körülményeket. Ezért a hatóság úgy gondolhatja, hogy szabad kezet kapva, mintegy önkényesen dönt a visszatartásról. Álláspontom szerint a jármű visszatartása csak akkor jogszerű, ha a bírság megfizetése veszélyeztetett, ami viszont a hazai vállalkozásoknál nem életszerű, hiszen olyan feltételeknek kell jogszabályilag megfelelni a fuvarozói szférában, melyek mellett a kirótt bírságok adók módjára behajthatók.

● **A legnagyobb gond, hogy a gépkocsivezetők nem tartják be a vezetési és pihenőidőket. Ennek egyenes következménye a közúti balesetek sokasága. Mi az oka a túlvezetésnek?**

– Két oka van. Az egyik gazdasági ok, a másik a gépkocsivezető személyiségéből fakad. A gazdasági ok a kielezett versenyhelyzetből ered. A vállalkozás oldaláról a piac túltelítettségére, a már meglévő partnerkapcsolatok megtartására, az újabb piacszerzésre vezethető vissza. Ez az ok a megrendelő oldalán is fellelhető, hiszen az ő érdeke is a küldemény mielőbbi továbbítása, valamint a járművezető is érdekelt, hiszen a több kilométer több jövedelmet jelent a számára. A másik ok a gépkocsivezető felelősségtudatából fakad. A sofőrök szakmai alkalmassága a munkaviszony létesítését megelőzően csupán csak a papírokból derül ki. Sajnos a szakma felhígult.

● **Sok az agresszív sofőr, őket ki kell(ene) szűrni a közlekedésből, hiszen ők okozták a legtöbb halálos balesetet.**

– Hiányolom a rendőrhatalóság hatékonyabb, célirányos ellenőrzését. Persze ismerem a választ: nincs rá pénz, elegendő ember. Ezt nem is vitatom, de amíg csak arra redukálódik a kontroll, hogy a gyorsjáratokat és az ittas járművezetőket szűrik ki, addig ez a probléma nem oldódik meg. Véleményem szerint fogalomba kelle-

ne állítani a legkritikusabb útvonalakon egy autót, amely civil jármű, és élni lehessen a bejelentéssel útközben. A rendőrségi autó ne állítsa meg azonnal a szabálytalankodó járművét, hanem álljanak mögé, elé, haladjanak az agresszív vezető közelében, hogy tetten érhető legyen. Megoldás lehetne a kritikus helyeken felállított kamera is. A „körös” szabályszegőket pedig pályalkalmassági vizsgálatra kellene kötelezni a jogalkotónak.

● **Üdvös lenne, ha a közúti ellenőrzéseket valamennyi hatóság azonos szempontok alapján végezné. Uniós elvárás, hogy egységesítsék a különböző hatóságok eljárási rendjét. Mi a helyzet ezen a téren Magyarországon?**

– A Közlekedési Múzeumban megrendezett találkozón Barina Péter, a GKM osztályvezetője azt mondta a „bírságrendelet” kapcsán: egységesen és korrekt módon kell szabályozni. Szeretném hozzátenni: és alkalmazni a szabályokat! A gyakorlat nagyon eltérő alkalmazást mutat az egyes hatóságok között, ez a hozzászólásokból is kitűnt. A hatóságoknak birtokában van egy belső utasítás, egy módszertani útmutató. Mivel azonban ez nem jogszabály, számunkra nem publikus. Az egyes hatóságok között nincs összhang, miután külön-külön íródnak, eltérnek egymástól a rendelkezések. Problémát jelent az is, mikor lép be a jogszabály mellé a KET, azaz az eljárási törvény. A birtokomban lévő határozatok alapján egyes esetekben nem egyértelmű, eljárásjogilag mit is alkalmaz a hatóság, mely éppúgy jogalkalmazó, mint a fuvarozó vagy a járművezető. Ehhez a „bírságrendelet” kellett volna egy egységes végrehajtási utasítás akár magában a jogszabályban, akár hivatkozási jelleggel a kapcsolódó jogszabályokra.

B. Lengyel A.

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226