

TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI DOLGOZAT

2013.

A Közigazgatási Hatósági eljárás a közlekedésrendészet területén

Budapest
2013.

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS	4
2. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KONCEPCIÓK, AZ „OBJEKTÍV FELELŐSSÉG” BEVEZETÉSÉHEZ VEZETŐ OKOK.....	7
2.1. A közlekedésbiztonság kialakulása, közlekedésbiztonsági koncepciók.....	7
2.2. A közlekedők a közlekedéspolitika középpontjában: a „Fehér Könyv”.....	12
2.3. Az „objektív felelősség” az egyes Európai országokban.....	14
3. HAZAI STATISZTIKAI ADATOK AZ OBJEKTÍV FELELŐSSÉG BEVEZETÉSÉT MEGELŐZŐEN.....	17
4. AZ „OBJEKTÍV FELELŐSSÉG”, MINT JOGINTÉZMÉNY MEGJELENÉSE A HAZAI JOGGYAKORLATBAN	20
4.1. Jogszabályi háttér	21
4.2. A jogszabályi környezet bemutatása	21
4.2.1. 1988. évi I. törvény	21
4.2.2. 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendeletet	28
4.2.3. 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet.....	28
4.3. Szervezeti struktúra	29
4.4. Működés	32
4.5. A külföldiek helyzete	35
5. JOGSZABÁLYI VÁLTOZÁSOK	37
5.1. 60/2009. (V. 28.) AB határozat	37
5.2. 1988. évi I. törvény (Kkt.)	38
5.3. 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet	40
5.4. 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet.....	41
5.5. 2004. évi CXL. törvény (Ket.).....	42
5.6. 156/2009. (VII.29.) Korm. rendelet	43
5.7. KRESZ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet.....	43
5.8. ORFK joganyagok.....	44

6. SZERVEZETI VÁLTOZÁSOK	45
6.1. A szervezeti változáshoz vezető körülmények.	45
6.2. A Közigazgatási Hatósági Szolgálat Szervezeti felépítése, és az egyes szervezeti egységek feladatai.	48
6.3. A trafficPOINT rendszer	51
6.4. Jövőkép	54
6.5. Adatok a Szolgálat tevékenységéről.....	54
7. AZ OBJEKTÍV FELELŐSSÉG HATÁSA A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGRA...	57
8. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KONCEPCIÓ AZ EURÓPAI UNIÓBAN	63
8.1. A 2011/82/Eu Irányelv.....	63
8.2. A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt alkalmazott jogkövetkezmények határon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló regionális megállapodás.	65
BEFEJEZÉS, JAVASLATOK	67
Irodalomjegyzék	71
Mellékletek	73
1. számú melléklet.....	74
2. számú melléklet.....	77
3. számú melléklet.....	80
4. számú melléklet.....	85
5. számú melléklet.....	90
6. számú melléklet.....	92
7. számú melléklet.....	94
8. számú melléklet.....	95
9. számú melléklet.....	97

1. BEVEZETÉS

„It is heart-breaking to see the impact on families when we have to tell them that a loved one has been killed or hurt.”¹

Nincs szívszorítóbb feladat, mint egy elhunyt családját értesíteni a tragédiáról.

A közúti közlekedés egyik legfőbb jellemző tényezője a sebesség. A közúti forgalom sebessége és a forgalom biztonsága között szoros összefüggés van.

A forgalom résztvevői (ember és jármű) és a közlekedési környezet közötti viszony gyors javításának egyik lehetősége a járművek tényleges haladási sebességének és a sebesség váltakozásainak csökkentése a célszerűen megválasztott sebességhatárokkal, sebességszabályozással. Az általános sebességhatárok értékei különbözőek autópályákra és egyéb utakra. Eltérő értékek vonatkoznak a különböző járműfajtákra műszaki jellemzőik függvényében is. Ha a forgalom áramlásában a különböző járművek az eltérő sebességi előírásoknak megfelelően haladnak, ennek következtében sebességkülönbségek állnak fenn. Az előzések számának növekedése, a veszélyhelyzetek emelkedését eredményezi az ütközési sebességek különbsége miatt. Mindezekre tekintettel kiemelt jelentőségű a forgalomellenőrzések számának növelése mellett az úthálózat bővítése, korszerűsítése.

Az ország közúthálózatán lezajló forgalom az utóbbi években különösen emelkedett, ezt az emelkedést viszont nem követte az új utak mennyisége, a meglevő úthálózatot pedig nem tudják olyan ütemben karbantartani, javítani, ahogy az elvárható lenne a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése érdekében.

A technika gyors ütemű fejlődése magával hozta a gépjárművek fejlődését is, szinte napról-napra jelennek meg újabbnál újabb járművek, amelyek egyre nagyobb teljesítményűek, ezáltal nagyobb sebesség elérésére képesek. A közlekedő ember alkalmazkodóképessége és közlekedési ismereteinek színvonala a gyors ütemű fejlődéssel nehezen tud lépést tartani. Részben ennek következtében és egyéb közreható okok folytán a közlekedési szabályok gondatlan, vagy szándékos megszegése közlekedési baleseteket idéz elő.

¹ <http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-23334095> 2013. október 10.

A forgalomellenőrzés, a közutakon folytatott műszeres ellenőrzés a közlekedésrendészeti feladatok közül az egyik lényeges, a megelőzés körébe tartozó rendőri feladat. Szűkebb értelemben a hatályos jogszabályok betartására, tágabb értelemben a közlekedés biztonságára, folyamatosságára irányuló rendőri feladat. Fontos célja e tevékenységnek egyrészt a forgalom folyamatosságának biztosítása, a forgalom segítése, másrészt a forgalmat veszélyeztető szabályszegő magatartást tanúsító személyek, gépjárművek forgalomból való kiszűrése és velük szemben a szükséges intézkedések megtétele.

2006. év őszén a Rendőrtiszti Főiskola végzős hallgatójaként sokáig gondolkodtam a tanulmányaim lezárásához szükséges szakdolgozat címről. Akkor „A sebességellenőrzés” címet választottam.

Dolgozatom befejező részében kitértem arra, hogy a Francia példát követve mielőbb korszerűsíteni kell a szabálysértések szankcionálhatóságának jogi hátterét. A rendőrség szabálysértési intézkedéseinek eredményességét és a befolyt pénzbírságok összegszerűségét kedvezően befolyásolhatná egy olyan törvénymódosítás, melynek eredményeként megjelenne a jármű üzemtartójának objektív felelőssége a járművével elkövetett mozgás közbeni szabálysértések tekintetében. Az üzemtartó felelőssége, illetve annak vétele, valamint adatszolgáltatási kötelezettségének teljes körű kiterjesztése nélkül nincs lehetőség az egyszerű és következetes szankciók alkalmazására. A jogszabály megváltoztatásakor törekedni kell arra, hogy az üzemtartónak legyen lehetősége a felelősség áthárítására a jármű tényleges vezetőjére, és csak ennek hiányában kelljen a felelősséget magának viselnie. Ennek értelmében az üzemtartó kötelezhető lenne a szabályszegésért kirótt bírság befizetésére. A közlekedésbiztonság javulásán túl a bírság behajtása alóli kibúvási lehetőségei is jelentősen csökkennének, továbbá elhárulna az akadály - többek között - az automatikus fixen telepített sebességellenőrző készülékek még szélesebb körű, valamint hatékonyabb alkalmazása elől.

Ekkor még nem is volt előre látható, hogy az objektív felelősség jogintézménye bevezetésre kerül hazánkban.² Arra pedig nem is gondoltam, hogy részese leszek a születésének, formálódásának, mivel a 2008. május 1-jei hatályba lépését követően ezen a szakterületen dolgozom.

A fenti körülmények miatt a Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar „Rendészeti Vezető” MA szakának végzős halhatójaként könnyű dolgom volt a címválasztással, mivel egy olyan témáról készíthetem a tudományos diákköri dolgozatomat, amelyet bevezetése, kialakulása óta ismerek „részesé vagyok”. Munkám az ország egyik legvitatottabb jogintézménye, amely alapjaiban véve beváltotta a hozzá fűzött reményeket - a költségvetésbe juttatott több 10 milliárd forintón kívül - fennállásának 5 éve alatt felére csökkenté a közúti balesetek során elhalálozottak számát.

A dolgozatomban bemutatom az „objektív felelősség” elvén alapuló közigazgatási hatósági eljárást a közlekedésrendészet területén, valamint hatását a hazai közlekedésbiztonságra.

² A szakdolgozat elkészítése után jutott a tudomásomra, hogy az ORFK tájékozódott az Európai joggyakorlatokról a tulajdonosi felelősség tekintetében.

2. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KONCEPCIÓK, AZ „OBJEKTÍV FELELŐSSÉG” BEVEZETÉSÉHEZ VEZETŐ OKOK

2.1. A közlekedésbiztonság kialakulása, közlekedésbiztonsági koncepciók

A baleset megelőzés nem a XXI. század terméke. Az 1960-as évek elején robbanásszerűen emelkedni kezdett a gépjárműállomány és ezzel együtt a balesetek száma is. Felismerték, hogy a hazai közlekedéskultúra viszonylagos elmaradottsága szükségessé teszi a baleset-megelőzést szolgáló és propagandatevékenységet folytató szervezet létrehozását.

A fentiek miatt a SZOT (Szakszervezetek Országos Tanácsa) kezdeményezése alapján 1960-ban megalakították az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanácsot.

A közlekedés biztonságának fokozása érdekében 1972-ben a KPM (Közlekedési és Postaügyi Minisztérium) és a BM (Belügyminisztérium) közös határozattervezetet terjesztett a Kormány elé.

A Minisztertanács a 2024/1972. (IX. 27) MT. határozatában az elnöki teendők ellátásával a belügyminisztert bízta meg. A határozat alapján a lakosság közlekedésre nevelésének és a közúti közlekedési balesetek megelőzésének érdekében 1973-ban - társadalmi szervezatként - a BM irányításával megalakult az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT).

Az OKBT propagandatevékenységének fő irányai:

Figyelemmel az elmúlt évek tapasztalataira és a közlekedésbiztonság további romlásának okaira, az OKBT tevékenységét, a megelőző propagandamunkát az alábbi súlyponti feladatokra összpontosította:

- a gyorsforgatás megelőzésére,
- a gyermekek közlekedésbiztonságának elősegítése,
- az alkoholfogyasztással kapcsolatos propaganda.

A gyorsforgatás megelőzésére: a helytelen sebességgel való közlekedés baleseti következményei rendkívül gyakoriak és különösen súlyosak. A helytelen sebesség megválasztásának okai különfélék, erre tekintettel a beavatkozás is több megközelítésből lehetséges.

Szükségesnek látták az ellenőrzés minőségi és mennyiségi fejlesztésére, a propaganda és az ellenőrzés közös akciókban megvalósuló együttes alkalmazására és az egyedi vagy kombinált intézkedések hatásainak megbízható mérésére. Meghatározták, hogy kísérleteket kell végezni olyan környezetmódosítások kifejlesztésére, amelyek hatására a járművezetők alacsonyabb sebességet választanak az úthálózat különösen veszélyes szakaszain. Az OKBT célkitűzései közül a sebességi magatartás befolyásolása igényli a legnagyobb szellemi és anyagi ráfordítást, valamint az együttműködés magasabb szintű formáit a rendőrséggel.

Olyan propagandamódszereket kell kidolgozni, amelyek figyelembe veszik a gyorshajtás különböző okait és indítékait.

A közúti közlekedési balesetek száma és súlyossága a közlekedők különböző rétegeinél a helyes beállítódások kialakításával, valamint pozitív magatartási minták bemutatásával, elfogadtatásával és begyakoroltatásával csökkenthető. A cél megvalósítását a közlekedésbiztonsági oktatás, nevelés és a propaganda, valamint az ellenőrzés helyes gyakorlata szolgálja a leghangúlyosabban.

A Kormány 1978-ban felülvizsgálta az eddigi közlekedésbiztonsági koncepciót. A vizsgálat eredményeképpen javasolták az eddigiek továbbfejlesztését. 1979-ben megszületett az „új” tervezet. A kormány még 1979-ben el is fogadta a továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepciót, ez azonban messze nem tekinthető egy valóban új tervezetnek, inkább a korábbi aktualizálásának.

A rendszerváltás utáni első kormány működésének kezdetén hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a megváltozott társadalom és a gazdaság újszerű igényeket támaszt a közlekedéssel szemben is, amit csak egy átalakított közlekedési rendszer képes kielégíteni. Ezt felismerve a szakminiszter már 1992 áprilisában a Kormány elé terjesztette a magyar közlekedéspolitika téziseit, amit a Kormány határozatával el is fogadott és a Parlament elé terjesztett.

A Kormány a 2002/1992. (HT. 2.) Korm. határozatában megfogalmazta azokat az intézkedéseket, melyek szükségesek a közúti közlekedés biztonságának javításához.

„5. A közúti balesetek csökkentése érdekében a rendőri megelőző tevékenységben új módszereket és eszközöket kell alkalmazni. Ki kell alakítani a közúti közlekedési

bűncselekmények és szabálysértések pontrendszeren alapuló nyilvántartását és az ehhez kapcsolódó szankcionálás rendszerét.”³

A norma és a nyilvántartás kidolgozására a határidőt 1993. december 31-ben határozták meg, mely nem került megtartásra, ennek ellenére kizárólag 1999-ben készült el a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló törvény.

A rendszerváltást követően a megváltozott politikai és gazdasági környezetben ismételten felmerült az új a közlekedéspolitikának a szükségessége, de különböző okok miatt nem került a szaktanácsok elé. A szaktárca a 2002/1992. (HT. 2.) Korm. határozat szellemében 1993-ban indította el az új közlekedéspolitikai koncepció kidolgozását, amely széles szakértői csapat bevonásával készült el.

1993-ban megszületett a 2036/1993. (IX. 9.) Korm. határozat. A határozat mellékletének I. pontjának (KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS) 7. alpontjában a Rendőri ellenőrzés cím alatt megfogalmazták és statisztikai adatokkal alátámasztották a rendőri ellenőrzések jótékony hatását a közlekedésbiztonságra. Kiemelték továbbá, hogy egyes célok azért nem teljesültek, mivel a szükséges pénzforrások biztosítására nem került sor.

„7. Rendőri ellenőrzés

A személysérüléssel közúti balesetek számának alakulása szoros összefüggést mutat a rendőrség által kirótt helyszíni bírságok és szabálysértési feljelentések gyakoriságával (6. ábra).

A legkritikusabb (1988 és 1990 közötti) időszakban a rendőri ellenőrzés intenzitásának jelentős csökkenése is hozzájárult a balesetszám növekedéséhez. Ellentétes folyamatnak lehetünk tanúi 1990 óta, amikor az egyre gyakoribb ellenőrzés csökkenő balesetszámokkal jár együtt.

A közelmúlt közúti közlekedésbiztonsági intézkedései és értékelésük

A közúti közlekedésbiztonságunk általános helyzetének javítására már a korábbi években is komoly igény merült fel és a megelőző időszakokhoz képest hatékonyabb és intenzívebb biztonságnövelő tevékenységek végzésére intézkedések is történtek.

1. A kormány a probléma súlyának megfelelően, a feladatokat és a felelősöket is meghatározva, már 1972-ben (2024/1972. MT. h.) és 1985-ben (2013/1985. MT. h.) határozatokat hozott a közúti közlekedésbiztonság fejlesztésére. Az ezekben megfogalmazott célok a tapasztalat szerint nem teljesültek két fő ok miatt:

- a feladatok teljesítéséhez szükséges pénzügyi források tekintetében nem történt intézkedés;

- az összehangolt, koordinált tevékenység megteremtése - mint a hatékonyság igen fontos eszköze - nem szerepelt a feladatok között.”⁴

³ 2002/1992. (HT. 2.) Korm. határozat

A 2036/1993. (IX. 9.) Korm. határozat alapgondolatai alapján több munkaanyag került kidolgozásra. A végleges tervezet hosszadalmas egyeztetési folyamat és többszöri átdolgozás után került a Kormány elé, és 1996-ban a 2212/1996. (VII.31.) számú határozattal került elfogadásra.

A fenti határozatában a Kormány szükségesnek ítélte, hogy a közlekedéspolitika céljai a mindenkori gazdaságpolitikai stratégiával összhangban valósuljanak meg, s kiemelt feladatnak tartotta, hogy a közlekedési hálózatok és a járműállomány elmaradottsága jelentősen mérséklődjék az Európai Unióhoz való csatlakozásunk feltételeinek javítása érdekében. Mindezekhez kapcsolódóan hangsúlyozta, hogy a költségvetési munkák során kiemelten kell kezelni a közlekedésfejlesztés ügyét.

A koncepció 5 stratégiai irányt határozott meg:

- 1.: Az Európai Unióba integrálódás elősegítése.
- 2.: A szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javítása.
- 3.: Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése.
- 4.: Az emberi élet és a környezet védelme.
- 5.: Hatékony, piackonform közlekedés-szabályozás.

A 4. irány fogalmazta meg a közlekedésbiztonság fokozását:

Legkomolyabb feladat ezen a téren a közúti motorizáció növekedésével fokozódó baleseti kockázat csökkentése annál is inkább, mivel Magyarországon a balesetek súlyossági mutatója jóval meghaladta a nyugat-európai átlagot.

Ebben a közlekedésbiztonsági koncepcióban jelent meg, hogy: *„a közlekedésbiztonság szempontjából kiemelkedő jelentőségű a közúti közlekedés. Ezért a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program is elsősorban ezen a területen jelentkező feladatokat tartalmazza. A programról hozott 2036/1993. (IX. 9.) Korm. határozat alapján hatékony és sokrétű intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy 2000-ig a halálos és súlyos sérültek száma az 1992. évi értékhez képest 20-30%-kal csökkenjen.”*⁵

Az előéleti pontrendszer

Az országgyűlés a 2002/1992. (HT. 2.) Korm. határozatban megfogalmazottak alapján meghozta az a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvényt. A

⁴ 2036/1993. (IX. 9.) Korm. határozat a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programról

jogszabályt az Országgyűlés az 1999. szeptember 7-i ülésnapján fogadta el, kihirdetése 1999. szeptember 15-én történt meg és 2000. január 01-jével lépett hatályba.

A fenti norma az első lépés volt a 2002/1992. (HT. 2.) Korm. határozatban leírt célok eléréséhez, míg a következő lépés a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvény létrehozása volt. A törvényt az Országgyűlés a 2000. december 12-i ülésnapján fogadta el, kihirdetése 2000. december 20-án történt meg és 2001. január 01-jével lépett hatályba. A 4. § -ban meghatározottak alapján az elkövetett cselekmény súlyától függően 1-9 büntetőpont kiszabására volt lehetőség. A törvény 1. számú melléklete tartalmazza a pontrendszer hatálya alá tartozó egyes bűncselekmények elkövetése esetén kiszabható büntetőpontokat. A törvény végrehajtásához megalkották a 236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet. A rendelet 1. számú melléklete tartalmazza a pontrendszer hatálya alá tartozó egyes szabálysértések elkövetése esetén kiszabható büntetőpontokat.

A Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium 2004 márciusában kiadta a „MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA” 2003-2015 kiadványt. Az előszóban Dr. Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter a következőket írta „A társadalmi-gazdasági változások hatása, az eltelt időszak tapasztalatai valamint az Európai Unió 2001-ben kiadott 2010-ig szóló közlekedéspolitikája szükségessé teszik az 1996. óta hatályos magyar közlekedéspolitika megújítását és alkalmazását.”⁶

Az Európai Unió közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek megfelelően a program úgy fogalmaz, hogy 2010-re a személyi sérüléses közúti balesetek és a halálos áldozatok számát a 2001. év adataihoz viszonyítva 30 %-kal kell csökkenteni, 2015-re pedig 50 %-os csökkenést ír elő.⁷

A Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium 2007-ben kiadta a „Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007” 2007-2020 kiadványt, mely három fejezetből áll:

1. I. Zöld Könyv: a helyzetelemzésből kiindulva olyan kulcsterületeket jelöl meg, ahol a beavatkozás leginkább szükséges, valamint a jelenségek okait elemezve átfogó célkitűzéseket határoz meg,

⁵ 2212/1996. (VII.31.) Korm. határozat 3. fejezet Közlekedésbiztonság

⁶ MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 2003-2015 előszó Budapest 2004.

⁷ MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 2003-2015 19. oldal Budapest 2004.

2. Fehér Könyv: akciók, intézkedések formájában részletesen lebontja a célrendszert, és azok eléréséhez pénzügyi és intézkedési tervet rendel,

3. Monitoring rendszer: a stratégia megvalósításának nyomon követésének eszközeit, módjait tervezi meg, a mutatószámok jelenlegi és tervezett értékeinek meghatározásával.

A köszöntőben Kóka János miniszter kettős célt fogalmaz meg, a közlekedéssel kapcsolatban, *„az egyik oldalon a világ gazdaság fejlődésének egyik fontos alapeleme, a gazdasági igények kiszolgálója, az emberek mozgási szabadságának és magasabb életminőségének biztosítója, addig a másik oldalon ökológiai károkat okoz, veszélyezteti az emberi életet és az egészséget. A közlekedéspolitika, a közlekedésfejlesztési stratégia feladata ennek az ellentmondásnak a feloldása is: arra kell választ adnia, hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni.”*⁸

2.2. A közlekedők a közlekedéspolitika középpontjában: a „Fehér Könyv”.⁹

A különböző közlekedésbiztonsági koncepciók sorában mérföldkövet jelentett az egységes Európai közlekedéspolitikát tartalmazó „könyv” 2001-ben történő kiadása. Ez a könyv olyan stratégiai célokat és ajánlásokat fogalmaz meg, amely meghatározó az európai országok, így Magyarország számára is. Ezen könyv kiadása után nem találkozunk olyan hazai közlekedéspolitika koncepcióval, amely ne hivatkozna a Fehér Könyvre.

A teljesség igénye nélkül idézek - az általam fontosnak tartott - főbb gondolatot a „Fehér Könyv”-ből:

„A fehér könyv politikai irányelvei:

A közlekedés a modern gazdaságok egyik kulcsfontosságú eleme. Tartós ellentmondás van azonban a mind nagyobb mobilitást igénylő társadalom és a közvélemény között, mely egyre kevésbé tűri el a rendszeres késéseket és egyes közlekedési szolgáltatások gyenge minőségét. A közlekedés iránti kereslet folyamatos növekedésére a Közösség nem válaszolhat kizárólag új infrastruktúrák létrehozásával és a piacok megnyitásával. A bővítésből és a fenntartható fejlődésből eredő kereslet kielégítéséhez az Európa Tanács Göteborgi ülésének állásfoglalása szerint a közlekedési rendszer optimalizálására van szükség. A korszerű közlekedési rendszernek mind gazdasági, mind pedig szociális és környezetvédelmi szempontból fenntarthatónak kell lennie.

A közlekedési ágazat jövőjére vonatkozó tervek kidolgozásakor tekintettel kell lenni annak gazdasági jelentőségére. A közlekedési kiadások összege mintegy 1000 milliárd euró, ami meghaladja a bruttó hazai termék 10 %-át. Az ágazatban több mint tízmillió embert

⁸ Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007-2020, Budapest

⁹ Fehér Könyv Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370

foglalkoztatnak. A felhasznált infrastruktúra és technológiák társadalmi költsége akkora, hogy hibás döntések nem engedhetők meg. Tekintettel a közlekedési beruházások nagyságrendjére és a gazdasági növekedésben betöltött meghatározó szerepére már a Római Szerződés alkotói előirányozták a közös közlekedéspolitika kidolgozását, annak sajátos szabályaival egyetemben.

Nem biztonságos utak

Az összes közlekedési mód közül a közúti közlekedés a legveszélyesebb és az emberi életeket tekintve a legdrágább. Mintha csak az élet velejárójának lennének tekinthetők, a közúti balesetek csak mostanában kezdenek valamivel élesebb reakciókat kiváltani. Mivel lehetne egyébként megmagyarázni a közúti balesetek viszonylagos elfogadottságát, amikor Európa útjain naponta gyakorlatilag ugyanannyi ember hal meg, mint egy közepes hatótávolságú repülőgép szerencsétlensége során?

Ennek ellenére a közutak biztonsága erősen foglalkoztatja az európaiakat, talán ez aggasztja őket a leginkább.

A vizsgálatok szerint az európai gépkocsivezetők szigorúbb közlekedésbiztonsági intézkedéseket - például jobb minőségű utakat, jobb gépkocsivezető-képzést, a közlekedési szabályok betartatását, a gépjárművek biztonságának ellenőrzését és közúti közlekedésbiztonsági kampányokat - szeretnék.

Az 1990-es évekig a Közösségnek nem volt egyértelmű hatásköre a közúti közlekedésbiztonság területén, így nehezen is tudott intézkedéseket kidolgozni. Ennek ellenére a Közösség régóta hozzájárul a közutak biztonságához. Az egységes piac létrehozásával lehetővé vált, hogy különösen a műszaki szabványosítás terén több mint 50 irányelvvel (biztonsági övek kötelező használata, veszélyes áruk szállítása, sebességkorlátozó eszközök használata a tehergépjárművekben, szabványos járművezetői engedélyek és valamennyi jármű szabványos műszaki alkalmassági vizsgálata) segítse elő a biztonságos gépjárműalkatrészek és szerelvények fejlesztését.

A Maastrichti Szerződés végül jogi eszközöket biztosított a Közösség számára a keretek kialakításához és a közúti közlekedésbiztonság területét érintő intézkedések megtételéhez.

A Szerződésben biztosított új jogkörök ellenére egyes tagállamok máig nem hajlandók belátni, hogy a megfelelő európai közúti közlekedésbiztonsági politikára nyilvánvaló szükség van és a szubszidiaritás elvére való hivatkozás megnehezíti a Közösség fellépését.

Az Európai Uniónak a következő 10 évben azt a nagyra törő célt kell elérnie, hogy felére csökkentse a közúti balesetek halálos áldozatainak számát; ezt az emberi és a műszaki tényezőkre egyaránt tekintettel lévő és a transz-európai úthálózatot biztonságosabb hálózattá tevő összehangolt intézkedésekkel kell elérni.

Halálos áldozatok: 40000 halott évente

A mobilitásért még mindig túl nagy árat fizetünk Európában. 1970 óta például több mint 1,64 millió ember halt meg az utakon. Bár a közúti balesetekben meghaltak száma a 90-es évek elején csökkent, ez a tendencia az elmúlt években már nem annyira szembetűnő.

Az Európai Unióban 2000-ben több mint 40000 ember halt meg és több mint 1,7 millió ember sérült meg közúti balesetekben. A legveszélyeztetettebb csoport a 14-25 évesek korosztálya, akiknél a közúti baleset az elsődleges halálok. Minden három emberből egy élete során valamikor megsérül balesetben. A közúti balesetek közvetlenül mérhető költsége 45 milliárd euró körül van. A közvetett költségek (az áldozatok és családjaik fizikai kárait és lelki sérülését is beleértve) három-négyszer magasabbak ennél. Az éves költség 160 milliárd euróra tehető, ami az EU bruttó nemzeti termékének (GNP) 2%-a. (Magyarországon ez az érték a GDP 1,5%-a kb.: 270milliárd Ft.)

A közúti közlekedés biztonságára költött összegek nem tükrözik a helyzet súlyosságát. A közúti balesetek megelőzését célzó erőfeszítések még mindig elkeserítően elégtelenek, a megelőzésre költött pénz, ami tartalmazza a biztosító társaságok által kártérítésre és javításokra folyósított 60 milliárd eurós összeget is, a balesetek összköltségének kevesebb, mint 5%-át teszi ki.

A felelősség és az erőforrások is központi és regionális szinten egyaránt számos közúti közlekedésbiztonsági szervezet és hatóság között oszlanak meg, ami az átfogó nagyszabású intézkedéseket lehetetlenné teszi, és akadályozza az összehangolt intézkedések megtételét.

Ha az összes tagállam elérné ugyanazokat az eredményeket, mint például az Egyesült Királyság és Svédország, akkor a halálos áldozatok száma évente 20000-rel csökkenne. 1998-ban a közúti balesetekben meghaltak számának aránya a hasonló népességű Svédországban és Portugáliában 1:4,5 volt. Ugyanez az arány az Egyesült Királyság és Franciaország között 1:2,5 volt.

A balesetek számának felére csökkentése

A közúti közlekedés biztonságáért folytatott harcban az Európai Uniónak azt a nagyratörő célt kell maga elé tűznie, hogy a 2000 és 2010 közötti időszakban csökkentse a halálesetek számát. A Bizottság az erőfeszítéseket annak érdekében szeretné összefogni, hogy ezen idő alatt a halálos áldozatok száma a felére csökkenjen. Bár a halálesetek számának a felére csökkentése 2010-ig főként a nemzeti kormányok és a helyi önkormányzatok feladatkörébe esik majd, e cél eléréséhez az Európai Unió közreműködésére is szükség lesz, mégpedig nem csupán a jól bevált gyakorlati megoldások elterjesztésével, hanem intézkedések meghozatalával is, két szinten:

- a büntetések összehangolása és*
- a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó új technológiák bevezetésének elősegítése révén.”*

2.3. Az „objektív felelősség” az egyes Európai országokban¹⁰

Az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály által 2006-ban írt nemzetközi megkeresésre érkezett válaszok alapján megállapítható, hogy az Európában számos olyan ország található, amely valamilyen formában alkalmazza a tulajdonosi felelősséget a járművel elkövetett „szabálysértések” esetén.

A modellek vizsgálata azt mutatta, minden ország sajátos megoldást hozott létre. Fontos eltérés azonban, hogy a bírságolási tételek minden országban eltérőek. A hivatkozott nemzetközi megkeresés alapján - a teljesség igénye nélkül - főbb vonalaiban bemutatom az alábbi európai modelleket:

Franciaország: a Fehér Könyvben megfogalmazott célok érvényre juttatása érdekében - komplex kormányzati intézkedéssorozat keretében - egy Európában addig egyedülálló,

¹⁰ Forrás: ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály

teljesen automata üzemmódban működő, az országot egységes hálózatként lefedő kamerarendszer került kiépítésre 2002-ben. A program keretében a Francia kormány az addig rendelkezésre álló sebességmérő készülékei mellé további 1500 darab (ebből 1000 darab fix telepítésű) új sebességmérő készüléket vásárolt. Az automata rendszerben működő kamerák által rögzített szabálytalanságok képanyagát kódolt állapotban a Nemzeti Feldolgozó Hivatalba küldik, ahonnan a feldolgozást követően a jármű tulajdonosa 48 órán belül megkapja a bírságról szóló értesítőt. Mindehhez a jogszabályi háttér megfelelő módosítására is szükség volt, melynek keretében a francia jogalkotók megfogalmazták az általános tulajdonosi felelősség klasszikus rendszerét. Eszerint a gépkocsi tulajdonosa pénzügyileg felelős minden olyan szabálysértésért, amelyet a gépkocsijával követek el. A tulajdonos az ügyészség útján a bíróságnál fellebbezéssel élhet, azonban neki kell bizonyítania, hogy nem terheli felelősség a szabálytalanság miatt.

Hollandia: 1991-ben vezették be az általános tulajdonosi felelősség intézményét, amelynek keretében a jármű nyilvántartás szerinti tulajdonosa felelős minden, a járművel elkövetett szabálysértésért. Ez alól csak abban az esetben mentesül, ha a rendőri szervnek visszaküldendő válaszdokumentumban más személyt jelöl meg a járműve szabálysértéskori vezetőjeként, és ezt a nyilatkozatát a tényleges elkövető is aláírja.

Spanyolország: Automata sebességmérő kamerákat használnak és az ezek által rögzített szabálytalanságok esetében a tulajdonosi felelősség rendszerét alkalmazzák. A jármű tulajdonosa általános felelősséggel tartozik a járművével elkövetett szabálysértésért, amelyért a spanyol jog közigazgatási szankció kiszabását rendeli. A vonatkozó jogszabályok alapján a tulajdonos nem háríthatja át a büntetést, a járművet ténylegesen használó személyre.

Nagy-Britannia: A sebességmérést túlnyomó részben automata sebességmérő kamerákkal végzik. A sebességtúllépés rögzítése esetén a jármű tulajdonosának nyilatkoznia kell arról, hogy ki vezette a járművet a cselekmény idején. Nyilatkozat hiányában a kiszabott pénzbüntetést neki a jármű üzembentartójának kell megfizetnie.

Belgium: Amennyiben a szabálysértési eljárás nem vezet eredményre és a jármű vezetőjének kiléte nem állapítható meg, akkor a vélelmezett felelősségének elve alapján a szankció a tulajdonost terheli.

Szlovénia: 2004. január 01-jétől alkalmazzák a tulajdonosi felelősség jogintézményét. Ennek keretében amennyiben nem kerül megállításra a szabálysértő jármű, vagy a szabálysértés elkövetője az eljárás során ismeretlen marad, akkor a büntetést a jármű tulajdonosának küldik meg, akinek a mentesüléshez bizonyítania kell, hogy a cselekmény elkövetésekor nem ő vezette a járművet.

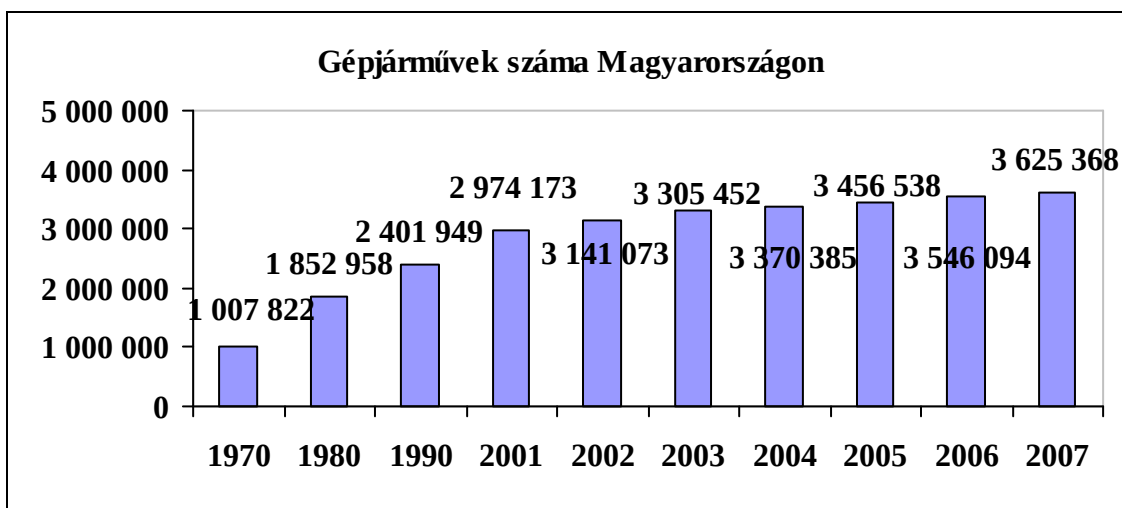
Ausztria: Többéves, jól kiforrott gyakorlat alakult ki, itt a fordított bizonyítási teher elve érvényesül. amely azt jelenti, hogy az eljáró hatóság a jármű vezetőjének azonosítására törekszik minden jelentős sebesség túllépés esetén. Tipikusnak tekinthető, hogy a szabályszegést elkövető jármű megállítására törekszenek. Abban az esetben, ha valamilyen okból mégsem kerül sor helyszíni intézkedésre, a jármű tulajdonosának kerül megküldésre a pénzbüntetésről szóló határozat, aki köteles a bírság összegét megfizetni vagy annak megfizetésére intézkedni.

A példákból jól látható, hogy a fenti országok részben eltérő módon - feltehetően a helyi sajátosságokat figyelembe véve - alakították ki a saját rendszerüket. Az Európai Unió alapelve, hogy a közös célokon kívül - elsősorban gazdasági célokat szolgáló egységesítés, egységes vámpolitika, közös pénz, munkaerő szabad áramlása, átjárható határok stb. - mellett minden tagország őrizzze meg saját arculatát, a különféle jogszabályok létrehozásakor őrizzék hagyományaikat. Erre tekintettel az EU a közös célok kivételével nem határoz meg konkrét feladatokat, hanem irányelvek segítségével csupán az előírt célt fogalmazza meg a tagállamok számára, mindezek eléréséhez pedig ajánlásokat ad, de alapvetően a tagállamok szuverenitását tiszteletben tartva, szabad kezet ad a feladatok gyakorlati megvalósítását illetően.

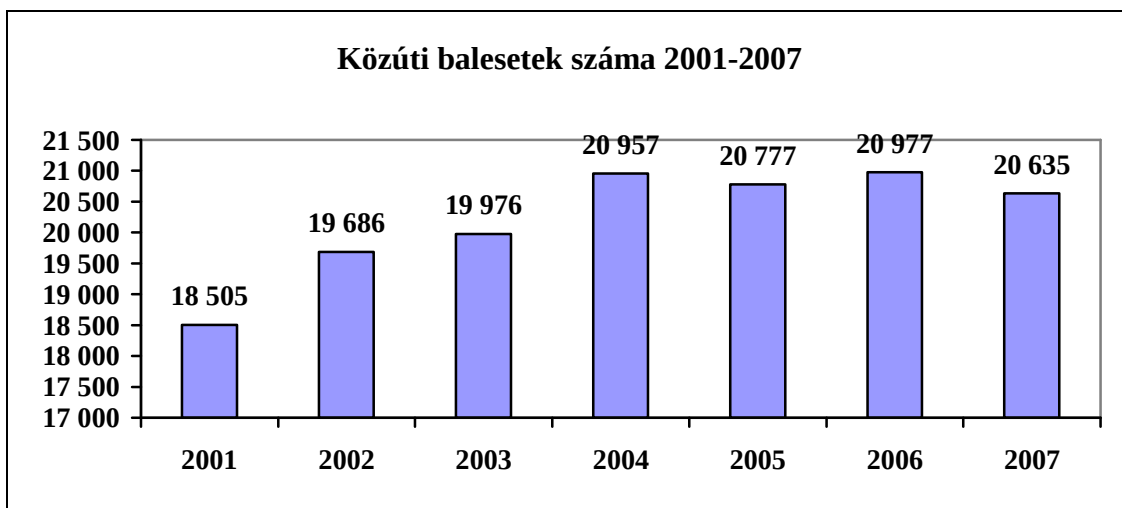
Magyarország a francia példát ültette át több-kevesebb sikerrel a hazai joggyakorlatba.

3. HAZAI STATISZTIKAI ADATOK AZ OBJEKTÍV FELELŐSSÉG BEVEZETÉSÉT MEGELŐZŐEN

Annak érdekében, hogy a pontos következtetéseket le tudjuk vonni a dolgozatom befejező részében, meg kell ismernünk az objektív felelősség bevezetése előtti statisztikai adatokat, mind a közúti gépjárművek, a baleseti adatok, valamint a sebességmérő berendezések tekintetében.



¹¹ A gépjárműállomány 1970-ben meghaladta az 1 milliót. Ez 1980-ra majdnem megduplázódott, 2001-ben pedig majdnem elérte a 3 milliót. A legnagyobb ütemű növekedés 2001 és 2007 között történt, mikor hat év alatt több mint 600.000-el nőtt a gépjárművek száma Magyarországon.

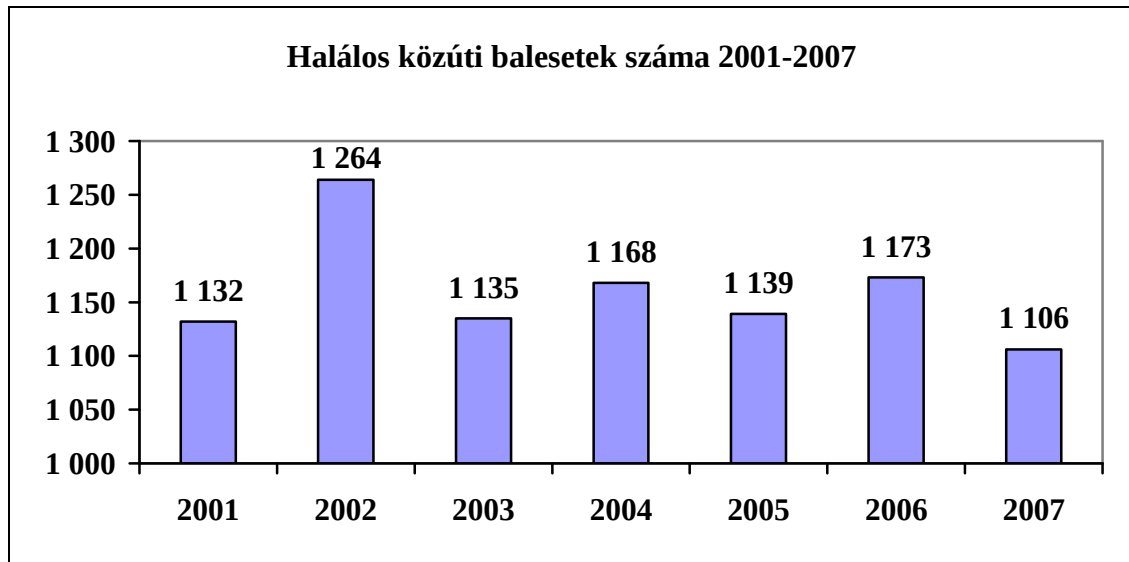


12

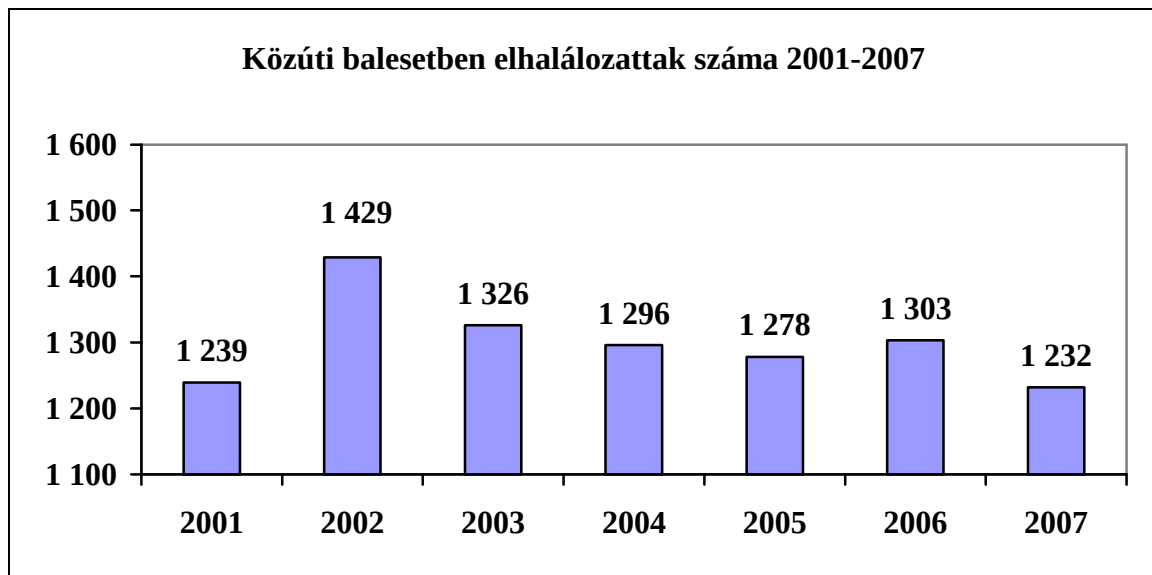
¹¹ Forrás KSH

¹² Forrás KSH

Mivel a gépjárművek száma rohamosan növekedett, ennek törvényszerű velejárója a balesetek, ezzel együtt a halálos balesetek számának emelkedése. A balesetek száma 2001-től folyamatosan emelkedő tendenciát mutatott, 2003-ban majdnem elérte a 20.000-t. A számok 2004-ben tetőztek, ami 2.452 balesettel történt több mint a 2001-es évben.



¹³A halálos balesetek száma a 2002. évet leszámítva közel állandónak tekinthető.



¹⁴

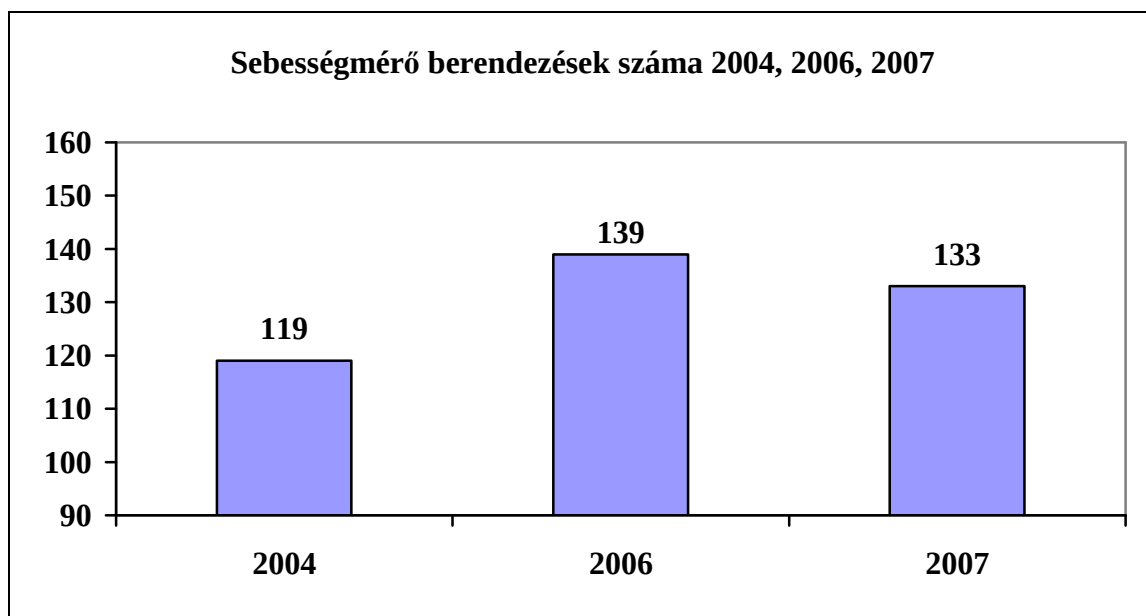
A „TITANIC-nyi ember¹⁵” akik meghalnak közúti balesetben.

¹³ Forrás KSH

¹⁴ Forrás KSH

¹⁵ Klobusitzky György nyomán

Sebességmérő készülékek¹⁶



A fenti grafikonokból látható, hogy a sebességmérő berendezések számának növekedése automatikusan nem hozta magával a balesetek számának csökkenését.

¹⁶ Forrás ORFK

4. AZ „OBJEKTÍV FELELŐSSÉG”, MINT JOGINTÉZMÉNY MEGJELENÉSE A HAZAI JOGGYAKORLATBAN

A Rendőrségről szóló törvény alaptevékenységként határozza meg a közlekedési hatósági és rendészeti feladatok ellátását. A magyarországi közlekedésbiztonsági helyzet kedvezőtlen tendenciáját megállítani és visszafordítani a rendőrség részéről elsősorban a közlekedésrendészeti ellenőrzések számának növelésével és a szankcionálások gyorsaságának és hatékonyságának növelésével lehet.

Az Európai Községek Bizottsága által kibocsátott „Európai közlekedéspolitika 2010-ig” című úgynevezett FEHÉR KÖNYV az Európai Unió tagállamai számára a közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében intézkedéseket fogalmaz meg. A Cselekvési program a közlekedőket helyezte a közlekedéspolitika középpontjába, és többek között célul tűzte ki, hogy 2010-ig csökkenjen felére a közlekedési balesetben elhalálozottak száma. A rendőrség a balesetek csökkentése érdekében a rendészeti és ellenőrzési tevékenységét a bizonyítás hiteles és az eljárás szempontjából egyszerű gyakorlata miatt - az okmányellenőrzéseken túl - a járművek haladási sebességével összefüggő szabályszegések ellenőrzésére, visszaszorítására összpontosította. A megengedett sebesség túllépésének mértéke ugyanis az alkalmazott eszközökkel és műszerekkel megbízhatóan mérhető és dokumentálható, a közigazgatási bírsághoz a jogszabályban meghatározott bizonyítás eszköze okiratként mellékelhető.

A szabályt szegő személyeknek biztosnak kell lenniük abban, hogy ha elkövetik a szabályszegést, akkor a kontrollrendszer kiépítettsége révén a szankció nem marad el, azt automatikusan megkapják.

A Fehér könyvben meghatározott célok elérése érdekében az Országgyűlés a 2007. december 17-i ülésnapján elfogadta az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2007. évi CLXXV. törvényt.¹⁷

¹⁷ A kihirdetés napja 2007. december 27.

4.1. Jogszabályi háttér

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről (a továbbiakban: Kkt.),
- 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet a közlekedési Tv. végrehajtásáról (a továbbiakban: Mt. rendelet),
- 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet),
- 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvétel készítő eszközre vonatkozó követelményekről szóló (a továbbiakban: GKM rendelet.),
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (a továbbiakban: KRESZ),
- 1952. évi III. törvény a polgári perrendtartásról (a továbbiakban: Pp.),
- 1990. évi XCIII. törvény az illetékekről (a továbbiakban: Itv.),
- 1994. évi XXXIV. törvény a rendőrségről (a továbbiakban: Rtv.),
- 28/1999. (V. 25.) ORFK intézkedés a rendőrség által alkalmazott közúti sebesség- és forgalomellenőrző technikai eszközök használatáról (a továbbiakban: ORFK int.),
- 2004. évi CXL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól (a továbbiakban: Ket.).

4.2. A jogszabályi környezet bemutatása

A fejezet bevezető részében említett 2007. évi CLXXV. törvény által módosított Kkt. és az ahhoz kapcsolódó egyes jogszabályok jelentős változást hoztak a magyar közúti közlekedés szabályozásába.

4.2.1. 1988. évi I. törvény

A Kkt. módosításával elhárult az akadálya annak, hogy könnyen és gyorsan szankcionálható legyen - a törvényben felsorolt - közlekedési szabályok megszegője. A jogalkotó megfordította az eddigi bizonyítási terhet, - a korábbi szabálysértési felelősség elvén működő szankciórendszer alkalmazásával szemben, - és az egyes szabályszegések vonatkozásában olyan közlekedési igazgatási bírságot vezetett be a magyar jogrendszerbe, mely a gépjármű üzemben tartóját teszi felelőssé a gépjárművével elkövetett szabálysértésekért.

Az eddigi eljárásrend szerint, ha a sebességtúllépő - vagy az egyéb szabálysértést elkövető - jármű vezetője a helyszínen nem került megállapításra, akkor a lakóhely szerinti rendőrkapitányság adatkérő lapot küldött ki, amelyen a jármű tulajdonosának nyilatkozni kellett az elkövető kilétéről. Az adatszolgáltatás azonban a legtöbb esetben nem történt meg. A jármű tulajdonosa azzal küldte vissza az adatlapot, hogy: „Hivatkozva az SZTV ide vonatkozó 57. § szakaszára, - mely szerint nem vagyok köteles önmagamra, vagy közvetlen hozzátartozómra terhelő tanúvallomást tenni - nem kívánom megnevezni a gépkocsi vezetőjét.”¹⁸ a törvényi szabályozás szerint a fenti esetben további eljárásnak helye nem volt, az anyagot irattározni kellett.

A jogszabály 2008. január 1-jén lépett hatályba, azonban a Kkt. és a Korm. rendelet. által megállapított rendelkezések alapján bírságot, csak a 2008. május 1-jét követően elkövetett szabályszegések tekintetében lehet kiszabni. A jogalkotó négy hónap türelmi időt épített be a rendszerbe azzal, hogy a bírság kiszabására jogosult hatóság a fenti rendelkezések hatálya alá eső, a 2008. május 1-jét megelőzően, ám e törvény hatálybalépését követően elkövetett szabályszegések esetén az üzemben tartót tájékoztatja a szabályszegés tényéről és arról, hogy ha bírságot szabott volna ki, annak összege mekkora lenne.

A Kkt. 21. § „(1) A gépjármű üzemben tartója, illetve a 21/A. § (2) bekezdésében meghatározott esetben a gépjárművet használatra átvevő személy felel azért, hogy az általa üzemeltetett, illetve használt gépjárművel

- a) a megengedett legnagyobb sebességre,
- b) a vasúti átjárón való áthaladásra,
- c) a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,
- d) a járművel történő megállásra és várakozásra,
- e) az autópálya leálló sávjának igénybevételére,
- f) a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra,
- g) a természet védelmére

vonatkozó - külön jogszabályban meghatározott - egyes előírások betartásra kerüljenek.

(2) Ha az (1) bekezdés szerinti egyes előírásokat megszegik, az üzemben tartóval, illetve a 21/A. § (2) bekezdésében meghatározott esetben a gépjárművet használatra átvevő személlyel szemben 30 000 forinttól 300 000 forintig terjedő közigazgatási bírságot kell kiszabni. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét a Kormány rendeletben határozza meg.¹⁹

(3) A bírságolással kapcsolatos eljárás lefolytatására a Kormány által rendeletben kijelölt hatóság jogosult. A bírságot a hatóság az (1) bekezdésben meghatározott előírás megszegését követő 60 napon belül szabja ki.

(4) A Kormány - az (1) bekezdésben foglaltakra figyelemmel - rendeletben állapítja meg azon szabályszegések körét, amelyek esetén az érintett gépjármű üzemben tartója, illetve a

¹⁸ 1999. évi LXIX. törvény a szabálysértésekről

¹⁹ 1. és 2. számú melléklet

21/A. § (2) bekezdésében meghatározott esetben a gépjárművet használatra átvevő személy közigazgatási bírsággal sújtandó.

(5) A (3) bekezdés szerint kijelölt hatóság a közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárásban közvetlenül adathozzáféréssel átveheti a gépjármű-nyilvántartásból a szabályszegés bizonyításához szükséges külön jogszabály szerinti jármű-azonosító adatokat, a természetes személy üzemben tartó személyes adatait és a nem természetes személy üzemben tartó azonosításához szükséges adatokat.

(6) A beszedett bírság felhasználását a Kormány rendeletben szabályozza.”²⁰

Látható, hogy a jogalkotó egy keretjogszabályt alkotott, megteremte annak a lehetőségét, hogy a baleseti okok változása érdekében egyéb KRESZ szabályszegéseket, - amelyek beleférnek a felsorolásban szereplő kategóriákba - elhelyezzenek, valamint a szankció mértékét egy kormányrendelet módosítással meg tudják változtatni. Ez azért lényeges, mert egy élethelyzet változás miatt elég legyen a szükséges intézkedéseket kormány szinten végigvinni, mivel egy törvénymódosítást nem lehet az egyik napról a másikra megvalósítani.

A Kkt. 21. § (3) bekezdése az eljárásra kijelölt hatóságot arra kötelezi, hogy a szabályszegés elkövetésétől számított 60 napon belül szabja ki a szankciót. A hivatkozott szakasz közigazgatási hatósági eljárásban történő alkalmazása a gyakorlatban sok problémát okozott. A szankció alkalmazása közigazgatási hatósági eljárás keretében történik, amelynek során a Ket. az ügyintézési határidő vonatkozásában tartalmaz garanciális érvényű határidőket. Ezzel kapcsolatban a Ket. úgy rendelkezik, hogy az érdemi határozatot az eljárás hivatalból történő indításának napjától számított harminc napon belül kell meghozni. „Ennél rövidebb határidőt bármely jogszabály, hosszabbat pedig törvény, vagy kormányrendelet állapíthat meg... Az ügyintézési határidőt az eljáró szerv vezetője indokolt esetben egy alkalommal legfeljebb harminc - kiskorú ügyfél vonatkozásában legfeljebb 15 - nappal meghosszabbíthatja.”²¹

A fentiek alapján megállapítható, hogy a határozatot a Ket. általános ügyintézési határidejéhez képest (30 nap) törvény (Kkt. 21.§ (3) bekezdés) hosszabbat állapít meg, ezért a Kkt.-ban rögzített 60 nap (maximum 90 nap) az irányadó az elsőfokú határozat elkészítésének – esetleg közlésének - vonatkozásában. A Ket. szerint az eljárási határidő indulása nem feltétlenül esik egybe a szabályszegés elkövetésének dátumával, csak akkor, ha a szabályszegést az eljárás lefolytatására jogosult szerv észlelte. A szabályszegés

²⁰ 1988. évi I. törvény

²¹ 2004. évi CXL törvény

észlelése és az eljárás megindítása között, - mivel az észlelő és az eljáró szerv nem esik egybe - több nap, esetleg hosszabb idő is eltelhet. A Kkt. egyértelműen fogalmaz, amikor a közigazgatási szankciót megállapító határozat meghozatalára az elkövetéstől számított 60 napot bocsátja az eljáró hatóság rendelkezésére.

A Ket. az eljárási határidőt az ügy hivatalból történő megindításától számítja. Az ügy hivatalból történő megindítása pedig az a nap, amikor az ügy a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szervhez érkezik, tehát innen kell számolni az eljárási határidőt.

Mindezek alapján látható, hogy a jogszabály bevezette az üzembentartó egyetemleges felelősségét a felsorolt magatartások esetében. Magyarország azonban a demokratikus szabályok érdekében bevezette az üzembentartó mentesülésének lehetőségét. Ezen lehetőség megteremtéséért a jogalkotó létrehozta a 21/A. §-t. Ebben a szakaszban azokat a lehetőségeket sorolja fel a jogalkotó, melyek fennállása esetén az üzemben tartó mentesül a közigazgatási bírság megfizetése alól.

Erre kettő esetben biztosít a jogszabály lehetőséget:

„21/A. § (1) Az üzemben tartó mentesül a 21. § (2) bekezdése alapján kiszabott közigazgatási bírság megfizetése alól, ha a gépjármű – a szabályszegés időpontját megelőzően – jogellenesen került ki a birtokából és igazolja, hogy a jogellenességgel összefüggésben – a bírságot kiszabó határozat kézbesítését megelőzően – kezdeményezte a megfelelő hatóság eljárását.

(2) Ha a gépjárművet az üzemben tartó a szabályszegést megelőzően más személy használatába adta, és ezt a használatba vevő személy teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalt, a (4) bekezdés szerinti adatokat tartalmazó nyilatkozatával igazolja, vagy - azon gépjárművek esetében, amelyek külön jogszabály alapján a közúti forgalomban menetlevéllel, illetve fuvarlevéllel vehetnek részt - olyan menetlevéllel, illetve fuvarlevéllel igazolja, amely alapján a (4) bekezdés szerinti adatok megállapíthatóak, a közigazgatási bírságot a használatba vevő személlyel szemben kell kiszabni.

(4) A (2) bekezdés szerinti nyilatkozat, menetlevél, illetve fuvarlevél tartalmazza

a) a gépjármű hatósági jelzését,

b) az üzemben tartó és a használatba vevő személy nevét, születési idejét, születési helyét, lakcímét,

c) a használatba vevő személynek a gépjármű vezetésére jogosító engedélye számát, valamint

d) azon időszak megjelölését, amelyre a gépjármű használatát a használatba vevő az üzemben tartótól átvette.”²²

²² 1988. évi I. törvény

Az első eset evidens, hogy ne az üzemtartót terhelje azon cselekmény szankciója, amikor a gépjárművel rendelkezni nem tud, nem tudja befolyásolni, hogy ki vezette a gépjárművét. Itt a mentesség létrejöttéhez kettős szabály érvényül, egyrészt feltétel, hogy a szabályszegés időpontját megelőzően jogellenesen kerüljön ki a birtokából. Ez a feltétel nem szorul külön magyarázatra. A második feltétel már egy picit érdekesebb, igazolni kell, hogy a jogellenességgel összefüggésben, már akkor megtette a bejelentését/feljelentését azelőtt, hogy megkapta volna a bírságot kiszabó határozatot. Ezt a bekezdés megalkotását feltehetően az a jogalkotói szándék vezérelte, hogy ne történhessen meg az, hogy valaki elköveti a szabályszegést és megkapja az értesítést, vagy határozatot, akkor bejelenti, hogy eltűnt a gépjárműve, mert ha csak az első fordulat szerepelne a jogszabállyal, akkor a bejelentésben/feljelentésben majd megad egy tág intervallumot és ez alapján mentesülhetne a bírság megfizetése alól. Amennyiben a benyújtott irattal igazolni tudta a minkét feltétel teljesítését, akkor a határozat visszavonásra és az eljárás megszüntetésre kerül.

A második eset, az, amikor a gépjármű kölcsönadásra került, és a Kkt. 21/A. § (4) pontjának megfelelő adattartalmú, és a Pp. 196. §-nak megfelelő formátumú nyilatkozat benyújtásra kerül.

A magánokirat az ellenkező bizonyításáig teljes bizonyítékul szolgál arra, hogy kiállítója az abban foglalt nyilatkozatot megtette, illetőleg elfogadta, vagy magára kötelezőnek ismerte el, feltéve, hogy az alábbi feltételek valamelyike fennáll:

- a kiállító az okiratot saját kezűleg írta és aláírta,
- két tanú az okiraton aláírásával igazolja, hogy a kiállító a nem általa írt okiratot előttük írta alá, vagy aláírását előttük sajátkezű aláírásának ismerte el, az okiraton a tanúk lakóhelyét (címét) is fel kell tüntetni,
- a kiállító aláírása vagy kézjegye az okiraton bíróilag vagy közjegyzőileg hitelesítve van,
- a gazdálkodó szervezet által üzleti körében kiállított okiratot szabályszerűen aláírták,
- ügyvéd (jogtanácsos) az általa készített okirat szabályszerű ellenjegyzésével bizonyítja, hogy a kiállító a nem általa írt okiratot előtte írta alá, vagy aláírását előtte saját kezű aláírásának ismerte el, illetőleg a kiállító minősített elektronikus aláírásával aláírt elektronikus okirat tartalma az ügyvéd által készített elektronikus okirattal megegyezik,
- az elektronikus okiraton kiállítója minősített elektronikus aláírást helyezett el.

Az alábbi mentesülési formák lehetségesek:

- természetes személy - természetes személy közötti nyilatkozatban,
- jogi személy - természetes személy közötti nyilatkozatban,
- menetlevél benyújtásával.

Itt kiemelném, hogy a jogszabály szerint csak akkor fogadható el a nyilatkozat, ha azt a használatba vevő személy foglalja teljes bizonyító erejű magánokiratba, nem pedig az üzemben tartó. Menetlevél estén az üzemben tartó a (4) bekezdés b), c) pontjában foglalt adatokat utólag is rájegyezheti az okiratra.

Az adattartalom vonatkozásában a Kkt. 21/A § (4) bekezdése egyértelmű, kógens szabályokat állapít meg: a használatba adás igazolására csak olyan nyilatkozat, fuvarlevél, menetlevél fogadható el, mely tartalmazza a (4) bekezdés a)-d) pontig felsorolt adatokat. Bármely felsorolt adat hiányában az eljáró hatóság a mentesülési igénynek nem tud helyt adni. A törvényszövegben meghatározott kritériumokból látható, hogy a jogszabály a mentesülés lehetőségét csak az üzemben tartó részére biztosítja, a használatba vevő részére már nem állnak fenn a mentesülési lehetőségek.

„(5) Az (1)–(2) bekezdés szerinti igazolást az üzemben tartó a közigazgatási bírságot kiszabó határozat kézbesítését követő 8 munkanapon belül küldheti meg a hatóságnak. A (2) bekezdés szerinti nyilatkozat a gépjármű használatra történő átvételét a nyilatkozat keltét megelőző, a (4) bekezdés d) pontja szerint megjelölt időszakra is igazolhatja.”

Az (5) bekezdésben látható, hogy a jogszabály nem sok időt hagy a megfelelő irat benyújtására, mivel az üzemben tartónak a fent felsorolt kritériumoknak megfelelő nyilatkozatot/menetlevelet a közigazgatási bírságot kiszabó határozat kézbesítését követő 8 munkanapon belül küldheti meg a hatóságnak. Ha ezt a határidőt elmulasztja, akkor nem mentesülhet, neki kell viselnie a kiszabott bírságot. A bekezdés második mondatában szerepel egy fontos szabály, hogy a mentesüléshez nem szükséges elkészíteni a kölcsönadási szerződést a jármű használatba adásakor, hanem elégséges a döntés kézhezvételét követően is. Megállapítható, hogy a ezáltal a jogalkotó életszerű rendelkezést hozott.

Végül kifejtem a hivatkozott § (3) bekezdésének rendelkezéseit, amely a következőket írja elő.

„(3) Ha a gépjárművet használatba vevő személy a bírság fizetésére kötelezett, és a jogerős határozatban megállapított bírságot határidőig nem fizette meg és azt tőle nem lehet behajtani, a bírság megfizetésére az üzemben tartót külön határozattal kell kötelezni.”

Az előbbiekben kihagytam (3) bekezdést. Álláspontom szerint - figyelemmel a bekezdés tartalmára - indokolt lett volna a hivatkozott törvényhely utolsó bekezdésében elhelyezni. Ezen szabály szerint, ha valamely ok miatt a használóval szemben kiszabott bírságot nem lehet behajtani, (a jogszabály nem határozott meg konkrét időt, hogy a végrehajtási eljárásra mennyi időt kell szánni, milyen végrehajtási cselekményt kell lefolytatni, mennyi idő után lehet mondani, hogy a végrehajtási eljárás sikertelenül végződött) ismételten üzembentartóra kell szabni a közigazgatási bírságot. Ezzel azt akarta a jogalkotó elkerülni, hogy egy olyan személy vállalja megára a szabályszegés elkövetését, aki nem rendelkezik sem ingó, sem ingatlan vagyonnal, így az üzemben tartó ezzel a trükkel se ússza meg szankció nélkül. (A mai napig több száz büntető feljelentést kellett készíteni, mivel az eljárás során felmerült a gyanú, hogy a mentesülés céljából benyújtott okirat nem felel meg a valóságnak.)

„21/B. § (1) A közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárás a szabálysértési eljárás ugyanazon jogsértés miatt történő lefolytatását nem érinti.

(2) Szabálysértési eljárásban azzal a személlyel szemben pénzbírság nem szabható ki, akivel szemben a szabálysértési eljárás alapjául szolgáló előírás megsértése miatt a 21. § (1) bekezdése alapján vagy a 21/A. § (2) bekezdése alapján közigazgatási bírság kiszabásának van helye.”

Ez a szakasz a kétszeres büntetés tilalmát volt hivatott megakadályozni azaz, hogy mint az üzembentartó, mind a használatra átvevő részére bírság kiszabására kerüljön sor. A jogszabály azonban, nem szabályozta pontosan a közigazgatási és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyát, mivel ha a helyszíni intézkedés során a jármű vezetőjének bírságot szabtak ki, és az üzembentartó nem mentesült bírság kiszabása alól, akkor nem volt jogszabályi lehetőség a helyszíni bírság visszavonására, így büntetést kapott az üzembentartó, és a közigazgatási eljárásba „be nem vont” a használó is.

4.2.2. 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendeletet

A Kkt. felhatalmazása alapján a kormány megalkotta a Korm. rendeletet, a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről.

A Korm. rendelet 1. §-ban pontosan meghatározza, hogy a gépjármű üzemeltetőjére és a használatra átvető személy részére lehet közigazgatási bírságot kiszabni.

A 2. §-ban a jogalkotó szándéka szerint, ha ugyanazon járművel tíz percen belül kettő sebességtúllépést követek akkor ha az egyiket megfizették (ha azonos az összegük), akkor a másikat nem kell befizetni. Magasabb bírságösszeg esetén a magasabb tételt kell megfizetni.

Ezt a rendelkezés szerintem logikátlanul került be a rendeletbe.

A rendeletben szabályozzák a az eljáró hatóságokat, a bírságok befizetésének határidejét.

Megteremti továbbá annak a lehetőségét, hogy - a közút kezelőjével történt szerződéskötést követően - úgymond külső profitorientált vállalkozások is készíthetnek joghatás kiváltására alkalmas felvételeket. (Szerencsére ilyen megállapodás a dolgozat írásáig nem kötött.) Szabályozza a közreműködő díjazását és a közreműködőre vonatkozó egyéb feltételeket.

A rendelet melléleteiben²³ tételesen felsorolásra kerültek a szankcionálandó jogsértések, és a kötelezően kiszabandó pénzbírság összege.

4.2.3. 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet

A Kkt. felhatalmazása alapján a gazdasági és közlekedési miniszter megalkotta a 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet, (3. és 4. számú melléklet) a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközre vonatkozó követelményekről.

A rendelet részletesen leírja, mely követelményeknek kell megfelelniük azoknak a mérőműszereknek, melyek felvétele alapján meg lehet indítani a közigazgatási eljárást.

A rendőrség a rendelet hatálybalépésekor, (2008. május 01.) a már használatában lévő, de a GKM. rendeletnek meg felelő mérőműszerek tekintetében 2012. december 31-ig haladékot kapott a GKM rendelet előírásainak történő megfelelésnek. Ez a haladék nem vonatkozott a más szerv (pl.: önkormányzatok) által üzemeltetett mérőműszerekre. (Ezzel a határidővel a hetedik fejezet végén részletesen foglalkozom.)

²³ 1. és 2. számú melléklet

4.3. Szervezeti struktúra

Az új jogszabály létrehozása során jogalkotó szakított az eddigi főszabállyal, hogy az eljárást az elkövető lakóhelye szerinti rendőrkapitányságnak kellett lefolytatnia. Az új eljárásrend szerint, - a korábbi joggyakorlattól eltérően - az eljárásokban az illetékességet alapvetően nem az ügyfél lakóhelye, hanem kizárólagosan az elkövetés helye jelöli ki. Másodfokon a Korm. rendelet szerint az objektív felelősség hatálya alá tartozó ügyekben országos illetékességgel az országos rendőrfőkapitány jár el.²⁴

Az objektív felelősség bevezetésénél az eljáró szervek létrehozásánál feltételezhetően a már sokszor és sokféleképpen tervezett, de mindeddig nem megvalósított régiósítás gondolata vezérelhette a Kormányt, amikor a közigazgatási bírságok miatt induló elsőfokú eljárások lefolytatására 7 régiós főkapitány került kijelölésre a következők szerint:

- Heves, Borsod-Abaúj-Zemplén és Nógrád megyékre kiterjedő illetékességgel a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei rendőrfőkapitány,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok megyékre kiterjedő illetékességgel a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei rendőrfőkapitány,
- Békés, Csongrád, Bács-Kiskun megyékre kiterjedő illetékességgel a Csongrád megyei rendőrfőkapitány,
- Vas, Győr-Moson-Sopron, Zala megyékre kiterjedő illetékességgel a Vas megyei rendőrfőkapitány,
- Baranya, Somogy, Tolna megyékre kiterjedő illetékességgel a Baranya megyei rendőrfőkapitányt,
- Fejér, Veszprém, Komárom-Esztergom megyékre kiterjedő illetékességgel a Fejér megyei rendőrfőkapitány,
- Budapestre és Pest megyére kiterjedő illetékességgel a budapesti rendőrfőkapitányt.

A másodfokú eljárások lefolytatására az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya létrehozta a Szombathelyi Szervezeti Egységét. A másodfokú szerv szombathelyi létrehozásában nagy szerepet játszott, hogy az országban itt volt lehetőség arra, hogy a megfelelő számú szakembergárdát össze tudják gyűjteni. A szakembergárda összegyűjtésében kiemelkedő szerepe volt Vas Megye Rendőrfőkapitányának dr. Halmosi Zsolt r. dandártábornok Úrnak, mivel az ekkori státuszhiányos

²⁴ 410/2007. (XII.29.) Korm. rendelet

időszakban vállalta, hogy 12 személyt átad az ORFK-nak, továbbá biztosította az elhelyezésüket is, mivel a Rendőrség és a Határőrség integrációját követően a volt Határőr Igazgatóság objektumában rengeteg olyan iroda volt, amely megfelelt az elvárásoknak, és a fenti okokból kifolyólag a megfelelő kvalifikáltságú személyi állomány is rendelkezésre állt. (Az elsőfokú szerv is ebben objektumban került elhelyezésre, továbbá a másodfokú szerv a megalakulását követően azt a jól elszeparálható épületszárnyat kapta meg, ahol előtte az elsőfokú szerv működött.)

Az új jogintézmény bevezetése előtt anomáliák jelentkeztek. A Korm. rendelet hét főkapitányság vonatkozásában írt elő első fokú hatáskört, melyből egyenesen következett, hogy a fenti hét főkapitányság, mint az I. fokú hatáskör ellátására, valamint a másodfokú hatáskör ellátására kijelölt országos rendőrfőkapitány tekintetében szükséges - összesen nyolc - olyan szervezeti egység létrehozása, amely el fogja végezni a Korm. rendelet által a főkapitány hatáskörébe utalt tevékenységet. Ezeknek a szervezeti egységeknek 2008. május 01-jétől kellett volna ténylegesen működniük. Ez azonban csak az elsőfokú szervek esetén valósult meg, a másodfokú szerv csak 2008. június 01-jén kezdett működni.

Röviddel a jogszabály hatályba lépése előtt a Korm. rendeletet módosítani akarták. Rendeletmódosítási terv készült arra vonatkozóan, hogy a már hatályba lépett, de a még fel sem ált alosztályokra vonatkozó - a gyakorlatban még nem működő - Korm. rendelet illetékességi szabályai oly módon kerüljenek változtatásra, hogy első fokon minden főkapitányság megyeszékhelyén működő rendőrkapitányság járjon el az aktuális megyére vonatkozó illetékességgel, másodfokon ezzel szemben a Korm. rendeletben eredetileg az elsőfokú szervként megjelölt régiós főkapitányok legyenek illetékesek a régiójukban keletkezett elsőfokú ügyek vonatkozásában a másodfokú eljárásra. A probléma ezzel kapcsolatban az volt, hogy a szervezeti egységek már ezen új tervezet alapján kerültek kialakításra, a humán erőforrás toborzása, szűrése elkezdődött. A módosítás azonban nem került a Kormány elé, így május 1-jén az eredeti Korm. rendelet előírásainak megfelelően, a régiós főkapitányságokon a közlekedésrendészeti osztályok alárendeltségében alosztály szinten átlagosan - 15-20 fővel - kezdte meg működését hét első fokon eljáró közigazgatási hatósági alosztály.

Az alosztályok indulása sem volt zökkenőmentes, mivel a munkavégzéshez szükséges tárgyi eszközök nem minden megyében álltak rendelkezésre.

A szervezeti felépítést az alábbi ábra szemlélteti:



4.4. Működés

A fentiekben bemutatott struktúrának megfelelően 2008. május 1-jén egy csütörtöki napon hivatalosan megkezdte működését a hét régiós szervezet.

Az előző évek rendőrségi szabálysértési statisztikai adatait alapul véve (a közreműködők részvételével) éves szinten 1-1,5 millió ügyet prognosztizáltak. (A tényleges ügyszám az 5. számú mellékletben található.)²⁵

Ez az ügymennyiséget kizárólag oly módon lehet(ett) az eljárási határidők és az ügyintézők terhelhetőségét is figyelembe véve feldolgozni, az ügyintézői munkát támogató szoftveres támogatást biztosítanak.

E cél megvalósításához fejlesztésre került a Rendőrségen alkalmazott Robotzsau Neo feldolgozó és ügyviteli rendszer, amelybe kifejlesztették az Objektív felelősség modult. Ez a modul volt hivatott ellátni az ügyiratok kezelését, iratok generálását, befizetések figyelését.

Feladata volt továbbá az is, hogy fogadja a már a rendőrségnél alkalmazásban levő programból (speedtrap) és a későbbiekben az automata műszerekből érkező adatokat. (Az automata műszerek adatai nem közvetlenül kerültek be a rendszerbe, hanem a Microsoft Magyarország Kft. által készített trafficPOINT program első modulja fogadta és küldte meg a Robotzsau rendszerbe.) Konkrét központi utasítás hiányában azonban a megyék önállóan döntöttek arról, hogy megmaradnak a régi - általuk jól ismert - feldolgozó programnál, vagy pedig direktbe töltik fel az adatokat a Robotzsau rendszerbe.

A szabályszegések rögzítését és dokumentálását - az illetékességi területükön - minden megye saját maga végezte. Ezen szabályszegések a Robotzsau Neo rendszerbe történő rögzítése az addig is működő a megyei közlekedésrendészeti osztályokon belül működő feldolgozó csoportok feladata lett. A sebességmérések esetén követték az eddigi gyakorlatot, azaz, hogy az adathordozóról kiválogatják a megfelelő bizonyító erővel rendelkező videofelvételeket, és abból 1-5 darab, a szabályszegést megfelelően bizonyító állóképet a rögzítenek be a rendszerbe.

A rendszer megalkotásánál már gondoltak a teljesen elektronikus (papírmentes) ügyintézésre, de a modul erre nem volt alkalmas. (Volt olyan régió, ahol bevezették a

²⁵ Forrás Robotzsau

„papírmentes” ügyintézés, azonban a megfelelő szoftveres támogatás hiányában a zökkenőmentes ügyfeldolgozást nem tette lehetővé.

A rendszert úgy tervezték, hogy a döntéshozatal (Itt szándékosan nem írtam határozathozatalt, mert első iratként nem minden esetben készült határozat. Folyamatosan vita tárgya volt, hogy az objektív felelősség hatálya alá tartozó ügyek egyszerű megítélésűnek, tekinthető-e, kell-e értesítést készíteni vagy nem. A vita végére a 410/2007. Korm. rendelet módosítása²⁶ tett pontot, de az alapgondolat szerint, hogy amennyiben egyértelmű a készült és feldolgozott dokumentáció alapján a szabályszegés elkövetése és az üzemben tartó kiléte egyértelműen megállapítható, az eljárás megindításáról szóló értesítés nélkül azonnal lehetőség van az érdemi határozat meghozatalára) a lehető legnagyobb mértékben automatizálásra kerüljön, amelynek következtében az emberi beavatkozás minimumra történő csökkentésével lehessen a legrövidebb idő alatt a leghatékonyabb eredményt elérni.

A fenti szoftveres támogatás gondolata alapján, az első fokon eljáró közigazgatási hatóság ügyintézőinek alapesetben csak annyi dolguk lett volna, hogy a feldolgozó csoportok által a Robotzsaru Neo rendszer Objektív felelősség moduljába bedolgozott ügyeket ellenőrizzék. Ennek keretében kell bizonyosodni arról, hogy a rendelkezésre álló képi bizonyítékok alapján valóban megvalósult-e szabályszegés, annak adatai pontosak-e. A fenti feltételek fennállása esetén egy gombnyomással meg tudták hozni a rendszer által - az ügyre vonatkozó adatok alapján - automatizáltan készülő értesítést/határozatot. Ily módon lehetőség adódott rövid idő alatt nagyszámú irat elkészítésére. (A gyakorlati munka során kiderült, hogy az ügyfeldolgozó tevékenység még mindig sok-sok manuális munkát igényel, a megoldást a trafficPOINT program jelentette.)

A határozatok elkészítése után gondoskodni kellett azok nyomtatásáról. Az előzetes tervek szerint az alaphatározatok országos szinten kerülnek kinyomtatásra. Ennek megvalósítására beszerzésre került egy nagyteljesítményű – készpénz-átutalási megbízást is tartalmazó iratok, valamint tértivevények egyidejű nyomtatására is alkalmas - nyomtató, mely a Rendőrség Teve utcai székházában került elhelyezésre. Ezen a nyomtató a tervek szerint alkalmas volt arra, hogy országosan ellássa a 7 régiós alosztály által generált

²⁶ 86/2010. (III.26.) Korm. rendelet

határozatok nyomtatását, továbbá lehetőséget teremtett arra, hogy a postázás (mely a hatalmas ügyszámból eredően óriási költségvonzattal bírt) egy helyre legyen összpontosítva. Pár hónap elteltével a nyomtató nagyfokú leterheltsége miatt műszaki hibák léptek fel. Ekkor derült ki, hogy a rendszerbe nem terveztek tartalék nyomtatót, mely egy esetleges technikai hiba folytán bekövetkezett leállás esetén a nyomtatandó határozatok felgyűlését akadályozta volna meg a hiba elhárításáig, mely azt eredményezte, hogy a javítást követően a gőzerővel működő nyomtató nem tudott megbirkózni a hatalmas nyomtatandó iratmennyiséggel.

A jogszabályi környezetből adóan a határozatok csak az arra jogosult személy aláírásával postázhatók. Ez azt jelentette, hogy a rendészeti igazgatónak, majd később a megyei közlekedési osztályvezetőnek bizonyos időnként Budapestre kellett utaznia, hogy a kinyomtatott határozatok százait aláírja, ez a határozatok nagy száma miatt nagy terhet rótt az aláírásra jogosultra. (Az iratok aláírása általában több óráig tartott, és az aláíró több tollat is „elfogyasztott”).

A fenti okokra tekintettel régióként eltérő mértékű, de esetenként 2 vagy akár 3 hónapos eltérés mutatkozott a határozatok készítése és postára adása között.

A helyzet megoldása két részből tevődött össze, az egyik fele az volt, hogy 2008 év végére beszerzésre és beüzemelésre került minden régiós főkapitányságra egy nagy teljesítményű nyomtató az iratok, egy kisebb teljesítményű nyomtató a térítvények nyomtatására. A másik intézkedés, mely a helyzet rendezését szolgálta egy törvénymódosítási kezdeményezés volt, melynek kapcsán a határozatokra automatizált formában nyomtatás segítségével kerülhetett az eljáró szerv bélyegzőlenyomata és a jogosult személy aláírása (5.2. fejezet).

Az alosztályok végezték a teljes ügyfeldolgozást. Az adatok a Neo rendszerbe történő megérkezését követően minden egyes ügynek - a hatályos iratkezelési szabályzatnak megfelelően - iratborítót kellett készíteni, melyben el kellett helyezni a határozat – iktatóbélyegzővel ellátott - 1 példányát. Az ügyiratot határidőbe kellett helyezni, és megvárni, hogy a térítvény visszaérkezzen. Ebből látható, hogy rengeteg irat keletkezett, mivel egyrészt tárolni kell az iratborítóban a létrehozott iratokat (minden postázott irat másodpéldányát el kellett helyezni az iratborítóban), valamint az ügyféli és harmadik személytől (társzervek, önkormányzatok adóhivatal, illetékhivatal) érkezett iratokat is. Másrészt ezeket az iratborítókat az előadónak magánál kellett tartani, mivel a

beadványok csakis papír alapon léteztek, így a tárolásokhoz is nagyméretű zárható szekrényekre volt szükség. Előfordult olyan eset is, hogy az adott előadó egyszerre több száz iratborítót kapott, mivel az iratok ötnaponta kerültek kiadásra. Ezen kívül még naponta érkeztek ügyféli beadványok amelyeket el kellett elbírálni. Látható, hogy a rendszer hatalmas iratmozgást követelt, valamint az ügyfeldolgozó rendszer sem volt ügyintézőbarát, mivel az előadónak szó szerint szinte a nulláról kellett elkészíteni a szükséges iratot.

4.5. A külföldiek helyzete

Az objektív felelősség jogintézményének alapgondolata, hogy a közúti ellenőrzések, és ezen belül elsősorban a sebességellenőrzés egy automatizáltan működő kamerarendszer segítségével legyen végrehajtva. Ez az elv alapvetően a leállítást nélküli ellenőrzést jelenti. Az üzemben tartó adatait kétféleképpen lehet megállapítani. Elsődlegesen a járműnyilvántartásból, másodlagosan pedig a megállítási ellenőrzés során a forgalmi engedélyből. Ebből kifolyólag a leállítást nélküli ellenőrzések esetében - az üzemben tartóra vonatkozóan - az eljáró hatóság csak a gépjármű honossága szerinti járműnyilvántartásból tud(na) üzembentartói adatokat szerezni. A külföldi honosságú gépjárművek esetén erre pedig nincs lehetőség, tekintettel arra, hogy magyar hatóságok nem férnek hozzá más állam ilyen nyilvántartásához, így ezekben az esetekben az eljárást határozat kiszabása nélkül meg kellett szüntetni.

Amennyiben a bírság kiszabására sor kerül mivel - megállítási ellenőrzés során megállapításra kerülnek az üzemben tartó adatai - a kiszabott pénzbírság visszatartó hatása a megbírságolt személy fizetési hajlandóságának függvénye, korlátozottak vagy teljes mértékben hiányoznak a másik államban való behajtást lehetővé tévő jogi eszközök. Problémaként merült fel továbbá, hogy az egyes tagországok az azonos törvényi tényállásokat eltérően ítélik meg. A szankcionálás eltérősége - valamint a behajtási korlátok - számottevően rontják a közlekedési morált, hiszen a külföldi gépjárművetetők államukon kívül úgy érzik, nem fenyegeti őket a szankció, ezért hajlamosabbak figyelmen kívül hagyni a közlekedési szabályokat. Megjegyzendő, hogy szabályszegések/szabálysértések esetén a büntügyi jogsegély kialakult intézményrendszere sem alkalmazható.

A fentieken kívül a külföldre kiküldött postai küldemények jelentős része kézbesítetlenül visszaérkezik, amennyiben azt átveszik, és abban valamilyen beadvány érkezik, az nagy valószínűséggel nem magyar nyelvű lesz, így azt hivatalos formában le kell fordíttatni. A külföldre postázás jelentős díja, valamint a fordítás költsége (ez például határozat esetén meghaladhatja a bíróság összegét is) iratonként, akkor a konkrét ügyben a keletkező fordítási költség összege (mivel a fordítási költség beszedése és behajtása szintén problémás) jóval meghaladhatja a kiszabott pénzbírság összegét. Ha hozzátesszük a kézbesítetlen iratok költségeit, az arány már a költségek többszöröse irányába mutat a bírságbevételekkel szemben. A valódi ok az, hogy nem fizetés esetén a közigazgatási eljárásban a gyakorlatban nem működik megfelelően a nemzetközi jogsegély a végrehajtások tekintetében, így a pénzügyi követelés biztosítása érdekében a hatóság nem tud mit tenni.

Mindezek következménye, hogy a magyar állampolgárok joggal háborodnak fel azon, hogy rajtuk könyörtelenül behajtásra kerül a bírság, ezzel szemben a Magyarországon gyakorlatilag átszáguló külföldiek „büntetlenül” maradnak.

A külföldiek helyzete teljes mértékben a mai napig nem oldódott meg. (A kérdéssel a nyolcadik fejezetben részletesen foglalkozom.)

5. JOGSZABÁLYI VÁLTOZÁSOK

Ebben a fejezetben kizárólag azokat a jogszabályi változásokat ismertetem amelyek kihatással voltak az eljárások menetére. A normák által meghatározott új szervezeti struktúrával a következő fejezetben foglalkozom.

5.1. 60/2009. (V. 28.) AB határozat

Az üzemben tartók „objektív felelősségét” szabályozó törvényi rendelkezések alkotmányellenességének vizsgálatáról.

A jogszabály bevezetésével egyidejűleg számítani lehetett arra, hogy az az Alkotmánybíróság elé kerül. A jogszabállyal szemben 15 indítványozó élt - között található több bíró, és az állampolgári jogok országgyűlési biztosa – beadvánnyal.

Az Alkotmánybíróság közel egy évvel a bevezetését követően döntött az objektív felelősségről.

Az Alkotmánybíróság alkotmányellenességet állapított meg a Kkt. 21/A. § (3) bekezdése és az (5) bekezdése vonatkozásában.

*„(3) Ha a gépjárművet használatba vevő személy a bírság fizetésére kötelezett, és a jogerős határozatban megállapított bírságot határidőig nem fizette meg és azt tőle nem lehet behajtani, a bírság megfizetésére az üzemben tartót külön határozattal kell kötelezni.
(5) Az (1)–(2) bekezdés szerinti igazolást az üzemben tartó a közigazgatási bírságot kiszabó határozat kézbesítését követő 8 munkanapon belül küldheti meg a hatóságnak. A (2) bekezdés szerinti nyilatkozat a gépjármű használatra történő átvételét a nyilatkozat keltét megelőző, a (4) bekezdés d) pontja szerint megjelölt időszakra is igazolhatja.”*

Valamint mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenes helyzet fennállását állapította meg és e helyzet megszüntetésére 2009. december 31. határidő kitűzésével hívta fel az Országgyűlés figyelmét egyrészről a közigazgatási bírság miatti felelősség alóli mentesülés eseteinek szabályozatlansága, illetőleg hiányos szabályozása vonatkozásában, másrészről a közigazgatási és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonya szabályozatlansága, hiányos szabályozottsága vonatkozásában.

A jogszabály végül is összességében kiállta az Alkotmányosság próbáját, a megsemmisített rendelkezések a Kkt. 21/A. §. (5) bekezdése kivételével nem járt különösebb eljárásjogi változással.

A 8 munkanapos határidő eltörlésével nincs egyértelmű határidő megjelölve a határozat átvétele után a mentesülés igazolásával kapcsolatban. Így, ha valaki a határozat jogerőre emelkedése után nyújtja be ilyen irányú beadványát és az tartalmilag és formailag megfelelő, akkor azt nem lehet(ne) elutasítani. Erre tekintettel a jogalkotók és a jogalkalmazók a fellebbezésre nyitva álló 15 napos határidő lejártáig határozták meg a mentesülési nyilatkozat előterjesztésére nyitva álló időtartamot.

5.2. 1988. évi I. törvény (Kkt.)

A változások felsorolását hosszan sorolhatnám, azonban az eljárási rendre szorosan nem kiható módosításokat kihagyva kizárólag az objektív felelősség szempontjából leglényegesebb változásokat mutatom be.

A Kkt. első módosítása: 2009. január 01-jével módosításra került a 21.§ (3) bekezdése.

„(3) A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Kormány által rendeletben kijelölt hatóság jogosult. A bírságot a hatóság az (1) bekezdésben meghatározott előírás megszegését követő 60 napon belül szabja ki. A 21. § (2) bekezdése szerinti közigazgatási bírságot kiszabó, elsőfokú határozat meghozatala informatikai eszközzel, automatizált módon történhet. Automatizált egyedi döntésen a kiadmányozásra jogosult aláírása és a hatóság bélyegzőlenyomata is informatikai eszközzel rögzíthető, ha az aláírás és a bélyegzőlenyomat hitelességét a hatáskör gyakorlója egyedi döntésével hitelesítette.”²⁷

lényegi változásként kiemelem, hogy ez idáig kézzel kellett aláírnia a döntéseket a Rendészeti Igazgatónak, majd a megyei közlekedési osztályvezetőnek, ami a határozatok nagy száma miatt nagy terhet rótt rá, ezért született meg a módosítás, hogy rákerülhessen az iratokra digitális úton az aláírás és a bélyegzőlenyomat.

Hangsúlyozom, ez probléma csak az értesítés és a csekkes határozatok tekintetében oldódott meg, a többi döntést továbbra is kézzel kellett aláírnia a megyei közlekedési osztályvezetőnek. (a megoldást a trafficPOINT program jelentette)

Az Alkotmánybíróság megsemmisítette a Kkt. 21.§ (3) és az (5) bekezdését, valamint megállapította, hogy mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenes helyzet áll fenn

amiatt, hogy az Kkt. 21/B. §-ában nem szabályozta megfelelően a közigazgatási eljárás és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyát.²⁸

Az AB határozatot követően többször módosították a Kkt. 21/B. § rendelkezéseit, de megoldás nem született, 2009. augusztus 01-től került rendezésre a helyszíni bírság kiszabásával kapcsolatos problémakör. „A Kkt. 21/B. § (2) bekezdése szerint szabálysértés miatt pénzbírságot nem lehet kiszabni azzal szemben, akivel szemben ugyanazon ügyben közigazgatási bírság kiszabásának van helye.”²⁹ A fenti módosítással egyértelművé tették, hogy ebben az esetben helyszíni bírság kiszabásának sincs helye.

A szabálysértésekről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban Szabs. törvény) 2012. április 15-tel hatályon helyezte a Kkt. 21/b. § rendelkezéseit.³⁰

2010. május 1-jétől egy fontos garanciális szabály került a jogszabályba beépítésre, mely szerint a szabályszegést követő 60 napon belül van lehetőség a közigazgatási bírság kiszabására.

A Kkt.-ban meghatározott 60 napos jogvesztő határidő betartása a közigazgatási hatósági eljárások során 2010. évben sok esetben az eljárás megszüntetését eredményezte. A Kkt. 2011. január 1-jei hatállyal történt módosulása következtében a jogvesztő 60 napos határidő 90 napra emelkedett és eljárási jellegű határidőnek minősül; az első fokú eljárást az előírás megszegését követő hat hónapon belül be kell fejezni (jogvesztő határidő); valamint a közigazgatási bírság befizetési határidejének elmulasztásának esetén az eljáró hatóság kezdeményezi a közlekedési igazgatási hatóságnál a szabályszegés elkövetéséhez használt jármű forgalomból történő kivonását.³¹

„48. § (7) A 21. § (2) bekezdés szerinti közigazgatási bírság befizetési határidejének elmulasztását követő 8 napon belül az eljáró hatóság kezdeményezi a közlekedési igazgatási hatóságnál a szabályszegés elkövetéséhez használt jármű forgalomból történő kivonását.”³²

A Szabs. törvény törvényi szintre emelte a 2011. július 01-jével hatályba lépett a 410/2007 Korm. rendelettel szabályozott, a közigazgatási eljárás és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyát. A rendelkezés 2012. április 15-én lépett hatályba.

²⁷ 2008. évi C. törvény

²⁸ 60/2009. (V. 28.) AB határozat

²⁹ 2009. évi LXV. törvény

³⁰ 2012. évi II. törvény

³¹ 2010. évi CLXXII. törvény

³² 2010. évi CLXXII. törvény 23. §

A kiszabható közigazgatási bírság mértékét a 2012. évi CXIX. Törvény 2012.08.07-től 10 000 forinttól 300 000 forintig-ra változtatta,³³ ez mindegy előkészülete a a 410/2007-es Korm. rendelet 2012. augusztus 23-i változásának.

5.3. 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet

Az objektív felelősség szempontjából leglényegesebb változások az alábbiak.

A 69/2009. (IV. 2.) Korm. rendelet módosítja a hatáskör is illetékesség szabályait 2010. január 01-jével. A rendelkezés végül nem lépett hatályba.³⁴

A 69-es Korm. rendelet 2009. május 02-val jelentős változást hozott a sebességtúllépés szabályszegések sávhatárainak megállapítása tekintetében, valamint bekerült az objektív felelősség hatálya alá a KRESZ 14. § (1) bekezdés z)1. pontja, azaz ezentúl lehetőség nyílt korlátozott sebességű övezetekben elkövetett sebességtúllépések vonatkozásában is közigazgatási bírság kiszabására.

A korábban alkalmazottakkal szemben a jogalkotó a százalékos túllépés helyett a km/órában meghatározott sebességtúllépés szabályozását alkotta meg, mivel a felismerte az alacsonyabb sebességhatár esetén jelentkező aránytalanságokat, ennek oka a sávhatárok %-os megállapítása volt. Például, aki 20 km/óra sebességkorlátozás hatálya alatt korábban 70 %-kal meghaladta a megengedett sebességet, azaz a mérőműszer adatai szerint 37 km/óra sebességgel közlekedett, az eddig 60.000,-Ft összegű bírságot kapott. A rendeletmódosítás után ugyanekkora sebességtúllépés még nem érte el a kiszabandó bírság alsó kategóriáját sem. E rendelkezést a 2009. május 02-a után indult eljárásokban kellett alkalmazni.

A 348/2009. (XII. 30.) Korm. rendelet ismételten módosítja a hatáskör is illetékesség szabályait. E rendelkezés 2010. március 01-jével lépett hatályba. Ezt a dátumot tekinthetjük a Közigazgatási Hatósági Szolgálat megszületésének.³⁵

A 86/2010. (III. 26.) Korm. rendelet megalkotásával jogszabályi szinten pont került annak a vitának az eldöntésére, hogy kell-e értesítést küldeni az eljárás megindításakor. A Korm. rendelet 9. §. (4) bekezdése egyértelműen megfogalmazza. Azért hogy az ügyféli jogok ne

³³ 2012. évi CXIX. törvény

³⁴ 69/2009. (IV. 2.) Korm. rendelet

³⁵ 348/2009. (XII. 30.) Korm. rendelet

szenvedjenek csorbát, a kimentés mellett bevezetésre kerül a bizonyítási indítvány indítvány intézménye. A jogszabály 2011. április 29-én lépett hatályba.

„(4)A Kkt. 21. §-a szerinti bírságolással kapcsolatos eljárásban az ügyfelet az eljárás megindításáról nem kell értesíteni. A határozat kiküldésekor azonban az ügyfelet tájékoztatni kell arról, hogy 8 napon belül bizonyítási indítványt terjeszthet elő, valamint élhet a Kkt. 21/A. §-ában meghatározott kimentés lehetőségével. Ha az ügyfél ezt a jogát nem gyakorolja, a határozat kézbesítéséhez fűződő jogkövetkezmények a határidő lejártát követő naptól állnak be.”³⁶

A 99/2011. (VI. 29.) Korm. rendelet bevezette a büntetőpont intézményét. Az objektív felelőség hatálya alá tartozó szabályszegések esetén, ha a meghatározott szabályszegések meghatározott körében amennyiben az elkövető kiléte ismerté vált, akkor előéleti pontot kell kiszabni.

Ugyanezen kormányrendelet orvosolta azt a problémát, amely szabályozatlansága miatt az Alkotmánybíróság mulasztásos törvénysértésre hívta fel a figyelmet, rendezték a közigazgatási és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyát, pontosabban, ha közigazgatással sújtható cselekményt követnek el, mindegy, hogy mikor és hol derült fény az elkövető kilétére (helyszíni intézkedés, közigazgatási eljárás) csakis közigazgatási eljárást lehet lefolytatni szabálysértési eljárást nem. Ezen rendelkezéssel véglegesen szabályozásra került a közigazgatási eljárás és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonya. 2011. július 01-jével lépett hatályba.³⁷

Az egyik meghökkentőbb módosítás 228/2012. (VIII. 23.) kormányrendelet volt amely első lépésként kivett több szabályszegést a 410-es Korm. rendelet mellékleteiből, valamint módosította a bírságösszegeket (pl.: rendelet 4. számú melléklete), majd 2012. szeptember 01-jével az egész 4. számú mellékletet törölte.³⁸

5.4. 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet

A rendelet lényeges módosítását 2012. december 28-cal végezték el, ekkor 2014. december 31-ig meghosszabbították - az eredetileg 2012. december 31-én lejáró - úgynevezett „hagyományos” műszerek alkalmazhatóságát, és alkalmazhatóságukat kitolták. Továbbá - a mérőműszerek műszaki követelményei közül - a mérések

³⁶ 86/2010. (III. 26.) Korm. rendelet

³⁷ 99/2011. (VI. 29.) Korm. rendelet

³⁸ 228/2012. (VIII. 23.) Korm. rendelet

szempontjából nem releváns követelményeket hatályon kívül helyezték, illetve elvégeztek néhány jogtechnikai változtatást.³⁹

5.5. 2004. évi CXL. törvény (Ket.)

Az objektív felelősség szempontjából leglényegesebb változásokat mutatom be.

2009. október 01-jétől alapvető változás következett be a határidő számítása vonatkozásában. A Ket. inntól kezdve az ügyintézési határidőt munkanapokban szabályozza, azok be nem tartásához pedig szankciókat fűz.

Második változásként a törvény teljes mértékben megszüntette az egész magyar közigazgatásban a méltányosság jogintézményét.

Harmadsorban e dátum után indult eljárásokban a hatóság „*az ügy érdemében határozatot hoz, az eljárás során felmerült minden más kérdésben végzést bocsát ki.*”⁴⁰ E rendelkezések szerint minden az eljárás során készült irat, végzés vagy határozat formában készülhetne.

A negyedik változás megoldott egy régi problémát, az ügyféli beadványok elutasítására csak a másodfokú szerv volt jogosult. Ez a rendelkezés hibáját felismerve a jogszabályt úgy változtatták meg, hogy a határidőn túl, illetőleg az arra nem jogosult által előterjesztett fellebbezések érdemi vizsgálat nélküli elutasítását a törvény az eddigiekkel ellentétben a másodfokú hatóság helyett az elsőfokú hatóság hatáskörébe utalta.

2011. január 01-jétől a Ket. ismételten visszatér a naptári napos határidő számítási módra.⁴¹

2013. február 01-jétől rendezésre került az illetékre hiánypótlása. az eddigi rendelkezések szerint a másodfokú hatóságnak kellett rendelkeznie az illeték hiánypótlásáról, a 2013. február 01-től indult és megismételt eljárásokban azonban az elsőfokú hatóság hatáskörébe utalták a fenti feladatot, mely a szabályozó még jobban tehermentesítette a másodfokú hatóságokat.⁴²

³⁹ 72/2012. (XII. 20.) NFM rendelet hatályos 2012. december 28-tól

⁴⁰ 2004. évi CXL. törvény 71. §

⁴¹ 2010. évi CXXVI. törvény hatályos 2011. január 01-től

5.6. 156/2009. (VII.29.) Korm. rendelet

2011. július 01-jétől bevezetésre kerül az előéleti pontrendszer az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések esetén, amennyiben az elkövető kiléte ismertté vált, akkor nem a 410/2007. Korm. rendelet mellékleteiben felsorolt bírságot kellett kiszabni, hanem a 156/2009. (VII.29.) Korm. rendelet (a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról) 11. számú mellékleteiben⁴³ meghatározott bírságösszegeket. Az első időben ez problémát jelentett, mivel a 156/2009. Korm. rendeletet nem hangolták össze a 410/2007. Korm. rendelettel, ezért egyes cselekmények esetén, (pl. „megállni tilos” jelzőtábla esetén) ha az elkövető ismertté vált nem lehetett közigazgatási bírságot kiszabni. A megoldásra 2012. szeptember 01-ig várni kellett, mivel ekkor szinkronizálták a 410/2007. Korm. rendelettel, e dátumot követően egységes a szankció mind a két Korm. rendelet szerint.⁴⁴

5.7. KRESZ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet

Az utak mentén nincsenek mindenütt olyan alkalmas helyek ahonnan a KRESZ szabályainak „megsértése” nélkül biztonságosan műszeres ellenőrzést lehetne folytatni. Ebből kifolyólag az ellenőrzést végző járművet nem lehetett mindig úgy elhelyezni, hogy az ellenőrzést a leghatékonyabban végezze, valamint ne sértse meg a KRESZ előírásait. A probléma megoldására a KRESZ 63. §-a új (4) és (5) bekezdéssel egészült ki, melyek 2010. január 01-jével léptek hatályba.

„(4) A közúti forgalom ellenőrzése során

a) a közúti forgalom ellenőrzését végző berendezést;

b) azt a járművet, amelyben a közúti forgalom ellenőrzését végző berendezés üzemel a közúton úgy kell elhelyezni, hogy a gyalogos és jármű forgalmat indokolatlan mértékben ne akadályozza.

(5) A (4) bekezdés b) pontjában meghatározott jármű a járműforgalom elől elzárt területen, továbbá a közútnak azon a részén is elhelyezhető, ahol a járművek megállása vagy várakozása tilos.”⁴⁵

⁴² 2012. évi CCX. törvény

⁴³ 99/2011. (VI. 29.) Korm. rendelet

⁴⁴ 228/2012. (VIII. 23.) Korm. rendelet

⁴⁵ 289/2009. (XII. 18.) Korm. rendelet

5.8. ORFK joganyagok

28/1999. (V. 25.) ORFK intézkedés a rendőrség által alkalmazott közúti sebesség- és forgalomellenőrző technikai eszközök használatáról. 2013. július 1-jén hatályon kívül helyezte 26/2013. (VI. 28.) ORFK utasítás.

A 26/2013. (VI. 28.) ORFK utasítás a közlekedési jogsértést dokumentáló technikai eszközök rendőrségi alkalmazásáról nem egy teljesen új utasítás, hanem a 28/1999. (V. 25.) ORFK intézkedés modernizálásával született meg, így az utasítás alkalmazkodott a XXI. századi követelményekhez.

6. SZERVEZETI VÁLTOZÁSOK



2010-ben az egységes joggyakorlat érdekében megalakul Szombathelyen a Közigazgatási Hatósági Szolgálat. Vezetésére a korábban Szombathelyen működő Országos Rendőr-főkapitányság Szombathelyi Szervezeti Egységének vezetőjét kérték fel.

6.1. A szervezeti változáshoz vezető körülmények.

A Közigazgatási Hatósági alosztályok működésének értékelése során megállapításra nyert az, hogy hiába ugyanazon jogszabályokat alkalmazták, azt mind a hét régiós Rendőr-főkapitányság máshogy értelmezte, ezért a partikurális joggyakorlat kiküszöbölésére az a megoldás született, hogy egy szervezet kell létrehozni, amely az egész országra kiterjedő hatáskörrel ellátja a bírságolással kapcsolatos teendőket.

A kormány az egységes joggyakorlat megvalósítása céljából - a 69/2009. (IV. 2.) Korm. rendelettel - módosította a 410/2007. (XII.29.) Korm. rendelet hatáskör és illetékességre vonatkozó szabályait, amely rendelkezés végül nem lépett hatályba.

„9. § (1) A Kormány a bírságolással kapcsolatos

*a) első fokú eljárás lefolytatására országos illetékességgel a Budapesti Rendőr-főkapitányság VI. kerületi rendőrkapitányát;
b) másodfokú eljárás lefolytatására országos illetékességgel a budapesti rendőrfőkapitányt jelöli ki.”*

A 69/2009. Korm. rendelet oly módon változtatta meg a 410/2007. Korm. rendeletet, hogy 2010. január 01-jétől az objektív felelősség hatálya alá tartozó közigazgatási bírságok tekintetében első fokú hatáskörrel országos illetékességgel a Budapesti Rendőr-főkapitányság VI. kerületi rendőrkapitánya lett volna felruházva.

Amikor elkezdték az előkészületeket az új szervezeti struktúra kialakítására, szemsültek azzal, hogy egy olyan kerületi rendőrkapitányság szervezetébe akartak egy akkora jogintézményt beintegrálni, melynek ellátásához szükséges állomány nagysága (290 Fő) már önmagában meghaladta volna a rendőrkapitányság saját létszámát.

A jogszabályi és szervezeti átalakulás megtervezésére, kivitelezésére 2009 nyarán létrehoztak négy munkacsoportot. Az egyik csoport feladata volt az objektív felelősség végrehajtásához szükséges szervezeti modell kialakítása. E szervezet feladatául kapta, hogy a téma jogszabályi környezetét tervezze meg, és az ahhoz szükséges jogszabályváltozásokhoz tegye meg javaslatait. A másik csoport feladata volt, hogy állapítsa meg az ideális létszámot, mely a feladat ellátásához szükséges, valamint alkossa meg a rendszer szervezeti felépítését. A harmadik csoport munkája a kiszabott, valamint a befolyt bírságok könyvelésének, és a teljes körű pénzügyi háttérének kidolgozása volt. Az utolsó csoport az eljárás lefolytatását lehetővé tevő informatikai háttér megtervezését és kialakítását kapta feladatul.

A munkacsoportok több verziót készítettek az Országos Rendőrfőkapitány számára, az objektív felelősség jövőjéről, azonban ezek egyike sem talált támogatásra a rendőrség vezetőjétől. Viszont tetszett neki, és támogatta a Vas Megyei Rendőrfőkapitány által indított kezdeményezést, mely alapján 2010. január 01-jétől országos illetékességgel a Vas megyei rendőrfőkapitány került kijelölésre az első fokú eljárás lefolytatására. Vas megyére azért is esett a választás, mivel a hét régiós főkapitányság közül ez az a szerv volt, amely a ORFK kimutatása szerint a legkiemelkedőbb joggyakorlatot folytatta.

A kormány a szükséges jogszabályi módosítást az utolsó előtti percben (mivel 2010. január 01-jétől a Budapesti Rendőr-főkapitányság VI. kerületi rendőrkapitánya lett volna illetékes eljárni az első fokú eljárásokban) meghozta a 348/2009. (XII. 30.) Korm. rendeletet, amely alapján a Vas megye rendőrfőkapitánya lett az első fokon eljáró hatóság vezetője.

„9. § (1) A Kormány a Kkt. 21. §-a szerinti bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Rendőrséget jelöli ki.

(2) A Kkt. 21. §-a szerinti bírsággal kapcsolatos

a) első fokú eljárás lefolytatására országos illetékességgel a Vas megyei rendőrfőkapitány,

b) másodfokú eljárás lefolytatására országos illetékességgel a budapesti rendőrfőkapitány rendelkezik hatáskörrel”

A másodfokú szerv vezetője a Budapest Rendőrfőkapitánya lett.

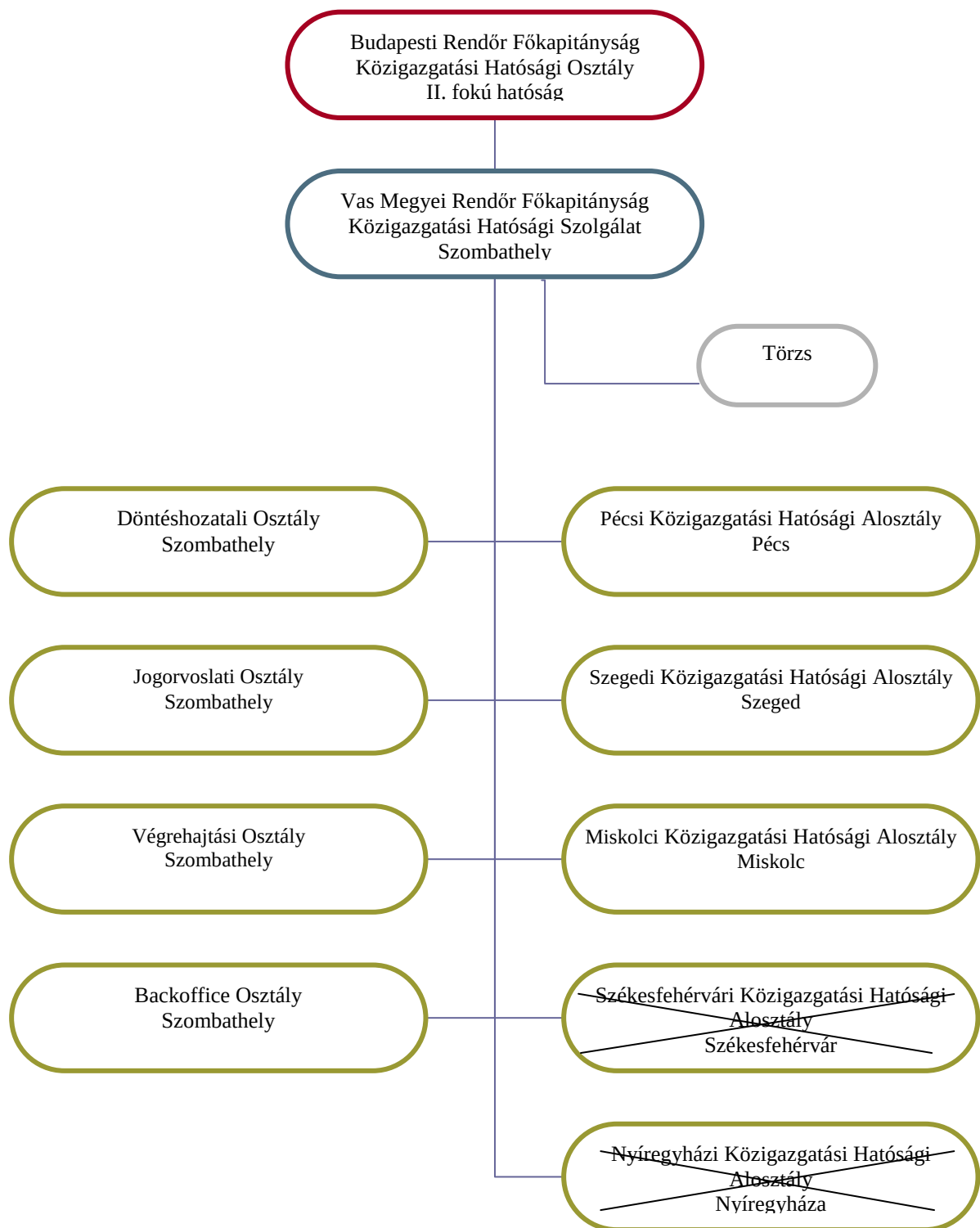
A fenti feladat ellátására került létrehozásra a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Rendészeti Igazgatóság szervezetében a Közigazgatási Hatósági Szolgálat (a továbbiakban: Szolgálat), mely 2010. február 01-je és 2010. március 01-je közötti időintervallumban Vas, Zala és Győr-Moson-Sopron megyére kiterjedő, majd ezt követően országos illetékességgel végzi tevékenységét.

A Szolgálat hogy 2010. március 1-jén 290 fő rendszeresített létszámmal (ténylegesen 237 fővel) kezdte meg az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések elkövetése miatt indított közigazgatási hatósági eljárások lefolytatását.

Az első időkben elég mostoha körülmények között volt az elhelyezés, mivel a szervezet elhelyezésére szolgáló épületrész felújítása nem fejeződött be. A Döntéshozatali és a Jogorvoslati Osztály teljes állománya összesen 84 fő kerül elhelyezésre kettő műszakban - a Rendészeti Igazgatóságon - a korábbi alosztály irodáiban, míg, a Back-office és a Végrehajtási Osztály összesen 93 fő szintén két műszakban a főkapitányság Deák Ferenc utcai épületében került elhelyezésre. A két épület között 5 km távolság van, ami megnehezítette a napi ügymenetet.

A Szolgálat valamennyi osztálya 2010. június hónap végén beköltözött a Rendészeti Igazgatóság Söptei úti objektumában kialakított épületrészbe, ezek után a munkarend visszaállt egyműszakosra.

6.2. A Közigazgatási Hatósági Szolgálat Szervezeti felépítése, és az egyes szervezeti egységek feladatai.



A szolgálat 2010. március 1-jén kezdte meg működését. Az új osztály jogállású szervezetben - 290 fő tervezett létszámmal - négy osztály és öt alosztály került felállításra.

A szervezet törzsből áll, illetőleg alapvetően a fenti 9 szervezeti egységre tagolható: Döntéshozatali Osztály, Jogorvoslati Osztály, Végrehajtási Osztály, Back-office Osztály, továbbá 5 alosztály: Miskolci- Szegedi- Pécsi- Székesfehérvári- és a Nyíregyházi Közigazgatási Hatósági Alosztály.

- A Törzs a szolgálatvezető közvetlen alárendeltségébe tartozik, magában foglalja a titkárságot és a szolgálat egésze anyagi, pénzügyi, humánigazgatási tevékenységet ellátó szakelőadókat. Feladata a működést elősegítő operatív döntések meghozatala. A Törzs állományában dolgoznak azon személyek, akik feladata az ügyfelek által benyújtott panaszok kivizsgálása.

A szolgálat osztályai feladatkörüknek megfelelően különülnek el.

- A Döntéshozatali Osztály feladata elsődlegesen a szabályszegésről készített képi bizonyítékokat értékeli. Ennek alapján megállapítja, hogy az ügy alkalmas-e arra, hogy az üzembentartóval szemben bírság kiszabására kerüljön sor. Amennyiben nem, megszüntető határozatot hoznak. Ha a cselekmény elkövetése bizonyítható, ebben az esetben a bírság kiszabásáról szóló határozatot készítik el. A bírságot megállapító határozat szakszerű és jogszerű elkészítése rendkívül fontos, mivel az üzembentartó ebből értesül a szabályszegés elkövetéséről, a tényállásról, valamint a kiszabott bírság összegéről. Az ügyfél a határozat közlését követően élhet a kimentés lehetőségével, továbbá bizonyítási indítványt terjeszthet elő.

- A Jogorvoslati Osztály feladatkörébe tartozik a közigazgatási bírságot megállapító határozat közlését követően, azonban a végrehajtási eljárás megindítását megelőzően előterjesztett beadványok elbírálása. Ezen tartalmukat tekintve változatos értékelhetőek, minősíthetőek, lehetnek fellebbezés, részletfizetési kérelem, a fizetési könnyítésre irányuló kérelem, igazolási kérelem, bizonyítási indítvány, kimentés stb.

A határozatban a határozatban intézkedés történik az ügyfél tájékoztatására a cselekményhez rendelt büntetőpontok számáról.

Az osztály tevékenységének kisebb részét az első fokon elbírált ügyiratok Országos Rendőr-főkapitányságra, a Vas Megyei Főügyészségre, bíróságokra történő felterjesztése képezi.

- A Szolgálat Végrehajtási Osztálya állományának feladata a jogerősen kiszabott közigazgatási bírság végrehajtása iránti intézkedések megtétele, valamint a 2011. január 1-jét követően indult ügyekben a szabályszegés elkövetéséhez használt járművek forgalomból való kivonásának kezdeményezése abban az esetben, ha az ügyfél a fizetési kötelezettségének önkéntesen nem tesz eleget. Természetes személy esetén a kötelezett lakóhelye szerint illetékes önkormányzati adóhatóságot, jogi személy esetén pedig a kötelezett székhelye szerint illetékes NAV-ot kell megkeresni a végrehajtási cselekmények foganatosítása végett.

- A Back-office Osztály felelős a Szolgálat működéséhez szükséges adminisztratív tevékenység egyes munkafolyamataiért, ezek összehangolásáért, problémamentes működésükért. Az iratok érkeztetése, iktatása, szkennelése, a szervezeti elemek közötti mozgatása, valamint az elkészült értesítések, határozatok postázása, a futárszolgálattal kapcsolatos tevékenység, a telefonközpont üzemeltetése, és az ezekhez tartozó informatikai eszközök működtetése tartozik az osztály tevékenységi körébe.

A „postázási csoport” végzi a borítékolással, nyomtatással, bérmentesítéssel kapcsolatos feladatokat. Napi szinten előkészítik a küldeményeket a postai továbbításra, illetve látják el az ezzel kapcsolatos szervezési, rendelési és egyéb járulékos feladatokat. Kapcsolatot tartanak az Állami Futárszolgálattal, valamint bonyolítják a Szolgálat szervezeti egységei közötti ügyforgalmat.

Az „iktatási csoport”-ban dolgozók látják el a beadványok bontását, érkeztetését, szkennelését és a számítógépes rendszerekben való rögzítését, majd a beadványok irattározását.

A „telefonközpont” (Call Center) látja el a Szolgálathoz érkező telefonhívások kezelését. A telefonközpont munkáját az induláskor 4 fő látta el. A telefonos hívások drasztikus megemelkedése miatt ez a létszám kevésnek bizonyult. Jelenleg 16 személy dolgozik e területen, mely létszám - figyelemmel a beállított, korszerű telefon hívó rendszerrel - elegendő időközben beállított korszerű telefonos hívásfogadó rendszerrel együtt elegendő az ügyféli hívások kezelésére.

Az elsődleges állománytábla szerint létrehozásra került a Nyíregyházi alosztály, azonban a korábbi alosztály munkatársai nem vállalták a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság állományába történő áthelyezését, így az nem kezdte meg működését.

Az alosztályok elsődleges feladatának az előd régiós alosztályok 2008. május 1-je és 2010. február 28-a között indított ügyeinek mikorábbi befejezése került kitűzésre.

Másodlagosan

- a Szegedi alosztálynak a döntéshozatali osztály,
- a Székesfehérvári és a Pécsi alosztályoknak a jogorvoslati osztály,
- a Miskolci alosztálynak a végrehajtási osztály munkájának támogatása.

A Budapesti Közigazgatási Hatósági alosztályból, mint elsőfokú hatóságból pedig másodfokú hatóság lett.

A Szolgálat működésének megkezdésétől létszámhiánnyal küzdött. Ennek oka a létrehozáskor alulprognosztizált közigazgatási hatósági ügyszám volt.

Bebizonyosodott, hogy a tervezett létszám a Szolgálat szakszerű, törvényes és hatékony működéséhez nem elegendő, így 40 fővel - a tervezett 60 fő helyett - növelték az osztályok létszámát. A létszámbővítést követően a rendszeresített létszám 2011. január 1-jétől 330 fő, ténylegesen 307 fő volt.

A sorozatos problémák miatt - melyet a rendszeres ellenőrzés, feladat meghatározás sem tudott orvosolni - megszüntetésre került 2011. április 31-ei hatállyal a Székesfehérvári Közigazgatási Hatósági Alosztály. A dolgozók nagy része még munkaszerződéssel foglalkoztatásra került 2011. június 30-ig, az így felszabadult státusz feltöltésére a négy osztályon került sor.

2013. október 20-án a szolgálat rendszeresített létszáma 330 fő, tényleges létszáma 304 fő volt.

6.3. A trafficPOINT rendszer

Már a régiós alosztályok működése során felmerült egy olyan célprogram megalkotása, amely minden tekintetében alkalmas arra, hogy megvalósítsa a „papírmentes irodát”. A programot a Microsoft Magyarország Kft. munkatársai készítették a rendőrség iránymutatásai alapján. A program a „trafficPOINT” nevet kapta. (A rendszer alapjai már

2009-ben működtek, mivel az akkor már elkészült adattovábbító modulja adta át az automata mérőműszerekből érkező adatokat a Robotzsaru Neo rendszernek.)

„A magyar rendőrség munkatársai több külföldi példát - svéd, francia - is megvizsgáltak. Ezekben az esetben többnyire a használt informatikai megoldás és a szabályszerző dokumentáló eszköz (pl. „trafipax”) is egy gyártótól származtak. A magyar jogszabály viszont külső közreműködők bevonását is lehetővé tette, így a rendőrség nem írhatja elő, hogy ez a partner milyen eszközt használjon, ezért a külföldi megoldások nem voltak alkalmazhatóak. Olyan megoldásra volt szükség, mely szabványos átviteli felületen tudja kezelni a különféle külső berendezéseket, vagyis független a használandó eszköztől. A rendőrség informatikai szakemberei a Microsoft Magyarországgal és az Oracle Hungary-val vették fel a kapcsolatot. Mindkét partnerrel párhuzamosan pilot programokat indítottak. A Microsoft volt az a fejlesztő, aki viszonylag rövid idő alatt tudta vállalni annak a rendszernek a felépítését, mely az új jogszabály teremtette feladatokat ellátta...

...A bevezetendő megoldás elsődleges feladata a külső és belső dokumentáló eszközök minél szélesebb körű támogatása volt. Feladatként szabták meg a rendszer számára, hogy az automatizálja, gyorsítsa, az adatok feldolgozását. A folyamat végén az Országos Főkapitány döntése szerint az új rendszer átveszi a már működő Robotzsaru megoldástól a közigazgatási eljárásokkal kapcsolatos ügyviteli feladatokat.

A trafficPOINT felépítése

A kitűzött feladatoknak megfelelően a trafficPOINT rendszer öt fő modulra épül.

Az első, a közlekedési szabályszerzők bizonyítékait fogadó modul, mely egységes, az előírásoknak megfelelő adatszerkezet létrehozását teszi lehetővé, legyen szó automata, vagy hagyományos sebességmérőről vagy PDA eszközről. Ez a modul a beépített képmező és külső adatlekérő funkcióin keresztül automatikusan teszi határozatképpé a rögzített szabályszerzőket.

A második az első és másodfokú hatóság ügyviteli feladatait támogatja. Az integrált hatósági ügyviteli modul a Robotzsaru feladatait átveve az üggyel kapcsolatos adatok és dokumentumok rugalmas feldolgozását teszi lehetővé.

A harmadik, az integrált hatósági pénzügyi modul használatával automatizáltan követhetik az ügyekkel kapcsolatos befizetéseket és a bírságokkal kapcsolatos analitikus feladatokat is ellátják.

Ezt egészíti ki, az a bírság-végrehajtási portál modul, mely az elmaradt befizetéseket behajtásra a rendőrségtől az adóhatóságokhoz teszi át és felületet biztosít azok státuszának követésére.

Az ötödik, az ügyfélkapcsolati modul, mely lehetővé teszi hogy az elmarasztalt ügyfelek akár személyesen akár az Interneten keresztül is tájékozódhassanak az ügyükről, betekintést kapjanak az aktájukba, illetve a jog által lehetővé tett beadványokkal éljenek. Az elektronikus kormányzati és a közszolgáltatási törvényben foglalt lehetőségeken túl, módjukban áll a bírságokat egy deperszonalizált internet felületen bankkártyával is kiegyenlíteni.”⁴⁶

Az internetes felületnek köszönhetően, sok munkafolyamat egyszerűbbé vált, mivel a fejlesztések segítségével, a trafficPOINT rendszer lehetővé teszi az okmányirodák számára

⁴⁶ <https://www.microsoft.com/hun/esettanulmanyok/eset/?eset=orfk> 2013. október10.

az egyedi lekérdezést a www.kozigbirsag.police.hu honlapon keresztül a közigazgatási bírság megfizetése tényének megállapítására.

Az ügyintéző a trafficPOINT rendszer felületén kapja meg a feladatokat, (az beadványok digitalizált képe jelenik meg a web alapú felületen) melyet a szükséges feladat (íratkészítés) elvégzése esetén lezár, és ezáltal a feladata eltűnik a várólistáról (a rendszerbe beépítésre került egy biztosíték, az ügyintéző csak akkor tudja lezárni a feladatát, csatolásra kerül hozzá egy hitelesített irat). Az elkészített hiteles irat pedig a központi nyomtatóra érkezik ahol beborítékolják, és postai úton továbbítják a címzett részére.

Az adatok egyidejűleg mentésre kerülnek a központi adatbázisban, ezért nem fordulhat elő (a Neo esetén többször is előfordult, hogy az ügyintéző látszólag elmenti az adatokat/iratot kilép a rendszerből az eddig offline módban működő program pedig nem menti le az adatbázisba, ez viszont sokszor eredményezett adatvesztést, pedig a kinyomtatott hiteles irat papír alapon megtalálható volt az iratborítóban) adatvesztés, a változás pedig azonnal megjelent.

A trafficPOINT rendszerrel kapcsolatban bebizonyosodott, hogy hatékony - az ügyintézés szempontjából papírmentes - ügyfeldolgozást tesz lehetővé. A Microsoft szakemberei által elkészített ügyviteli rendszer szoftveres támogatása olyan magas fokra emelte az ügyintézői munkát, hogy a rendszerben elhelyezett megfelelő iratmintát kiválasztva az ügyintéző a Robotzsaru Neo-val ellentétben szinte önállóan képes iratot előállítani (az előadónak csupán az ügyfél által leírtakat kell begépelnie). A fentiek alapján a trafficPOINT program - az objektív felelősség alá tartozó ügyek feldolgozásában - megvalósította azt, hogy az ügyintézéshez szükséges humán erő nagysága, a humán erő egy beadványra levetített feldolgozási ideje, a beadvány beérkezésétől az előadóra való kiosztás között, az iratok elkészülte és a postázás között eltelt idő a lehető legkisebb legyen. Nagymértékben lecsökkentette a pénzügyi költségeket, (papírköltség, ügyek tárolására alkalmas szekrények beszerzése) és nem utolsósorban az elvégzett feladatok ellenőrizése, revíziója a lehető legegyszerűbb, mivel programhoz tartozik egy olyan keresési, jelentő rendszer, aminek a segítségével bármely adat, adatkombinációja lekérdezhetőek a rendszerből, és ezek segítségével az egyes osztályok, személyek vonatkozásában a belső statisztikák, tevékenységi mutatók precízen elemezhetőek.

A rendelkezésre álló szoftveres támogatás biztosítja a hibalehetőség minimalizálását, a gyors, hatékony, pontos munkavégzést, ezáltal a rendelkezésre álló humánerőforrás optimalizáltabb kihasználtságát.

6.4. Jövőkép

A kormányzati akaratnak megfelelően 2014. évtől létrehozásra kerül az ország keleti régiójában, Vásárosnamény területén egy új közigazgatási hatósági szolgálat, amelyhez a tervek szerint 300 ember kerül felvételre. (A szükséges Korm. rendelet még nem került elfogadásra és kihirdetésre.) Az új szervezeti egység létrehozására tekintettel - a jelenlegi tervek szerint - az év végéig bezárólag megszüntetésre kerülnek a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Pécsi-, Szegedi- és Miskolci alosztályai.

Az ügyintézői munka támogatására - a jelenlegi jól működő tafficPOINT program helyett, amelyet az ORFK, a BRFK, a Szolgálat és a Microsoft informatikusai három év alatt majdnem tökéletesre „hangoltak” - a Robotzsaru Nova objektív felelősség modulját tervezik bevezetni. A program készítése és tesztelése folyamatban van.

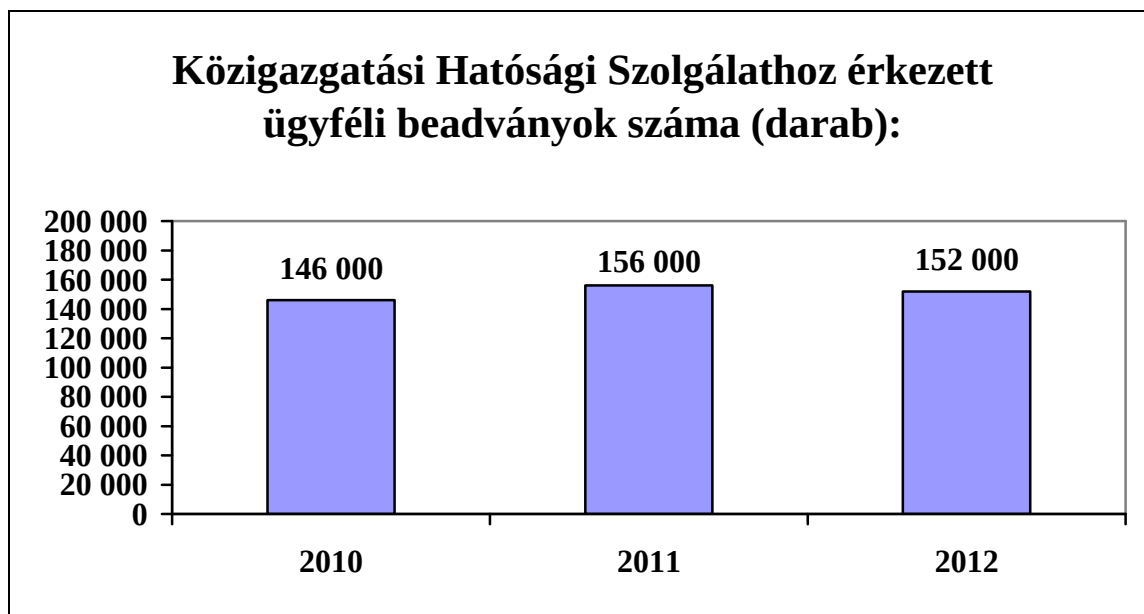
6.5. Adatok a Szolgálat tevékenységéről⁴⁷

A alábbi diagramokon szemléltetem a Közigazgatási Hatósági Szolgálat elmúlt három évének tevékenységét.



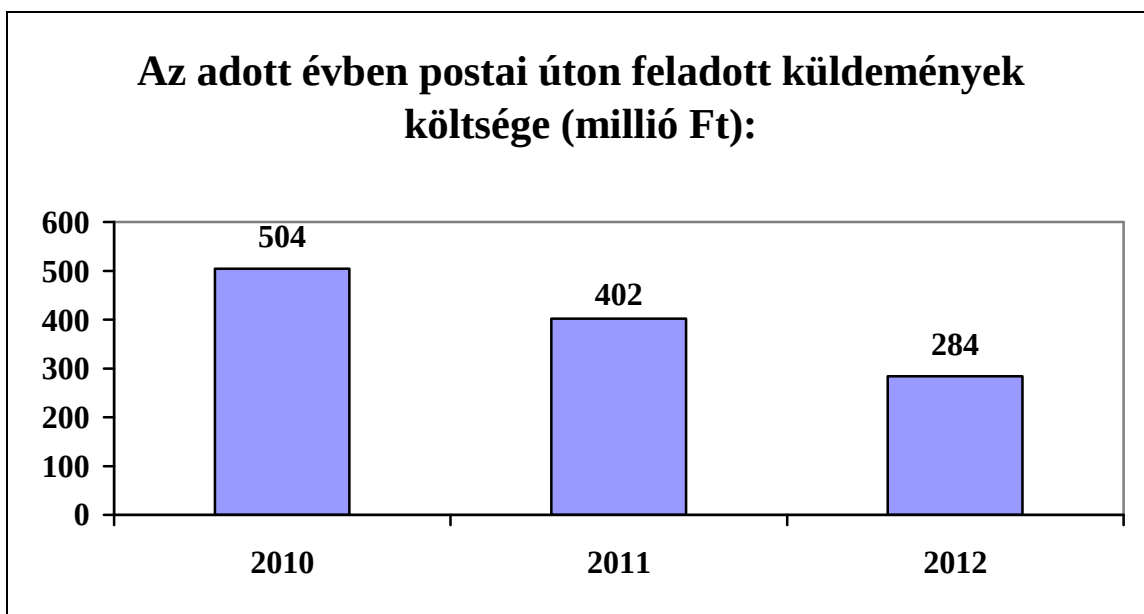
Látható, hogy a Szolgálat működésének első évében jóval meghaladta az előző években (2008. év 288.082 darab, 2009. év 452.689 darab, valamint a Neo rendszerben 2010-es évben indult 64.727 darabon felül) indult ügyek számát, ami betudható annak, hogy 2009 év végére beszerzésre került 55 darab új sebességmérő berendezés, valamint 300 darab PDA készülék a megállásos szabályszegések dokumentálására. 2013. szeptember 30-al a rendszerben található ügyek száma 288.000. darab volt. Ez a csökkenés két dolognak tudható be. Az egyik ok az, hogy 2012. szeptember 01-jétől a jogszabályi változások miatt - mivel a megállásos szabályszegések kikerültek az objektív fellelőség hatálya alól - a PDA készülékek alkalmazása nem lehetséges. (Igaz ez nem túl nagy változás, mivel a megállásos szabályszegések aránya nem haladta meg a 9-15%-ot.) A másik ok, hogy az jogintézmény érezteti a hatását, a közlekedők jobban betartják a közlekedési szabályokat.

A szabályszegések típusainak megoszlását, valamint az új ügyek havonkénti alakulását a 6. számú melléklet tartalmazza a közlekedési morál évről- évre javul.

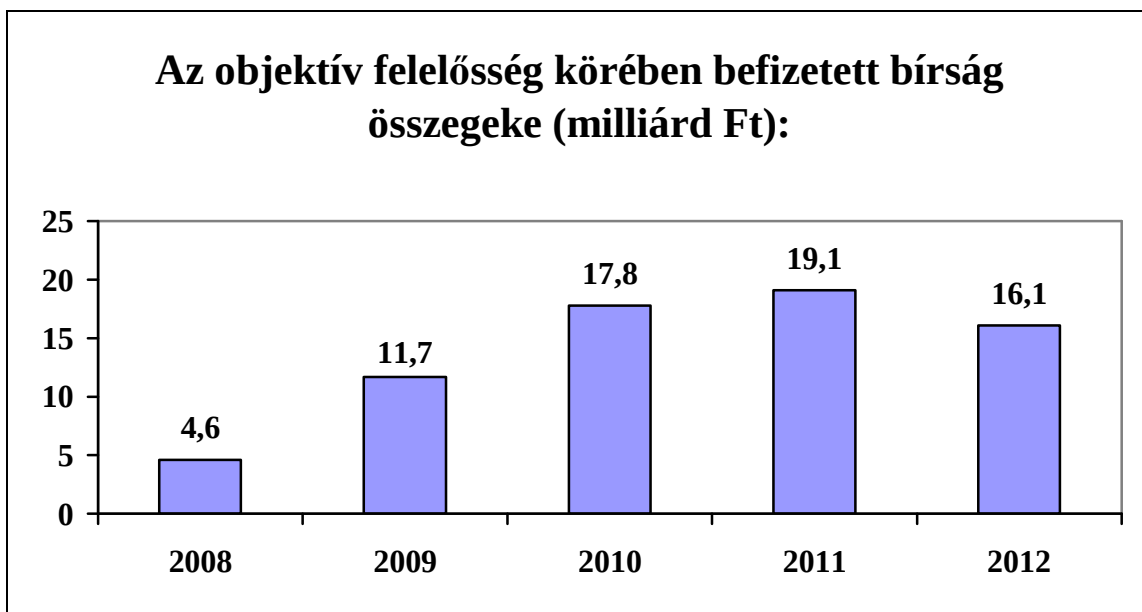


A beadványokat mindig a folyamatban levő ügyek számához kell viszonyítani, ami abból is látható, hogy a 2013-as év első kilenc hónapjában már 171.000 darab beadvány érkezett, de a megindított eljárások száma csak 288.000 darab volt.

⁴⁷ Forrás: trafficPOINT



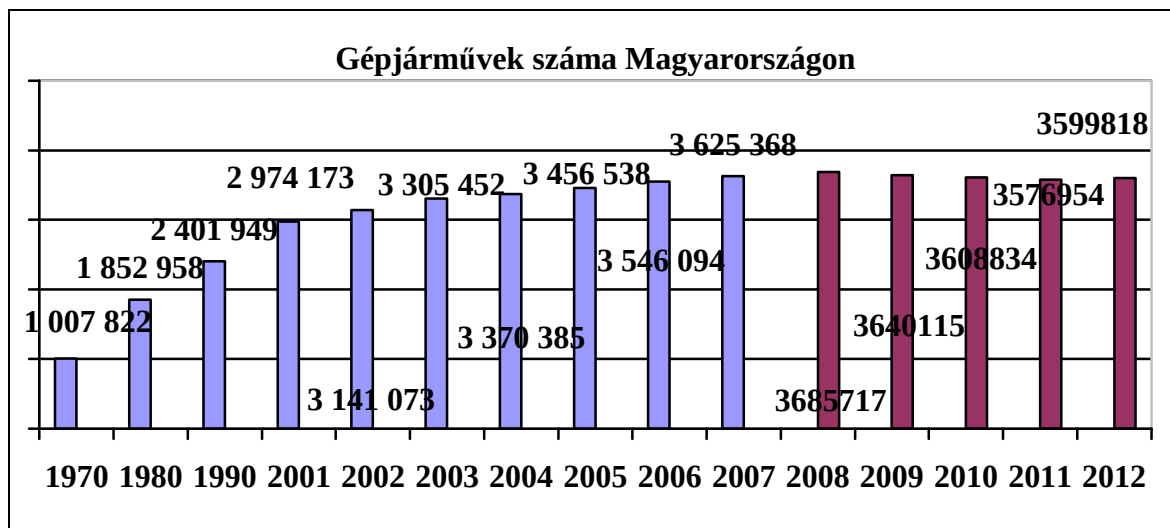
A személyi bérek és a rendszer működtetésén kívül, jelentős összeget emészt fel a levelezési költség, amely az első három évben 1.190 millió forint volt. A 2013-as év első kilenc hónapjában a levelezési költség 148, 5 millió forint volt.



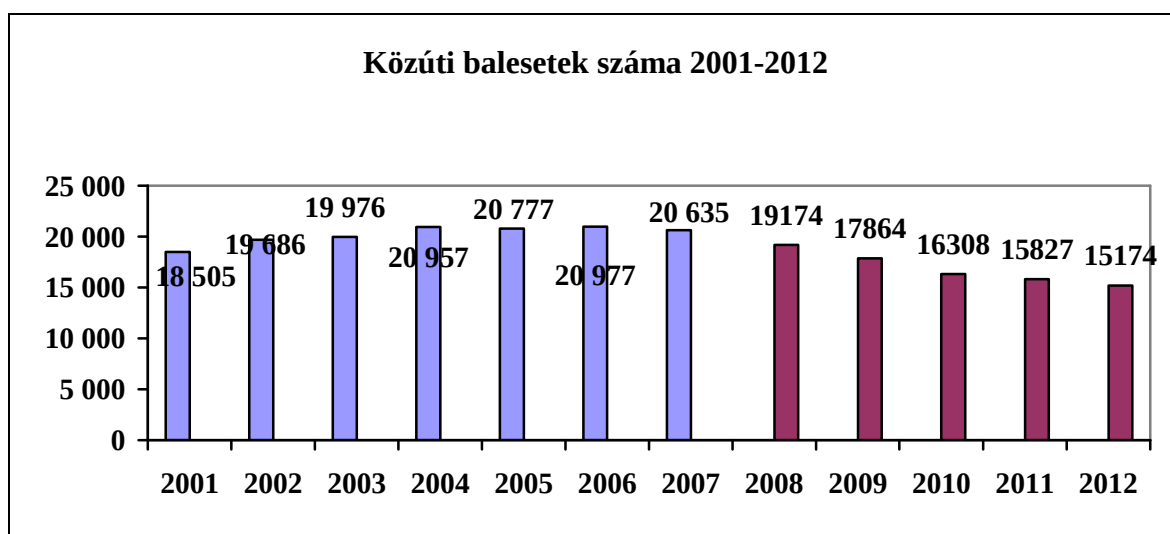
A megmentett kb. 2.200 ember életének „ára”. Az átlagos bírságösszeg a szolgálat három évében 34.500,- forint körül alakult. A bírságösszegek megoszlása a 7. számú mellékletben látható. A 2013-as év első kilenc hónapjában a befizetett bírságok összege 8 milliárd forint volt.

7. AZ OBJEKTÍV FELELŐSSÉG HATÁSA A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGRA

A 3. fejezetben bemutatam az objektív felelősség bevezetése előtti statisztikai adatokat. Annak érdekében, hogy a pontos következtetéseket tudjak levonni a dolgozatom befejező részében, ebben a fejezetben megismerhetjük az objektív felelősség bevezetése előtti és utáni statisztikai adatokat, mind a közúti gépjárművek, a baleseti adatok, valamint a sebességmérő berendezések tekintetében.



⁴⁸ A gépjárműállomány 1970-ben meghaladta az 1 milliót. Ez 1980-ra majdnem megduplázódott, 2001-ben pedig majdnem elérte a 3 milliót. A legnagyobb ütemű növekedés 2001 és 2007 között történt, mikor hat év alatt több mint 600.000-el nőtt a gépjárművek száma Magyarországon. 2008-2010-ig a számuk szinte állandó, majd 2011-től enyhe csökkenés tapasztalható.

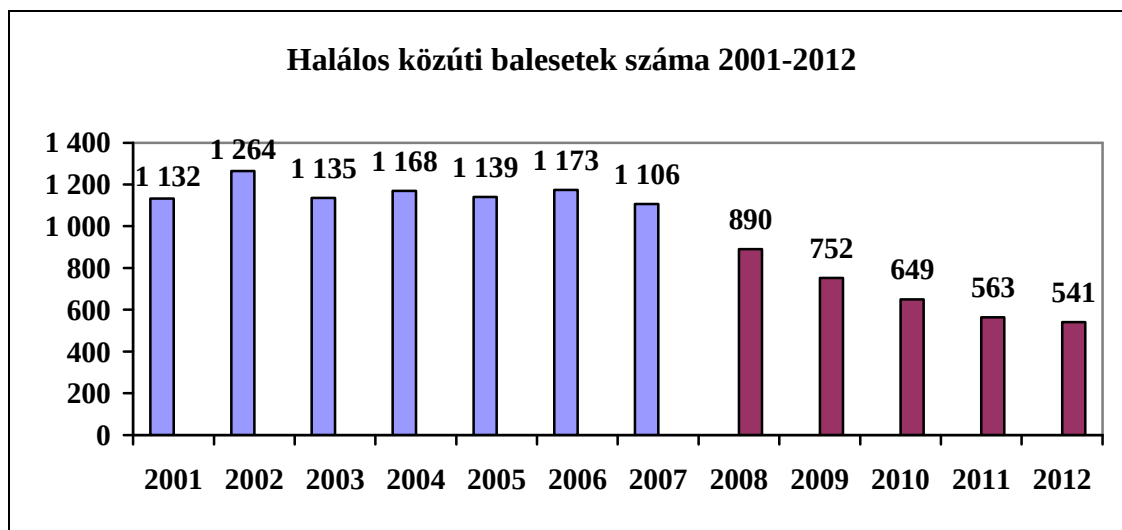


⁴⁹

⁴⁸ Forrás KSH

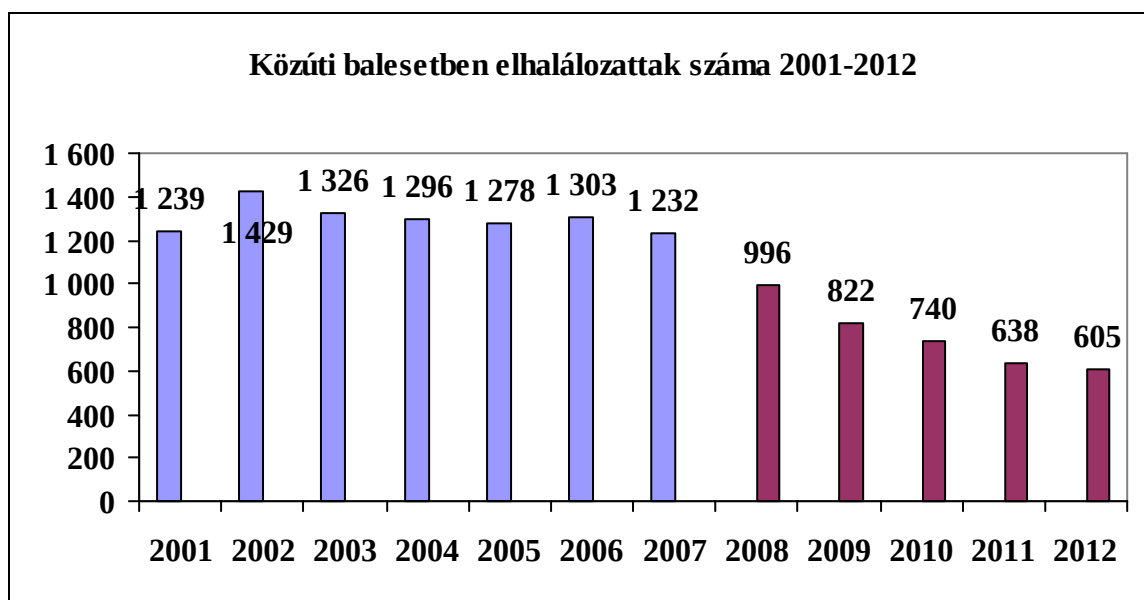
⁴⁹ Forrás KSH

A közúti balesetek száma 2004-ben majdnem elérte a 21000-et, majd 2007-ig mondhatni állandó szinten mozgott. Az objektív felelősség bevezetésekor, már az első évben csökkenni kezdett, és az 5 év alatt kb. 5461-el csökkent a balesetek száma.



50

A halálos balesetek száma kisebb-nagyobb kilengésekkel - a 2002-es év kivételével, amikor megközelítőleg 120-al meghaladta az átlagot - 1106 és 1173 között mozgott. A bevezetést követő első évben 226-al csökkent. Látható az is, hogy az 5. évben már a fele a 2007-es évben történteknek.

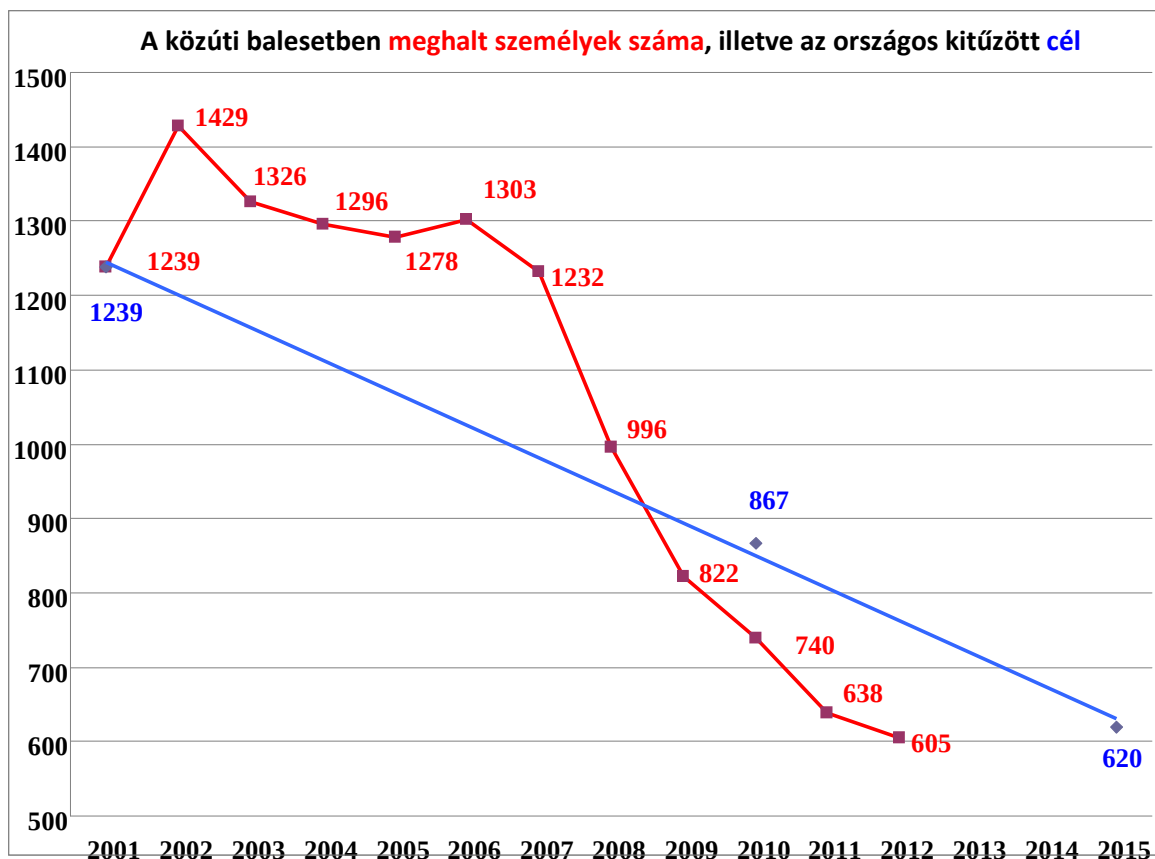


51

⁵⁰ Forrás KSH

⁵¹ Forrás KSH

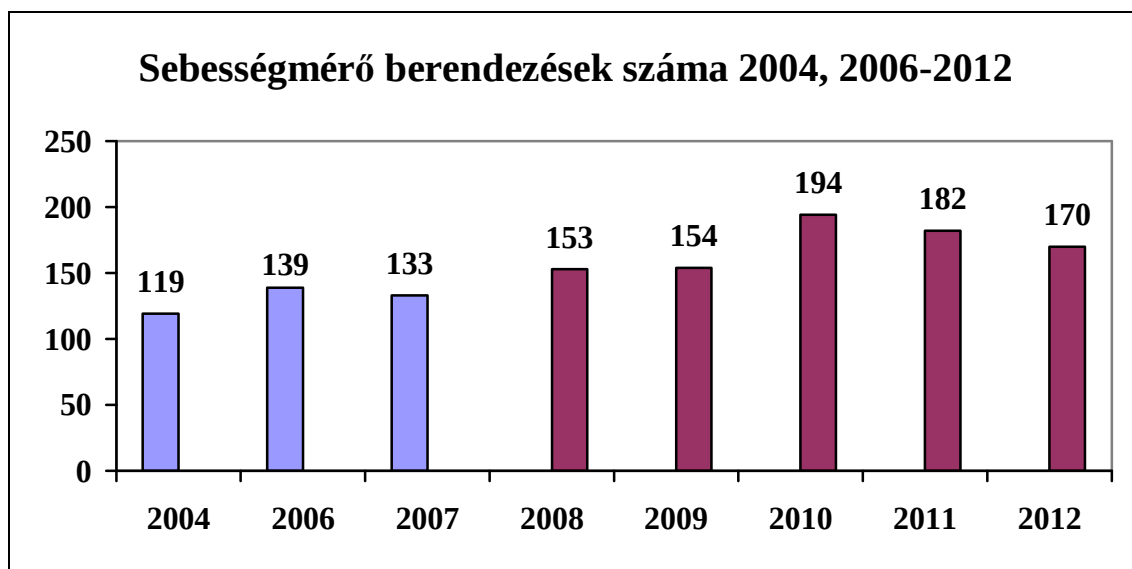
Az ábrán pontosan látható, hogy az objektív felelősség bevezetését követően milyen drasztikusan csökkent a közúti balesetben elhalálozottak száma. A 2013-as évre prognosztizáltak szerint ez a szám tovább csökken.



A fenti ábrán jól látható, hogy az Európai Közlekedéspolitikáról szóló „Fehér Könyvben” lefektetett azon cél, mely szerint a 2001. évben közúti közlekedési balesetben elhunytak számát 2010-re 50%-kal csökkenteni szükséges, Magyarország majdnem teljesítette. Az EU csatlakozást követően a hazai közlekedéspolitika nem volt ilyen derűlátó, és úgy gondolták, 2010-ig 30%-kal maximum 867 főre, 2015-ig 50%-kal maximum 620 főre csökkenthető⁵² a közúti balesetben elhalálozottak száma. Ennek a célnak az elérése a 2007-es közlekedésbiztonsági koncepciók szerint nem tűnt reálisnak az akkori eszközrendszer mellett.⁵³ Magyarország az objektív felelősség jogintézmények a bevezetésével 2012-re elérte a 2015-re megfogalmazott célokat a közúti balesetben elhalálozott személyek csökkentése tekintetében.

⁵² MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 2003-2015 19. oldal Budapest 2004.

⁵³ Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia I. Zöld Könyv 13. oldal, Budapest 2007.



A sebességmérő készülékek száma 2009 után megemelkedett, mivel 2009-ben - közbeszerzési eljárás és a csapatpróbát követően - beszerzésre került 55 darab SCS-103-as lézeres elven működő, a GKM. rendelet előírásainak megfelelő mérőműszer. A 2010-es év után a sebességmérő műszerek száma csökkenni kezdett, ez annak tudható be, hogy a rendőrség birtokában levő eszközök egy része kiöregedett és javításuk nem volt megoldott mivel (egy részük az 1980-as években (MicroSpeed), vagy esetleg még előbb (Mesta 1973-1974) kerültek a rendőrség üzemeltetésébe). Mára a fixen telepített mérőműszerek kivételével nincs alkalmazásban radaros elven működő mérőműszer.

A rendőrség tervei szerint a következő pár évben összesen 365 darab fix telepítésű, valamint 160 mobil sebességmérőt vásárolna (az előzetes tervek szerint a 160 darab mobil mérőműszer már 2013-ban rendszerbe állna). Az eszközök beszerzése indokolt, mivel a szerződések lejártával és az amortizációval számolva a sebességmérő berendezések száma 2013 év végére kb. 110 darabra csökken. Ezen készülékek - 5 darab műszer kivételével - hagyományos sebességmérő berendezések, amelyeket a jelenlegi jogszabályi rendelkezések szerint csak 2014. december 31-ig használhatóak az objektív felelősség hatálya alá tartozó eljárások dokumentálásához. A GKM rendelet meghozatalakor azzal számoltak, hogy a gyorsajtások visszaszorítása érdekében az emberi jelenlétet nem igénylő automata sebességmérő eszközöket és a mobil radar-, illetve lézernelven működő

⁵⁴ Forrás ORFK

berendezéseket egyaránt alkalmazni kell. Az automata sebességmérők hatékonyabban, gazdaságosabban és biztonságosabban üzemeltethetők, alkalmazásukat a szükséges jogi háttér - objektív felelősség - megteremtése tette lehetővé. Az automata eszközökkel nem felügyelt útszakaszokon a hagyományos, leállítós jellegű sebesség-ellenőrzést kell alkalmazni, melynek preventív hatása kiemelkedő. A sebesség-ellenőrzések fokozása technikai fejlesztéseket feltételez. Az amortizációs cserék mellett különös fontosságú, hogy a 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet alapján, annak hatályba lépése előtt a rendőri szervek által használatba vett sebességmérő berendezések legkésőbb 2012. december 31-ig használhatóak. Ez az előírás mintegy 150 db meglévő sebességmérő készüléket érint. 2009 januárjában az ORFK tendert írt ki – az 55 darab mobil eszköz mellett - összesen 600 (3x200) darab fixen telepített - a GKM rendelet előírásainak megfelelő - sebességmérő berendezés beszerzésére. Ebben a tenderben először győzteseket hirdettek, majd jó magyar szokás szerint megtámadták azt, a bíróság hiába adott igazat a tenderben másodiknak, a szerződést nem írták alá senkivel. Az ORFK költségvetési forráshiányra hivatkozva nem kötötte meg az eljárást lezáró szerződést a nyertesekkel.

A rendeletben eredetileg meghatározott határidőt az utolsó előtti pillanatban meghozott a 72/2012. (XII. 20.) NFM rendelettel további kettő évvel 2014. december 31-ig meghosszabították.⁵⁵

A fentiekből látható, hogy jogalkotó szándéka eredetileg az volt, hogy a rendőrség - a határidő első lejártáig, tehát 2012. december 31-ig – cserélje le az elavult eszközeit, és új - a jogalkotó szándékának megfelelő -, akár automatikus működésű fixen telepíthető, vagy mobil sebességmérő berendezést szerezenek be.

A fenti rendelkezést úgy kellett volna meghozni, hogy nem jelöl meg konkrét időpontot a már meglévő műszerek alkalmazhatóságára, hiszen ha a határidő lejár, attól még a műszer – a kétévente szükséges hitelesítést követően – ugyanúgy alkalmas joghatást kiváltó mérésre, így az objektív felelősség alá tartozó eljárásokban nem lehet felhasználni a mérés eredményét, de például szabálysértési eljárásban felhasználhatóak lennének.

Egyes gépjárművezetők eltévednek a versenypályák világából, és úgy gondolják, hogy a többi járművel a közutakon is versenyezniük kell. Ez a dolgozat nem a győztesekről szól,

⁵⁵ Hatályos 2012. december 28-tól

mégis többen „nyernek” az objektív felelősség intézményétől 300.000,- forint bírságot, de reméljük tapasztalatot is. A 8. számú mellékletben bemutatok három „győztest” a magyar közutakról.

Vannak olyanok, aki nem tanulnak és sorozatosan követnek el szabályszegéseket. A 9. mellékletben látható az ismételt szabályszegők száma. Látható, hogy van olyan magánszemély, aki 104 darab közigazgatási bírságot kapott, ez az átlag bírságösszeggel számolva is 3.588.000,- forint. Ha az átlagkeresetet figyelembe vesszük (2012. évben az alkalmazásban állók havi nettó átlagkeresete⁵⁶ 144.085,- forint volt) akkor ez az összeg 24,9 hónap munkabére.

⁵⁶ Forrás KSH

8. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KONCEPCIÓ AZ EURÓPAI UNIÓBAN

A Belügyminisztérium és a Nemzeti fejlesztési minisztérium 2011-ben kiadta a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 című kiadványát, amelyben a közlekedéspolitika határon átnyúló (a külföldiek által hazánkban elkövetett közlekedési jogsértések) szükségességét is felvetették.

„A szabályozási háttér rendszeres felülvizsgálatára és további módosítások végrehajtására a következő időszakban is szükség van. Mindenekelőtt sürgős megoldást kell találni arra, hogy a külföldi hatósági jelzéssel ellátott járművek vezetői által elkövetett szabályszegéseket végrehajtható szankciók kövessék. Napjainkban ugyanis ezek a szabályszegések többségükben felelősségre vonás nélkül zárulnak.”⁵⁷

8.1. A 2011/82/Eu Irányelv

Az irányelv és a hazai jogszabály megalkotásának oka a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető jogellenes cselekmények között a belső határok megszűnése és a nemzetközi személy- és áruforgalom növekedése következtében egyre növekvő számban vannak jelen határon átnyúló ügyek, amikor a jogsértést elkövető személy és/vagy az eszközéül szolgáló gépjármű a jogsértés helyéhez képest külföldi. Ilyen esetekben a jogsértés helye szerinti állam hatóságainak kevés eszköz áll rendelkezésükre, mivel - amennyiben csak technikai eszközzel regisztrálják a jogsértés elkövetését - nem férnek hozzá a üzemeltető/használó, valamint a gépjármű adataihoz. Amennyiben a bírság kiszabására sor kerül, és a bírság megfizetésére nem kerül sor teljes mértékben hiányoznak a másik államban való behajtást lehetővé tevő jogi eszközök. Problémaként merült fel továbbá, hogy az egyes tagországok az azonos törvényi tényállásokat eltérően ítélik meg. A szankcionálás eltérősége - valamint a behajtási korlátok - számottevően rontják a közlekedési morált, hiszen a külföldi gépjárművetetők államukon kívül úgy érzik, nem fenyegeti őket a szankció, ezért hajlamosabbak figyelmen kívül hagyni a közlekedési szabályokat. Megjegyezendő, hogy szabályszegések/szabálysértések esetén a büntetőjogi jogsegély kialakult intézményrendszere sem alkalmazható.

Azért, hogy a szabályszegések elkövetőinek szankcionálása ne csak az elkövetés helye szerinti tagállam gépjárműveire terjedjen ki, az Európai Parlament és a Tanács 2011.

⁵⁷ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 27. oldal, Budapest 2011.

október 25-én Strasbourgban meghozta a 2011/82/Eu Irányelvet a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről.

Az első cikkben meghatározták a célt, amely a következő: „Ezen irányelv célja, hogy valamennyi uniós úthasználó számára magas szintű védelmet biztosítson a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekkel kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének, és ezáltal a szankciók végrehajtásának elősegítésével, amikor a jogsértéseket elkövető jármű nem a jogsértés elkövetése szerinti tagállamban van nyilvántartva.”⁵⁸

A második cikkben meghatározták azt a 8 szabályszegést, amelyre az irányelv hatálya kiterjed. Ezek azok, amelyek a legjobban veszélyeztetik a közúti közlekedésbiztonságot és ez által indokolt az országhatáron átnyúlva is szankcionálni:

- „a) sebességhatár túllépése;
- b) biztonsági öv használatának mellőzése;
- c) forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása;
- d) ittas járművezetés;
- e) kábítószer hatása alatt történő járművezetés;
- f) bukósisak viselésének elmulasztása;
- g) tiltott sávban történő közlekedés;
- h) mobiltelefon vagy más kommunikációs eszköz jogellenes használata vezetés közben.”

Az objektív felelősség szempontjából az alábbi három szabályszegés tartozik az irányelv hatálya alá.

1. **sebességhatár túllépése:** az adott út és járműtípus vonatkozásában a jogsértés helye szerinti tagállamban hatályban lévő sebességhatár túllépése,
2. **forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása:** a forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzése vagy a megállást előíró más vonatkozó jelzés ellenére történő továbbhajtás, a jogsértés helye szerinti tagállam joga által meghatározottak szerint,
3. **tiltott sávban történő közlekedés:** a közút egy szakaszának – például a leállósávnak, a tömegközlekedés számára fenntartott sávnak, illetve a forgalmi dugó vagy építési munkák miatt ideiglenesen lezárt sávnak a – jogellenes használata, a jogsértés helye szerinti tagállam joga által meghatározottak szerint.

⁵⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2011/82/Eu Irányelve 2. cikk, Strasbourg 2011. október 25.

A fenti szabályszegések közül a sebességhatár átlépése a legnagyobb számú. Ezen szabályszegésnek a legnagyobb a társadalmi elfogadottsága kvázi nem tekintik jogsértésnek.

8.2. A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt alkalmazott jogkövetkezmények határon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló regionális megállapodás.

Ausztria és Magyarország 2011-ben kidolgozott egy kétoldalú megállapodást a 2011/82/Eu irányelv végrehatásához. Az egyezményhez csatlakozott Bulgária és Horvátország is, így az eredetileg kétoldalú egyezmény négyoldalú egyezményként került aláírásra a magyarországi Mátraházán 2011. október 11-én. Az egyezményt Magyarország a 2012. évi CLXX. törvénnyel emelte be jogrendszerébe.

A többoldalú egyezmény hazai jogba való integrálásának célja, hogy a közúti közlekedésbiztonság határon átnyúló elősegítése terén európai uniós kötelezettségeinknek, valamint regionális/nemzetközi szerepvállalásunknak eleget tegyünk. A törvény elfogadásának további célja a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló 2011. október 25-i 2011/82/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv törvényi szintű megvalósítása. A törvény kihirdetése pedig a belső jog részévé teszi a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések jogkövetkezményei határon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló regionális megállapodás rendelkezéseit. Ennek segítségével szankcionálni lehet a külföldi által Magyarországon vagy a magyar hatósági jelzéssel ellátott gépjárművel külföldön elkövetett közúti közlekedési jogsértést és ez által a közúti közlekedésbiztonságot további lehet javítani.

A fenti irányelv és többoldalú megállapodás az alapja az EUCARIS rendszernek

„Az EUCARIS (Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszer) egy egyedülálló rendszer, amely lehetőséget biztosít az országoknak, hogy megosszák a gépjármű és vezetői engedély nyilvántartási információikat.

Az EUCARIS rendszert kormányzati szervek, hatóságok fejlesztették ki, és ők a közvetlen felhasználók is. Segítséget nyújt a gépjárműlopások, valamint a nyilvántartási csalások elleni küzdelemben.

A rendszerből lekérdezhető adatok három fő csoportra oszthatók:

gépjárműadatok

tulajdonos / üzembentartó adatok

vezetői engedély adatok

Az EUCARIS hozzájárul a jogsértések megelőzéséhez, felderítéséhez és üldözéséhez, valamint jelentős szerepet játszik a nemzeti gépjármű és vezetői engedély nyilvántartások pontos és naprakész vezetésében. A gyors adatcsere növeli a közigazgatási eljárások hatékonyságát, eredményességét és pontosságát.

Az EUCARIS rendszert használó országokból származó gépjármű dokumentumok, és a külföldről behozott gépjárművek ellenőrzésre kerülnek az újbóli nyilvántartásba vételt megelőzően. Ezáltal eredményesen kiszűrhetők és megelőzhetők a csalások, bűncselekmények.

Magyarország előnye az EUCARIS tagságból

Az EUCARIS rendszerben történő részvételünk nagymértékben elősegíti az importált járművek ellenőrzését. Közvetlen ellenőrzési lehetőséget biztosít a külföldi nyilvántartásokban, növeli az illetékes hatóságok bűnüldözési tevékenységének hatékonyságát, valamint jelentős mértékben csökkenti az ellenőrzésre fordított ügyintézési időt.

Jelenleg az EUCARIS rendszer magyar ágán csak a járműnyilvántartásból szolgáltatunk adatot a többi felhasználó tagállam számára automatizált formában, és így kapunk mi is adatokat a többi tagállam járműnyilvántartásából.

Az EUCARIS rendszer lehetőséget ad a vezetői engedély adatok lekérdezésére is, de a magyarországi törvényi szabályozás hiánya miatt ez még nem biztosított.

A tulajdonos/üzembentartó adatok cseréjét az azokhoz kapcsolódó lakcímadatokkal együtt az Európai Unió prümi határozatain alapuló úgynevezett Prümi funkciók fejlesztésének keretében valósítja meg a KEK KH. Az EUCARIS rendszer Prümi funkciójának kialakítása mind a 27 tagállam számára uniós normán alapuló kötelezettség, és az éles üzembeállítás esetén minden uniós tagállam között ténylegesen megvalósuló adatcserét jelent majd.”⁵⁹

⁵⁹ <http://www.nyilvantarto.hu/hu/eucaris> 2013. október 15.

BEFEJEZÉS, JAVASLATOK

Az dolgozatomban bemutattam, hogy az objektív felelősség bevezetését követően a közúti halálos balesetek száma, továbbá a balesetben elhalálozott személyek száma a felére csökkent. Az a nagy kérdés, hogy csökkenthető-e az áldozatok száma tovább? Mindenképpen. Megállapítható, hogy a rendőrség közlekedésbiztonsági, baleset-megelőzési tevékenysége, a saját koncepciójában megfogalmazott feladatok végrehajtása eddig jól alakult, a célkitűzések helyesek voltak, melyet az eredmények is igazolják. Az objektív felelősség bevezetése jó példa arra, hogy a közlekedés résztvevőit rá lehet venni a szabályok betartására. Ezen szabályok bevezetése és alkalmazása, betartása, betartatása nemcsak rendőrségi, hanem össztársadalmi érdek, nem is beszélve a családot és a nemzetgazdaságot érintő kárról (orvosi költség, a család megélhetése, stb. ami kb. évi 270 milliárd Ft). Az objektív felelősségre tekinthetünk úgy is, hogy a fennállásának 5 éve alatt a 69,3 milliárd forintért megmentett kb. 2200 emberi életet. Itt fel kell tennünk az a kérdést, hogy kifejezhető e forintálisan az emberi élet. Aki már vesztette el szeretetét közlekedési balesetben, az biztosan azt a válasz adja, hogy nem. Természetesen vannak kutatások, számítások, hogy nemzetgazdasági értelemben „mennyit ér az emberi élet”, ez 2000 évi árszinten 61 millió forint/fő volt.⁶⁰ Ha ezen összeg alapján kiszámítjuk, azt hogy mennyit takarított meg a nemzetgazdaság akkor látjuk, hogy 134,2 milliárd forint jön ki. Ha ehhez hozzáteesszük a befolyt bírságok összegét, ez már 203,5 milliárd forint, tehát 2007-óta ennyi bevétele volt az államnak. Természetesen ebből az összegből lejön a rendőrök és egyéb résztvevők bére, valamint az összeg, amibe a rendszer kiépítése és a szükséges műszerek kerültek. A költségek levonása után a „haszon” továbbra is jelentős összeget képvisel.

A rendőrségnek a következő 10 évre elkészült tervekben európai szintű elvárásokat kellene megfogalmazni, amely során fel kell használni az eddigi tapasztalatait, tehát egy olyan alapra kell építkezni, amely az elmúlt 5 év alatt bizonyított. Itt nem feltétlenül a bírságok összegének emelésére kell gondolni, hanem az eljárások hatékonyságát kell növelni és gyorsítani azoknak a lefolytatását. Jelenleg is jelentős számban vannak olyan eljárások, amelyek 2010-ben vagy 2011-ben indultak, de található még folyamatban olyan eljárás is, amely a 2008-as évben született.

⁶⁰ Forrás Közlekedéstudományi Intézet (KTI)

Álláspontom szerint a többéves jogalkalmazási tevékenység rámutat arra, hogy az objektív felelősség elvén alapuló bírságolási eljárások eredményes, hatékony és költségtakarékos lefolytatása érdekében indokolt lenne a fenti szabályszegéseket nem a közigazgatási hatósági eljárási törvény rendelkezései alapján lefolytatni, különös tekintettel arra, hogy a Ket. alapvetően egy szolgáltatás típusú eljárás szabályozására alkalmas, szemben az objektív felelősség körébe vont szabályszegésekkel összefüggésben folytatott eljárások „puszta eredményközpontúságával”. Részben ugyanezen okok miatt a szabálysértési törvény rendelkezéseinek alkalmazhatósága is kizárt, leglényegesebb elhatárolási elemként kiemelve, hogy a szabálysértés megállapítása - szemben a Korm. rendelet által szankcionált szabályszegésekkel - a felróhatóságon, azaz a szubjektív felelősség elvén nyugszik, szemben a bírságolási eljárást bevezető jogalkotói szándékkal, mely az üzemmentartó objektív felelősségét vezette be.

Mindezek alapján megállapítható, hogy indokolt és célszerű lenne az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések vizsgálatát - az ezen eljárástípusra „optimalizált” eljárási szabályrendszert magában foglaló - ún. kivett eljárásban lefolytatni.

Ezzel a külön eljárási jogszabállyal elkerülhetőek lennének az eljárások elhúzódása, mivel egy szankció akkor lehet hatásos, ha a cselekmény elkövetését követően rövid időn belül megkapja az eljárás alá vont - az üzemmentartói jogviszonyból adódóan vélelmezett, vagy a fordított felelősség alapján megnevezett személy - az elkövetett cselekményért járó szankciót.

Minél előbb meg kell valósítani a külföldi hatósági járművekkel elkövetett szabályszegések elkövetőinek szankcionálását elősegítő jogszabályok minél előbbi bevezetését (EUCARIS), különös tekintettel az Európai Parlament és a Tanács 2011/82/EU irányelvében megfogalmazott a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítését. Az EUCARIS rendszert az előzetes adatok szerint 2013. november 07-től kívánják bevezetni hazánkban.

A telepített pillanatnyi sebességet mérő, eszközök helyett, mivel hatékonyságuk csak az eszköz közelében érvényesül átlagsebesség mérő ún. section control (szakasz-ellenőrzés) rendszerek alkalmazhatóságát kell előtérbe helyezni, melyek számos uniós tagállamban már sikerrel bizonyítottak. A section control előnye, hogy a sebességmérés, s ezáltal, a

jogkövetés kikényszerítése nem egy adott ponton, hanem hosszabb útszakaszon történik, továbbá a nemzetközi tapasztalatok alapján ennek a mérési módszernek a társadalmi elfogadottsága is nagyobb.

A sebességmérő műszerekkel le kell fedni az ország egész területét, de ehhez elsődlegesen fejleszteni kell az ország közúthálózatát, el kell érni, hogy úgy lehessen megközelíteni minden települést, hogy a gyorsforgalmi útról lehajtva maximum 20-30 percet keljen alsórendű úton közlekedni.

A szigorítani kellene a gépjárművezetők képzési feltételeit is, valamint meghatározott időközönként továbbképzéseket kell a gépjárművezetők részére kötelezővé tenni, amely során elméleti és gyakorlati tudásukról számot kellene adni. A gyakorlati oktatás során fel kell készíteni a gépjárművezetőket a különböző időjárási viszonyokra pl.: skid-car segítségével. A skid-car-os képzés bevezetése a vezetői engedély megszerzése során olyan gyakorlati tapasztalattal ruházná fel a vezetőt, amely egyébként - sok esetben - csak „vér” árán tud megtanulni.

Az „Új fehér könyv” a következő 40 évre fogalmaz meg irányokat (2011-2050)

FEHÉR KÖNYV Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.

A könyv I. mellékletében az intézkedések között találjuk az 1.4. fejezetet. Ezen fejezet 16. pontja fogalmazza meg a következő 40 év közlekedésbiztonsági irányait:

„1.4. Emberéletek ezreinek megmentése a közlekedésbiztonságra vonatkozó fellépések révén...

...16. A halálos kimenetelű balesetek teljes kiküszöbölése felé

A közútbiztonsági technológiák – köztük a járművezetőt támogató rendszerek, az (intelligens) sebességkorlátozók, a biztonsági öv bekötésére figyelmeztető jelzések, az eSegélyhívó és a kooperatív rendszerek –, valamint az infrastruktúra és a járművek közötti kapcsolódási pontok harmonizációja és bevezetése, továbbá a műszaki vizsgáztatás javítása, többek között az alternatív meghajtású járművek vonatkozásában.

- A közúti közlekedési balesetekre és a vészhelyzeti szolgálatokra vonatkozó átfogó stratégia kidolgozása, ezen belül a sérülések és a halálos kimenetelű balesetek tekintetében egységes definíciók és osztályozási kategóriák rögzítése, a sérülések számának csökkentésére vonatkozó célszámok elfogadása érdekében.*

- A képzés és az oktatás középpontba állítása a közlekedés valamennyi igénybevevője esetében, valamint a biztonsági felszerelések (a biztonsági öv és a védőruha) használatának népszerűsítése, és az illetéktelen beavatkozások elleni fellépés.*

• *A veszélyeztetett úthasználók, így a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok védelmének fokozása többek között az infrastruktúra és a járműtechnológiák biztonságosabbá tétele révén.*⁶¹

„A megengedett sebesség betartása nemcsak biztonságosabb, de a az üvegháztartást okozó gázok kibocsátását is jelentősen csökkenti. Itt azok a technológiák tűnnek a legígéretesebbnek, amellyel:

- a forgalmi helyzet

- útviszonyok

*- és a külső körülmények (pl. időjárás) alapján minden pillanatban képesek megállapítani az optimális sebességet, és ezt az információt kijelzőn, vagy a fedélzeti kommunikációs rendszer segítségével közlik a járművezetővel.*⁶²

A fenti célok megvalósításával megközelíthető lenne az „Új” Fehér Könyvben megfogalmazott cél: **„A halálos kimenetelű balesetek teljes kiküszöbölése felé”**.

A 2013. év első félévi adatai alapján kedvező hír, hogy a balesetben meghalt személyek száma a tavaly első félévi 284 főről idén június végéig 237 főre csökkent. A 47 emberi élet megmentése jelentős, 16,55%-os csökkenést jelent.⁶³

⁶¹ Új fehér könyv Brüsszel, 2011. március 28.

⁶² Dr. Irk Ferenc RTF Közlekedési alapismeretek Budapest

⁶³ <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/csokkeno-balesetszam-kevesebb-aldozattal> 2013. október 16.

Irodalomjegyzék

- Dr. Irk Ferenc, Dr. Major Róbert, Klobusitzky György, Dr. Varga Ádám RTF. Módszertani füzetek: Közlekedési alapismeretek, Budapest,
- 1952. évi III. törvény a polgári perrendtartásról,
- 1/1975. (II. 5.) KPM rendelet a közúti közlekedés szabályairól,
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről,
- 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról,
- 1994. évi XXXIV. törvény a rendőrségről,
- 1990. évi XCIII. törvény az illetékekről,
- 2036/1993. (IX. 9.) Korm. határozat a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programról,
- 2212/1996. (VII. 31.) Korm. határozat a magyar közlekedéspolitikáról,
- 28/1999. (V. 25.) ORFK intézkedés a rendőrség által alkalmazott közúti sebesség- és forgalomellenőrző technikai eszközök használatáról,
- 1999. évi LXIX. törvény a szabálysértésekről,
- 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről,
- 1999. évi LXXXIV. törvény a közúti közlekedési nyilvántartásról,
- 2000. évi CXXVIII. törvény a közúti közlekedési előéleti pontrendszeréről,
- 236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet a közúti közlekedési előéleti pontrendszeréről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról,
- Az Európai Közösségek Bizottsága: „FEHÉR KÖNYV” Európai közlekedéspolitika 2010-ig, Brüsszel 2001.,
- Magyar Közlekedéspolitika 2003 - 2015 Budapest 2004,
- 2004. évi CXL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól,
- Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007-2020 Budapest 2007,
- 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről,
- 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvett készítő eszközre vonatkozó követelményekről,
- az Alkotmánybíróság 60/2009. (V. 28.) határozata,

- 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról,
- az Új FEHÉR KÖNYV Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, Brüsszel 2011.,
- Az Európai Parlament és a Tanács 2011/82/Eu irányelv Strasbourg 2011. október 25.,
- Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011 - 2013 Budapest 2011,
- 2012. évi II. törvény. a szabálysértésekről,
- 2012. évi CLXX. törvény a Bolgár Köztársaság, a Horvát Köztársaság, Magyarország és az Osztrák Köztársaság között a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt alkalmazott jogkövetkezmények határon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről, valamint egyes törvényeknek a közlekedésbiztonságot elősegítő európai uniós és nemzetközi kötelezettségek végrehajtásához szükséges módosításáról,
- 26/2013. (VI. 28.) ORFK utasítás a közlekedési jogsértést dokumentáló technikai eszközök rendőrségi alkalmazásáról,
- Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI),
- www.police.hu,
- www.Ksh.hu,
- www.bbc.co.uk,
- <https://www.microsoft.com/hun>.

Mellékletek

1. számú melléklet

A 410/2007-es kormányrendelet mellékletei a jogszabály kihirdetésekor

2. számú melléklet

A 410/2007-es kormányrendelet mellékletei jelenleg hatályos rendelkezései 2013. szeptember 01-től

3. számú melléklet

A gazdasági és közlekedési miniszter 18/2008-as rendelete a jogszabály kihirdetésekor

4. számú melléklet

A gazdasági és közlekedési miniszter 18/2008-as rendelete a jogszabály hatályos rendelkezései 2013. június 19-től

5. számú melléklet

A Közigazgatási eljárások száma éves szinten a Robotzsaru Neo rendszerben 2008. május 1-től 2010. február 28-ig.

6. számú melléklet

A Közigazgatási Hatósági Szolgálatnál az szabályszegések típusának megoszlása éves szinten, valamint az ügyek száma havi bontásban a trafficPOINT rendszerben 2010. február 01-től 2013. szeptember 30-ig.

7. számú melléklet

Bírságösszegek megoszlása

8. számú melléklet

„Győztesek”

9. számú melléklet

Ismételt szabályszegők

1. számú melléklet

A 410/2007-es kormányrendelet mellékletei a jogszabály kihirdetésekor

1. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezések (a megengedett legnagyobb sebesség túllépésének mértéke a megengedett legnagyobb sebesség %-ában)	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	50 km/óra sebességig: a) 30%-tól 50%-ig b) 50% felett 60%-ig c) 60% felett 80%-ig d) 80% felett 100%-ig e) 100% felett 150%-ig f) 150% felett	14. § (1) bekezdés d) pont 26. § (1) és (2) bekezdés 39. § (1) bekezdés 39/A. § (2) bekezdés	a) 30 000 b) 40 000 c) 60 000 d) 90 000 e) 130 000 f) 300 000
2.	50 km/óra felett 100 km/óra sebességig: a) 20%-tól 30%-ig b) 30% felett 50%-ig c) 50% felett 70%-ig d) 70% felett 100%-ig e) 100% felett 150%-ig f) 150% felett	14. § (1) bekezdés d) pont 26. § (1) és (2) bekezdés	a) 30 000 b) 40 000 c) 60 000 d) 90 000 e) 130 000 f) 300 000
3.	100 km/óra sebesség felett: a) 10% felett 20%-ig b) 20% felett 40%-ig c) 40% felett 50%-ig d) 50% felett 60%-ig e) 60% felett 80%-ig f) 80% felett 100%-ig g) 100% felett	14. § (1) bekezdés d) pont 26. § (1) és (2) bekezdés	a) 30 000 b) 50 000 c) 80 000 d) 120 000 e) 150 000 f) 200 000 g) 300 000

2. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A vasúti átjárón való áthaladásra vonatkozó rendelkezések	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	A vasúti átjáró előtti megállásra vonatkozó rendelkezések	39. § (3) bekezdés b), c), e), h) pont	100 000
2.	A vasúti átjáróra történő ráhajtásra vonatkozó rendelkezések	39. § (5) bekezdés a) és b) pont	300 000

3. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek jelzései	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	A fényjelző készülék előtti megállási kötelezettség	9. § (4) bekezdés c) pont	50 000
2.	A továbbhaladás tilalmát jelző fényjelzés	9. § (4) bekezdés d) pont	100 000

4. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A járművel történő megállásra és várakozásra	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	A megállás tilalmára	15. § (1) bekezdés a) pont 40. § (5) bekezdés a), c), d), e), f), g), h), i), j), l), m) pont	30 000
2.	A várakozás tilalmára	41. § (2) bekezdés a), c), d) pont	30 000

5. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	Az autópálya leálló sávjának igénybevételére	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	Haladás a leálló sávon	36. § (1) bekezdés és 37. § (2) bekezdés	150 000
2.	Megállás az útesten és a leálló sávon	37. § (4) bekezdés	100 000

6. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	A behajtás tilalmára	13. § (1) bekezdés g), g/1, i), i/1) pont 14. § (1) bekezdés n), z) pont	50 000
2.	A kötelező haladási irányra	13. § (1) bekezdés a), a/1), b), c) pont 14. § (1) bekezdés a), b), c) pont	50 000

7. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A természet védelmére	A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény	Bírság összege Ft-ban
1.	A gépjárművel engedély nélkül történő közlekedés a) védett természeti területen b) fokozottan védett természeti területen	38. § (1) bekezdés j) pont	a) 150 000 b) 300 000
2.	Az engedélyezett közlekedési útról való letérés a védett vagy fokozottan védett természeti területen	38. § (1) bekezdés j) pont	100 000

A Rendőrség Magyar Államkincstár számlaszámai

Név	Magyar Államkincstár számlaszáma
Budapesti Rendőr-főkapitányság	10023002-01451430-00000000
Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság	10024003-01451485-00000000
Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Rendőr-főkapitányság	10027006-01451519-00000000
Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság	10028007-01451526-00000000
Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság	10029008-01451533-00000000
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság	10044001-01451605-00000000
Vas Megyei Rendőr-főkapitányság	10047004-01451636-00000000
Országos Rendőr-főkapitányság	10023002-01451722-00000000

2. számú melléklet

A 410/2007-es kormányrendelet mellékletei jelenleg hatályos rendelkezései 2013. szeptember 01-től

1. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezések (a megengedett legnagyobb sebesség túllépésének mértéke km/ó-ban)	Bírság összege forintban	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet
1.	<i>50 km/óra sebességig</i>		
	a) 15 km/óra felett 25 km/óráig	a) 30 000	14. § (1) bekezdés d) pont
	b) 25 km/óra felett 35 km/óráig	b) 45 000	14. § (1) bekezdés z) 1. pont
	c) 35 km/óra felett 45 km/óráig	c) 60 000	26. § (1) és (2) bekezdés
	d) 45 km/óra felett 55 km/óráig	d) 90 000	39/A. § (2) bekezdés
	e) 55 km/óra felett 65 km/óráig	e) 130 000	
	f) 65 km/óra felett 75 km/óráig	f) 200 000	
	g) 75 km/óra felett	g) 300 000	
2.	<i>50 km/óra felett 100 km/óra sebességig</i>		
	a) 15 km/óra felett 30 km/óráig	a) 30 000	14. § (1) bekezdés d) pont
	b) 30 km/óra felett 45 km/óráig	b) 45 000	26. § (1) és (2) bekezdés
	c) 45 km/óra felett 60 km/óráig	c) 60 000	
	d) 60 km/óra felett 75 km/óráig	d) 90 000	
	e) 75 km/óra felett 90 km/óráig	e) 130 000	
	f) 90 km/óra felett 105 km/óráig	f) 200 000	
	g) 105 km/óra felett	g) 300 000	
3.	<i>100 km/óra sebesség felett</i>		
	a) 20 km/óra felett 35 km/óráig	a) 30 000	14. § (1) bekezdés d) pont
	b) 35 km/óra felett 50 km/óráig	b) 45 000	26. § (1) és (2) bekezdés
	c) 50 km/óra felett 65 km/óráig	c) 60 000	
	d) 65 km/óra felett 80 km/óráig	d) 90 000	
	e) 80 km/óra felett 95 km/óráig	e) 130 000	
	f) 95 km/óra felett 110 km/óráig	f) 200 000	
	g) 110 km/óra felett	g) 300 000	

2. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A vasúti átjárón való áthaladásra vonatkozó rendelkezések	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege forintban
1.	A vasúti átjáró előtti megállásra vonatkozó rendelkezések	39. § (3) bekezdés b), c), e), h) pont	30 000
2.	A vasúti átjáróra történő ráhajtásra vonatkozó rendelkezések	39. § (5) bekezdés a) és b) pont	60 000

3. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A továbbhaladás tilalmára vonatkozó rendelkezések	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege forintban
1.	A továbbhaladás tilalmát jelző fényjelzés	9. § (4) bekezdés d) pont	50 000

4. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. Rendelethez

A 228/2012. (VIII. 23.) Korm. Rendelet Hatályon kívül helyezte 2012.09.01-jén

5. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	Az autópálya leálló sávjának igénybevételére vonatkozó rendelkezések	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege forintban
1.	Haladás a leálló sávon	36. § (1) bekezdés és 37. § (2) bekezdés	100 000

6. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet	Bírság összege Ft-ban
1.	A behajtás tilalmára	13. § (1) bekezdés g), g/1, i), i/1) pont 14. § (1) bekezdés n), z) pont	30 000
2.	A kötelező haladási irányra	13. § (1) bekezdés a), a/1), b), c) pont 14. § (1) bekezdés a), b), c) pont	50 000
3.	Korlátozott forgalmú övezetre (zóna)	14. § (1) bekezdés z/2) pont	30 000

7. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

Sorszám	A természet védelmére	A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény	Bírság összege Ft-ban
1.	A gépjárművel engedély nélkül történő közlekedés a) védett természeti területen b) fokozottan védett természeti területen	38. § (1) bekezdés j) pont	a) 150 000 b) 300 000
2.	Az engedélyezett közlekedési útról való letérés a védett vagy fokozottan védett természeti területen	38. § (1) bekezdés j) pont	100 000

8. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

A 69/2009. (IV. 2.) Korm. Rendelet Hatályon kívül helyezte 2010.03.01-jén

9. melléklet a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelethez

	A	B		
		B1	B2	B3
1.	az ED törvény szerinti szabályszegés	A bírság mértéke járműkategóriánként		
		J2	J3	J4
2.	ED törvény 14. § a) pontja	140 000	150 000	165 000
3.	ED törvény 14. § b) pontja	80 000	90 000	110 000
4.	ED törvény 14. § c) pontja	140 000	150 000	165 000

3. számú melléklet

A gazdasági és közlekedési miniszter 18/2008-as rendelete a jogszabály kihirdetésekor

18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközre vonatkozó követelményekről

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés *b)* pont 26. alpontjában kapott felhatalmazás alapján, a gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § *e)* pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. § (1) E rendelet hatálya kiterjed a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló jogszabályban meghatározott szabályszegések elkövetésének bizonyításához alkalmazott

a) ellenőrző berendezésekre, az ezekre vonatkozó követelményekre és működtetési feltételekre,

b) ellenőrző berendezéshez kapcsolódó elektronikus adattovábbító rendszerre, az erre vonatkozó követelményekre és működtetési feltételekre,

c) ellenőrző berendezés által elektronikus úton készített felvételek tartalmára,

d) *c)* pont szerinti felvételek rögzítésére és elektronikus úton történő továbbítására,

e) elektronikus közúti ellenőrző rendszer elhelyezési (telepítési) és működtetési feltételeire.

(2) A rendelet személyi hatálya kiterjed a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközöket, valamint az elektronikus adattovábbító rendszert üzemeltető jogi személyekre, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságokra és egyéni vállalkozókra.

2. § E rendelet alkalmazásában

a) **szabályszegés:** a gépjármű használata során a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló külön jogszabályban meghatározott jogszabályi rendelkezések megsértése,

b) **ellenőrző berendezés:** a gépjármű használata során a közúton és a természetvédelmi területen (a továbbiakban együtt: közút) elkövetett szabályszegések elektronikus módon történő dokumentálására alkalmas berendezés,

c) **pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés:** olyan ellenőrző berendezés, amely a jármű pillanatnyi sebességét a mérésügyről szóló jogszabályban meghatározott közúti ellenőrzésre szolgáló járműsebesség-mérővel határozza meg,

d) **átlagsebesség-ellenőrző rendszer:** olyan ellenőrző berendezésekből kialakított rendszer, amely kiszámítja a jármű átlagsebességét meghatározott útszakaszon,

e) **elektronikus adattovábbító rendszer:** az ellenőrző berendezés által dokumentált adatok közigazgatási, szabálysértési és büntetőeljárás során történő felhasználását lehetővé tevő adattároló, illetve adattovábbító rendszer,

f) **elektronikus közúti ellenőrző rendszer:** egy vagy több ellenőrző berendezés és az ezekkel összehangoltan kialakított elektronikus adattovábbító rendszer együtt,

g) üzemeltető: a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (2) bekezdése alapján szabályszegés elkövetésének bizonyítása érdekében felvétel készítésére jogosult szerv vagy szervezet, továbbá a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló jogszabály szerint e tevékenységhez közreműködőként igénybe vett személy vagy szervezet.

3. § (1) Az elektronikus közúti ellenőrző rendszer, illetve annak részegységei akkor üzemeltethetők, ha

a) az ellenőrző berendezés és az elektronikus adattovábbító rendszer megfelel a *mellékletben* meghatározott követelményeknek,

b) az elektronikus adattovábbító rendszer összekapcsolható a Rendőrség által működtetett elektronikus informatikai rendszerrel.

(2) Az (1) bekezdés *b)* pontjában meghatározott követelményeknek való megfelelés a Rendőrség által kiadott elfogadó nyilatkozattal igazolható.

4. § (1) A pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés üzemeltetője a mérésügyről szóló jogszabály szerint köteles gondoskodni arról, hogy az általa üzemeltetett közúti ellenőrzésre szolgáló járműsebesség-mérő hitelesített legyen.

(2) Az elektronikus közúti ellenőrző rendszer, illetve az ellenőrző berendezés üzemeltetését végző személynek a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló jogszabályban foglalt adatbiztonsági és adatvédelmi szabályok betartásával kell a tevékenységét végeznie.

5. § (1) Elektronikus közúti ellenőrző rendszert, illetve ellenőrző berendezést a közút kezelője, valamint a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (2) bekezdése szerinti, az út használatáért díjszedésre, illetve a díjfizetés ellenőrzésére jogosult szerv vagy szervezet (ideértve a megbízás alapján eljáró közreműködőt is) a Nemzeti Közlekedési Hatóság illetékes területi szerve által - a kialakított forgalmi rend ellenőrzése alapján - kiadott hozzájárulásban foglalt feltételeknek megfelelően helyezhet el.

(2) Az elektronikus közúti ellenőrző rendszer működését az üzemeltetőnek ellenőriznie kell.

(3) Ha az üzemeltető észleli, hogy az elektronikus közúti ellenőrző rendszer által rögzített adatok hibásak, az elektronikus adattovábbítást az üzemeltetőnek, illetve a közreműködőnek fel kell függesztenie, továbbá erről a feldolgozó központot és a megbízót haladéktalanul értesítenie kell.

6. § (1) Ez a rendelet - a (2) bekezdésben foglaltak kivételével - 2008. május 1-jén lép hatályba.

(2) A melléklet II. rész 1.1. pont *b)* alpontja és 3.4. pont *e)* alpontja 2010. január 1-jén lép hatályba.

(3) A Rendőrség által használt, e rendelet hatálybalépése előtt a Rendőrség által használatba vett ellenőrző berendezésre és adattovábbító rendszerre 2012. december 31-ig nem kell alkalmazni a 3. § (1) bekezdés *a)* pontjában, illetve a mellékletben megállapított követelményeket.

7. § A rendelet tervezetének a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról szóló - a 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított - 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8-10. cikkében előírt egyeztetése megtörtént.

I. Az elektronikus közúti ellenőrző rendszerre vonatkozó általános követelmények

1. Az ellenőrző berendezésre vonatkozó követelmények

1.1. Legyen alkalmas a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21. § (1) bekezdés a)-g) pontjaiban meghatározott előírások megszegésének digitális állóképfelvétel, illetve a kezelő által beállítható képfelvételi gyakorisággal készülő digitális állóképekből álló felvételsorozat formájában történő dokumentálására.

1.2. Automatikus, illetve kezelő általi működtetésre legyen alkalmas.

1.3. A berendezés szabályozó és adatrögzítő egységei illetéktelenek által hozzá nem férhető módon legyenek elhelyezve. A kialakítás biztosítsa a normál tárolási, szállítási és üzemeltetési körülmények közötti megbízható működést.

1.4. Legyen alkalmas a képfelvételekről bejegyzések dokumentálására (naplózására). A naplózás tartalma:

- a) a berendezés azonosítója,
- b) a berendezést kezelő be- és kijelentkezése és azonosítója,
- c) a felvétel indításának és leállításának időpontja, a felvétel készítésének helye,
- d) a jogszabályi rendelkezés megsértését igazoló képfelvétel (képfelvételek) egyedi sorszáma,
- e) a berendezés üzemeltetőjének vagy kezelőjének elektronikus azonosítója,
- f) a képfelvétel továbbítását azonosító adat.

1.5. A naplózási adatokat belső adathordozóra rögzítse, és kialakítása olyan legyen, hogy a készülék felnyitása nélkül ne lehessen azokat módosítani vagy eltávolítani. A naplózási adatokat on-line kapcsolattal továbbítsa a feldolgozó központba.

1.6. A képfelvétel és a hozzá tartozó paraméterek (például az ellenőrző eszköz beállítása) elektronikus rögzítése és a rögzítést követő 12 órán belül az adattovábbító rendszerbe történő elektronikus továbbítása - a manipuláció lehetőségét kizáró módon - biztosított legyen. Az ellenőrző berendezés adattárolóján tárolt adatok törlését csak az adatok elektronikus adattovábbító rendszer által történt sikeres továbbítását követően tegye lehetővé (végezze el).

1.7. A képfelvétel rögzítése során biztosítsa, hogy a felvételt utólagosan módosítani ne lehessen, illetve az esetleges utólagos módosítást vagy technikai okból bekövetkezett módosulást ellenőrizni lehessen.

1.8. A képfelvételen rögzítse az ellenőrzés helyének meghatározásához szükséges adatokat (földrajzi koordináták).

2. Az elektronikus adattovábbító rendszerre vonatkozó követelmények

2.1. Az 1.4. és 1.6. pontban meghatározott adatokat a Rendőrség által kialakított központi feldolgozó rendszerbe kell továbbítani.

2.2. Az elektronikus adattovábbító rendszernek biztosítania kell a Rendőrség adatfeldolgozó egységéhez történő közvetlen, illetve a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (2) bekezdésében meghatározott ellenőrzési feladatkört ellátó szerv informatikai rendszere útján történő kapcsolódást.

2.3. A Rendőrség központi feldolgozó rendszerébe történő adattovábbítás során a küldőnek a küldés pillanatában értesülni kell arról, hogy az általa küldött információ továbbításában nem lép(ett) fel hiba. Ha az információ továbbítása hibás (sikertelen) volt, erről értesíteni kell a központi feldolgozó rendszer üzemeltetőjét.

II. Az ellenőrző berendezésre vonatkozó egyedi követelmények

1. A pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezésre vonatkozó követelmények

1.1. Nagy teljesítményű passzív vagy aktív üzemű digitális eszköz, amely folyamatos vagy szakaszos üzemeltetésű, kapcsolódik az adatfeldolgozó rendszerhez, és alkalmas

a) a közúton azonos irányban több forgalmi sávban közlekedő gépjárművekről előlről, illetve hátulról is képfelvétel készítésére,

b) az ellenőrzött gépjárművek külön jogszabályban meghatározott kategóriánkénti megkülönböztetésére (például személygépkocsi, tehergépkocsi).

1.2. A pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés által készített egyes képfelvételek tartalmazzák a képfelvétel-készítés helyét (kódolva, szövegesen vagy GPS koordinátákkal), a képfelvétel-készítés dátumát, időpontját, a megengedett és - a közúti ellenőrzésre szolgáló járműsebesség-mérő által - mért sebességértékét. A képfelvételen rögzített adatokat a képfelvételhez digitális (elektronikus) úton közvetlenül kiolvashatóan is csatolni kell.

1.3. A gépjárművek sebességét legalább 240 km/óra sebességig rögzítse és jelenítse meg.

1.4. A nem helyhez kötött kivitelű pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés az 1.1-1.3. pontban meghatározott feltételeken túl a következő követelményeknek feleljen meg:

a) legyen képes dokumentálni a szabályszegést elkövető gépjárműveket oly módon, hogy a szabályszegés észlelését és a felvétel elindítását megelőző beállítható időtartamú, de legalább 15 másodperc eseményei is rögzítésre kerüljenek,

b) a szembiztonsága - ha a berendezés lézer üzemű - feleljen meg a vonatkozó nemzetközi előírásoknak (NE 60825/1191. Lézer osztály I.),

c) legyen alkalmas saját áramforrásról vagy a gépjármű akkumulátoráról (12 V, negatív földelésű egyenfeszültségről) történő működtetésre, és a feszültségingadozás (kiesés, túlfeszültség) a mérési eredményt ne befolyásolja, a berendezést ne károsítsa.

1.5. A telepített üzemű pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés az 1.1-1.3. pontban meghatározott feltételeken túl a következő követelményeknek feleljen meg:

a) szembiztonsága - ha a berendezés lézer üzemű - feleljen meg az idevonatkozó nemzetközi előírásoknak (NE 60825/1191. Lézer osztály I.),

b) legyen alkalmas 220/230 V, 50 Hz váltakozó feszültségről történő üzemeltetésre és a feszültségingadozás (kiesés, túlfeszültség) a mérési eredményt ne befolyásolja, a berendezést ne károsítsa,

c) kialakítása nyújtson megfelelő védelmet az időjárás, a rongálás és a tűz általi károkozás ellen.

2. A vasúti átjárón való áthaladásra, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire, a járművel történő megállásra és várakozásra, az autópálya leálló sávjának igénybevételeire, a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra és a természet védelmére vonatkozó rendelkezéseket ellenőrző berendezésre vonatkozó követelmények

2.1. Nagy teljesítményű passzív vagy aktív üzemű digitális eszköz, amely folyamatos vagy szakaszos üzemeltetésre a közúton azonos irányban közlekedő gépjárművekről előlről, illetve hátulról is képfelvétel készítésére és a dokumentált szabályszegés jellegének beállítására alkalmas.

2.2. A szabályszegést elkövető gépjárműről készített és rögzített képfelvételek száma, azok elektronikus adattartalma legyen alkalmas a szabályszegés elkövetésének bizonyításához szükséges elemzéshez.

3. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszerre vonatkozó követelmények

3.1. Az ellenőrző berendezéseknél - felülről vagy oldalról - automatikusan észlelje és azonosítsa a járműveket oly módon, hogy rögzíti a járművek ellenőrző pontoknál történő elhaladási időpontjait, továbbá az ellenőrző pontok közti távolság, valamint az időkülönbség alapján kiszámítja a jármű átlagsebességét.

3.2. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszer az adott útszakaszon, az adott járműkategóriára érvényben lévő sebességkorlátozás figyelembevételével - amennyiben az ellenőrző rendszer alkalmas az ellenőrzött jármű kategóriájának meghatározására - számolja ki a gépjármű átlagsebességét, rögzítse az ellenőrzött gépjármű rendszámát.

3.3. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszer jelezze a paraméterek megfelelő beállításával, hogy az 1. számú ellenőrző berendezés által megfigyelt gépjármű megérkezett a 2. számú ellenőrző berendezés megfigyelési pontjára akkor is, ha az közben forgalmi sávot váltott.

3.4. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszerre vonatkozó követelmények:

a) biztosítsa a 0-24 órán keresztül, folyamatos, megszakítás nélküli működést zárt adatkapcsolat megvalósításával, az adatvesztés kizárásával,

b) ismerje fel a jármű rendszámát,

c) a rögzített adatok, illetve a kiértékelés tegye lehetővé a 80 km/óra átlagsebesség felett haladó járművek sebességének értékelését, az értékelés pontossága érje el 100 km/óra sebességig a ± 3 km/órát, 100 km/óra sebesség felett a $\pm 3\%$ -ot,

d) a képfelvételeket feldolgozó berendezés számítógépének adattárolója legyen alkalmas legalább ezer esemény tárolására, a tárolt adatok a manipulációval szemben legyenek védettek,

e) tartalmazzon beépített forgalomszámlálót a megfigyelt járművek számának meghatározására a megengedett sebesség megállapításához rögzített járműkategóriák szerint,

f) a telepített készülék rongálásbiztos kivitelű és temperált legyen, hogy $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ és $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$ közötti hőmérséklet-tartományban egyaránt kifogástalanul működjön,

g) ellenőrző berendezéseiben alkalmazott időmérő eszközök szinkronizáltak és az UTC nemzetközi időskálára visszavezetettek legyenek,

h) ellenőrző berendezései által az átlagsebesség meghatározásához figyelembe vett útszakasz az országos hosszúságetalonra visszavezethető módon kimért legyen.

4. számú melléklet

A gazdasági és közlekedési miniszter 18/2008-as rendelete a jogszabály hatályos rendelkezései 2013. június 19-től

18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközre vonatkozó követelményekről

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés b) pont 26. alpontjában kapott felhatalmazás alapján, a gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § e) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. § (1) E rendelet hatálya – az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvény (a továbbiakban: útdíjtörvény) hatálya alá tartozó szabályszegések elkövetésének bizonyításához használt ellenőrző berendezés, elektronikus adattovábbító rendszer, elektronikus közúti ellenőrző rendszer, az ellenőrző berendezés által készített elektronikus úton készített felvétel, az ehhez kapcsolódó adattovábbítás, az ezekre vonatkozó követelmények, működési feltételek és elhelyezésük kivételével – kiterjed a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló jogszabályban meghatározott szabályszegések elkövetésének bizonyításához alkalmazott

a) ellenőrző berendezésekre, az ezekre vonatkozó követelményekre és működtetési feltételekre,

b) ellenőrző berendezéshez kapcsolódó elektronikus adattovábbító rendszerre, az erre vonatkozó követelményekre és működtetési feltételekre,

c) ellenőrző berendezés által elektronikus úton készített felvételek tartalmára,

d) c) pont szerinti felvételek rögzítésére és elektronikus úton történő továbbítására,

e) elektronikus közúti ellenőrző rendszer elhelyezési (telepítési) és működtetési feltételeire.

(2) A rendelet személyi hatálya – az útdíjtörvény hatálya alá tartozó üzemeltetők kivételével – kiterjed a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközöket, valamint az elektronikus adattovábbító rendszert üzemeltető jogi személyekre, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságokra és egyéni vállalkozókra.

2. § E rendelet alkalmazásában

a) szabályszegés: a gépjármű használata során a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló külön jogszabályban meghatározott jogszabályi rendelkezések megsértése,

b) ellenőrző berendezés: a gépjármű használata során a közúton és a természetvédelmi területen (a továbbiakban együtt: közút) elkövetett szabályszegések elektronikus módon történő dokumentálására alkalmas berendezés,

c) pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés: olyan ellenőrző berendezés, amely a jármű pillanatnyi sebességét a mérésügyről szóló jogszabályban meghatározott közúti ellenőrzésre szolgáló járműsebesség-mérővel határozza meg,

d) átlagsebesség-ellenőrző rendszer: olyan ellenőrző berendezésekből kialakított rendszer, amely kiszámítja a jármű átlagsebességét meghatározott útszakaszon,

e) elektronikus adattovábbító rendszer: az ellenőrző berendezés által dokumentált adatok közigazgatási, szabálysértési és büntetőeljárás során történő felhasználását lehetővé tevő adattároló, illetve adattovábbító rendszer,

f) elektronikus közúti ellenőrző rendszer: egy vagy több ellenőrző berendezés és az ezekkel összehangoltan kialakított elektronikus adattovábbító rendszer együtt,

g) üzemeltető: a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (2) bekezdése alapján szabályszegés elkövetésének bizonyítása érdekében felvétel készítésére jogosult szerv vagy szervezet, továbbá a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló jogszabály szerint e tevékenységhez közreműködőként igénybe vett személy vagy szervezet.

3. § (1) Az elektronikus közúti ellenőrző rendszer, illetve annak részegységei akkor üzemeltethetők, ha

a) az ellenőrző berendezés és az elektronikus adattovábbító rendszer megfelel a mellékletben meghatározott követelményeknek,

b) az elektronikus adattovábbító rendszer összekapcsolható a Rendőrség által működtetett elektronikus informatikai rendszerrel.

(2) Az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott követelményeknek való megfelelés a Rendőrség által kiadott elfogadó nyilatkozattal igazolható.

4. § (1) A pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés üzemeltetője a mérésügyről szóló jogszabály szerint köteles gondoskodni arról, hogy az általa üzemeltetett közúti ellenőrzésre szolgáló járműsebesség-mérő hitelesített legyen.

(2) Az elektronikus közúti ellenőrző rendszer, illetve az ellenőrző berendezés üzemeltetését végző személynek a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló jogszabályban foglalt adatbiztonsági és adatvédelmi szabályok betartásával kell a tevékenységét végeznie.

5. § (1) Folyamatos kezelői felügyeletet nem igénylő, automatikusan működő elektronikus közúti ellenőrző rendszert, illetve ellenőrző berendezést a közút kezelője, valamint a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (2) bekezdése szerinti, az út használatáért díjszedésre, illetve a díjfizetés ellenőrzésére jogosult szerv vagy szervezet (ideértve a megbízás alapján eljáró közreműködőt is) a közlekedési hatóság által – a kialakított forgalmi rend ellenőrzése alapján – kiadott hozzájárulásban foglalt feltételeknek megfelelően helyezhet el.

(2) Az elektronikus közúti ellenőrző rendszer működését az üzemeltetőnek ellenőriznie kell.

(3) Ha az üzemeltető vagy a kezelő észleli, hogy az elektronikus közúti ellenőrző rendszer által rögzített adatok hibásak, az adatok rögzítését és az elektronikus adattovábbítást az üzemeltetőnek, a kezelőnek, illetve a közreműködőnek fel kell függesztenie, továbbá erről a feldolgozó központot és a megbízót haladéktalanul értesítenie kell.

6. § (1) Ez a rendelet – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – 2008. május 1-jén lép hatályba.

(2) A melléklet II. rész 1.1. pont b) alpontja és 3.4. pont e) alpontja 2010. január 1-jén lép hatályba.

(3) A Rendőrség által e rendelet hatálybalépése előtt használatba vett, vagy az e rendelet hatálybalépésekor már folyamatban lévő közbeszerzési eljárással beszerzett vagy beszerzésre kerülő ellenőrző berendezéseit, valamint adattovábbítási rendszereit 2014. december 31-éig a 3. § (1) bekezdés a) pontjában, illetve a mellékletben foglalt követelményeknek megfelelőnek kell tekinteni.

7. § A rendelet tervezetének a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról szóló – a 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított – 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8–10. cikkében előírt egyeztetése megtörtént.

Melléklet a 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelethez

I. Az elektronikus közúti ellenőrző rendszerre vonatkozó általános követelmények

1. Az ellenőrző berendezésre vonatkozó követelmények

1.1. Legyen alkalmas a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21. § (1) bekezdés a)–g) pontjaiban meghatározott előírások megszegésének digitális állóképfelvétel, illetve a kezelő által beállítható képfelvételi gyakorisággal készülő digitális állóképekből álló felvétel- sorozat formájában történő dokumentálására.

1.2. Automatikus, illetve kezelő általi működtetésre legyen alkalmas.

1.3. A berendezés szabályozó és adatrögzítő egységei illetéktelenek által hozzá nem férhető módon legyenek elhelyezve. A kialakítás biztosítsa a normál tárolási, szállítási és üzemeltetési körülmények közötti megbízható működést.

1.4. Legyen alkalmas a képfelvételekről bejegyzések dokumentálására (naplózására). A naplózás tartalma:

- a) a berendezés azonosítója,
- b) a berendezést kezelő személy azonosítója, a bejelentkezés, a kijelentkezés időpontja,
- c) a felvétel indításának és leállításának időpontja, a felvétel készítésének helye,
- d) a jogszabályi rendelkezés megsértését igazoló képfelvétel (képfelvételek) azonosítója és készítésének időpontja,
- e)–f)

1.5. A naplózási adatokat belső adathordozóra rögzítse és kialakítása olyan legyen, hogy a készülék felnyitása nélkül ne lehessen azokat módosítani vagy eltávolítani. A naplózási adatokat on-line kapcsolattal továbbítsa a feldolgozó központba. A dokumentálás megkezdésének időpontját azonnal, valós időben, a dokumentálás befejezésére vonatkozó adatokat a kijelentkezéssel egy időben kell megküldeni. A dokumentációk naplózási adatait legalább minden 10 szabályszegés dokumentálása, de legfeljebb 30 percenként kell továbbítani a feldolgozó központba.

1.6. A közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegések dokumentálására használt ellenőrző berendezéssel készített valamennyi képfelvétel és a hozzá tartozó paraméterek (például az ellenőrző eszköz beállítása) elektronikus rögzítése és a rögzítést követő 12 órán belül az adattovábbító rendszerbe történő elektronikus továbbítása – a manipuláció lehetőségét kizáró módon – biztosított legyen. Az ellenőrző berendezés adattárolóján tárolt adatok törlését csak az adatok elektronikus adattovábbító rendszer által történt sikeres továbbítását követően tegye lehetővé (végezze el).

1.7. A képfelvétel rögzítése során biztosítsa, hogy a felvételt utólagosan módosítani ne lehessen, illetve az esetleges utólagos módosítást vagy technikai okból bekövetkezett módosulást ellenőrizni lehessen.

1.8. A képfelvételen rögzítse az ellenőrzés helyének meghatározásához szükséges adatokat, (kódolva, szövegesen vagy GPS koordinátákkal).

2. Az elektronikus adattovábbító rendszerre vonatkozó követelmények

2.1. Az 1.4. és 1.6. pontban meghatározott adatokat a Rendőrség által kialakított központi feldolgozó rendszerbe kell továbbítani.

2.2. Az elektronikus adattovábbító rendszernek biztosítania kell a Rendőrség adatfeldolgozó egységéhez történő közvetlen, illetve a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (2) bekezdésében meghatározott ellenőrzési feladatkört ellátó szerv informatikai rendszere útján történő kapcsolódást.

2.3. A Rendőrség központi feldolgozó rendszerébe történő adattovábbítás során a küldőnek a küldés pillanatában értesülni kell arról, hogy az általa küldött információ továbbításában nem lép(ett) fel hiba. Ha az információ továbbítása hibás (sikertelen) volt, erről értesíteni kell a központi feldolgozó rendszer üzemeltetőjét.

II. Az ellenőrző berendezésre vonatkozó egyedi követelmények

1. A pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezésre vonatkozó követelmények

1.1. Nagy teljesítményű passzív vagy aktív üzemű digitális eszköz, amely folyamatos vagy szakaszos üzemeltetésű, kapcsolódik az adatfeldolgozó rendszerhez, és alkalmas

a) a közúton azonos irányban több forgalmi sávban közlekedő gépjárművekről előlről, hátulról, illetve előlről és hátulról is képfelvétel készítésére,

b) az ellenőrzött gépjárművek külön jogszabályban meghatározott kategóriánkénti megkülönböztetésére (például személygépkocsi, tehergépkocsi).

1.2. A pillanatnyi járműsebességet ellenőrző berendezés által készített egyes képfelvételek tartalmazzák a megengedett és – a közúti ellenőrzésre szolgáló járműsebesség-mérő által – mért sebességértékét, valamint a képfelvétel egyedi azonosítóját. A képfelvételen rögzített adatokat a képfelvételhez digitális (elektronikus) úton közvetlenül kiolvashatóan is csatolni kell.

1.3.–1.5.

2. A vasúti átjárón való áthaladásra, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire, a járművel történő megállásra és várakozásra, az autópálya leálló sávjának igénybe vételére, a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra és a természet védelmére vonatkozó rendelkezéseket ellenőrző berendezésre vonatkozó követelmények

2.1. Nagy teljesítményű passzív vagy aktív üzemű digitális eszköz, amely folyamatos vagy szakaszos üzemeltetésre a közúton azonos irányban közlekedő gépjárművekről előlről, hátulról, illetve előlről és hátulról is képfelvétel készítésére és a dokumentált szabályszegés jellegének beállítására alkalmas.

2.2.

3. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszerre vonatkozó követelmények

3.1. Az ellenőrző berendezéseknél – felülről vagy oldalról – automatikusan észlelje és azonosítsa a járműveket oly módon, hogy rögzíti a járművek ellenőrző pontoknál történő elhaladási időpontjait, továbbá az ellenőrző pontok közti távolság, valamint az időkülönbség alapján kiszámítja a jármű átlagsebességét.

3.2. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszer az adott útszakaszon, az adott járműkategóriára érvényben lévő sebességkorlátozás figyelembevételével – amennyiben az ellenőrző rendszer alkalmas az ellenőrzött jármű kategóriájának meghatározására – számolja ki a gépjármű átlagsebességét, rögzítse az ellenőrzött gépjármű rendszámát.

3.3. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszer jelezze a paraméterek megfelelő beállításával, hogy az 1. számú ellenőrző berendezés által megfigyelt gépjármű megérkezett a 2. számú ellenőrző berendezés megfigyelési pontjára akkor is, ha az közben forgalmi sávot váltott.

3.4. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszerre vonatkozó követelmények:

a) biztosítsa a 0–24 órán keresztül, folyamatos, megszakítás nélküli működést zárt adatkapcsolat megvalósításával, az adatvesztés kizárásával,

b) ismerje fel a jármű rendszámát,

c) a rögzített adatok, illetve a kiértékelés tegye lehetővé a megengedett legnagyobb sebesség felett haladó járművek sebességének értékelését, az értékelés pontossága érje el 100 km/óra sebességig a ± 3 km/órát, 100 km/óra sebesség felett a $\pm 3\%$ -ot,

d) a képfelvételeket kiértékelő berendezés számítógépének adattárolója legyen alkalmas legalább ezer esemény tárolására, a tárolt adatok a manipulációval szemben legyenek védettek,

e) tartalmazzon beépített forgalomszámlálót a megfigyelt járművek számának meghatározására a megengedett sebesség megállapításához rögzített járműkategóriák szerint,

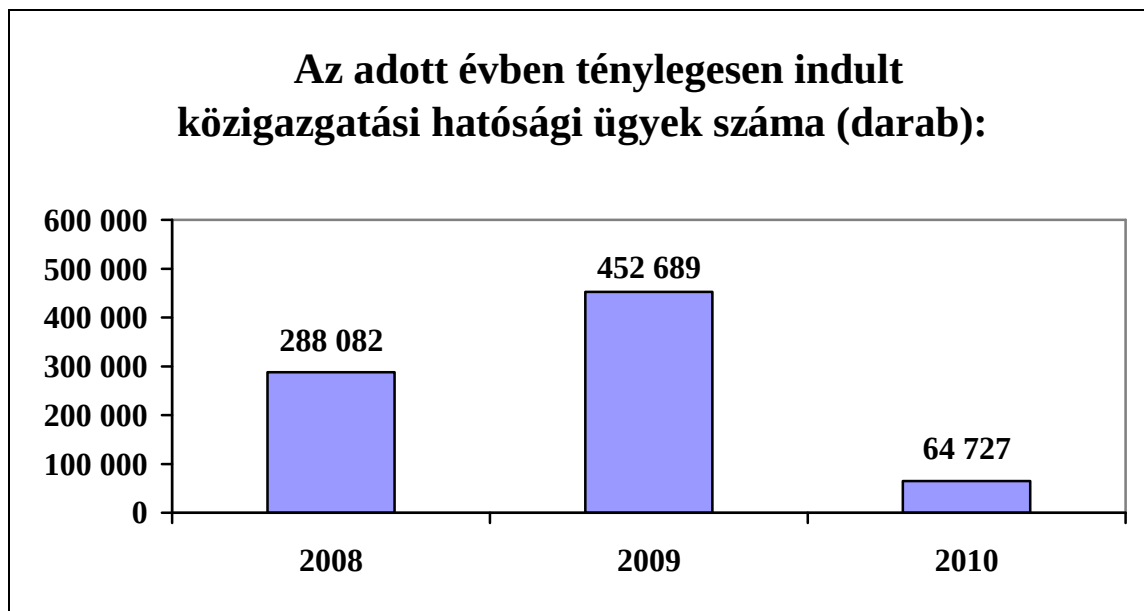
f) a telepített készülék rongálásbiztos kivitelű és temperált legyen, hogy $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ és $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$ közötti hőmérséklettartományban egyaránt kifogástalanul működjön,

g) ellenőrző berendezéseiben alkalmazott időmérő eszközök szinkronizáltak és az UTC nemzetközi időskálára visszavezetettek legyenek,

h) ellenőrző berendezései által az átlagsebesség meghatározásához figyelembe vett útszakasz az országos hosszúságetalonra visszavezethető módon kimért legyen.

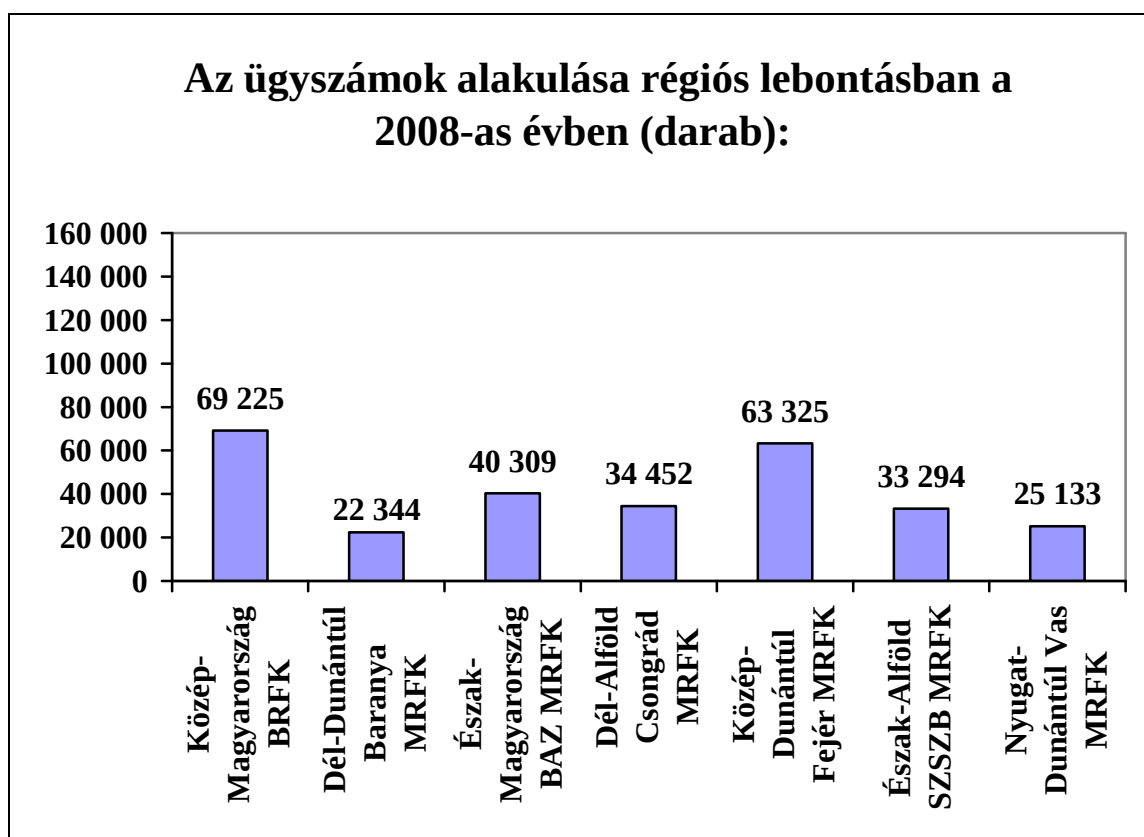
5. számú melléklet

A Közigazgatási eljárások száma éves szinten a Robotzsaru Neo rendszerben 2008. május 1-től 2010. február 28-ig.

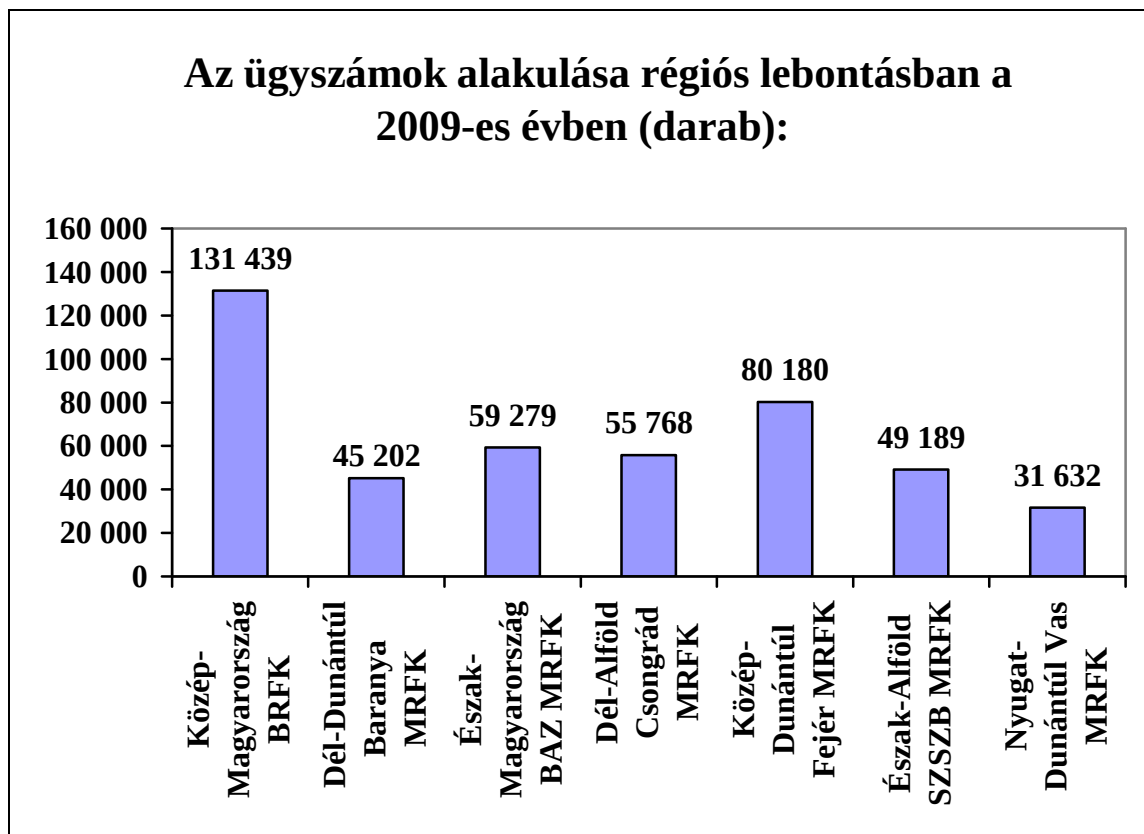


Az ügyszámok alakulása régiós lebontásban.

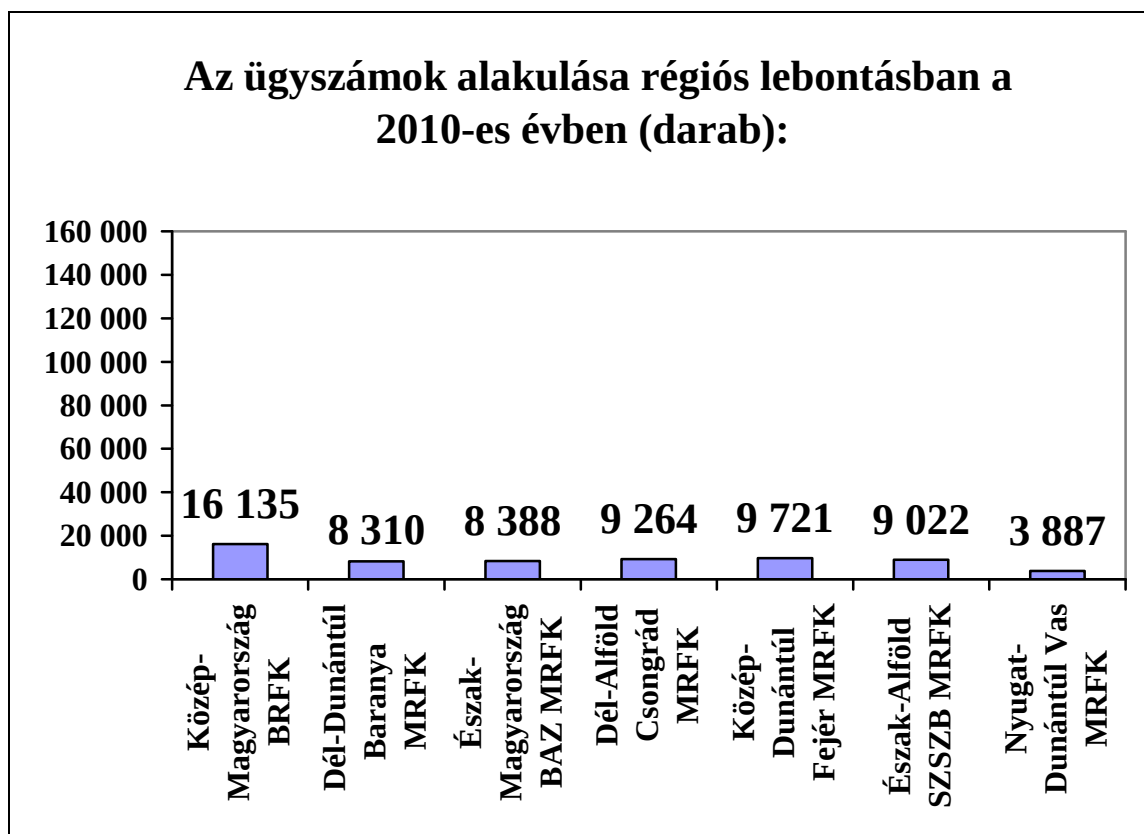
A 2008-as évben



A 2009-es évben

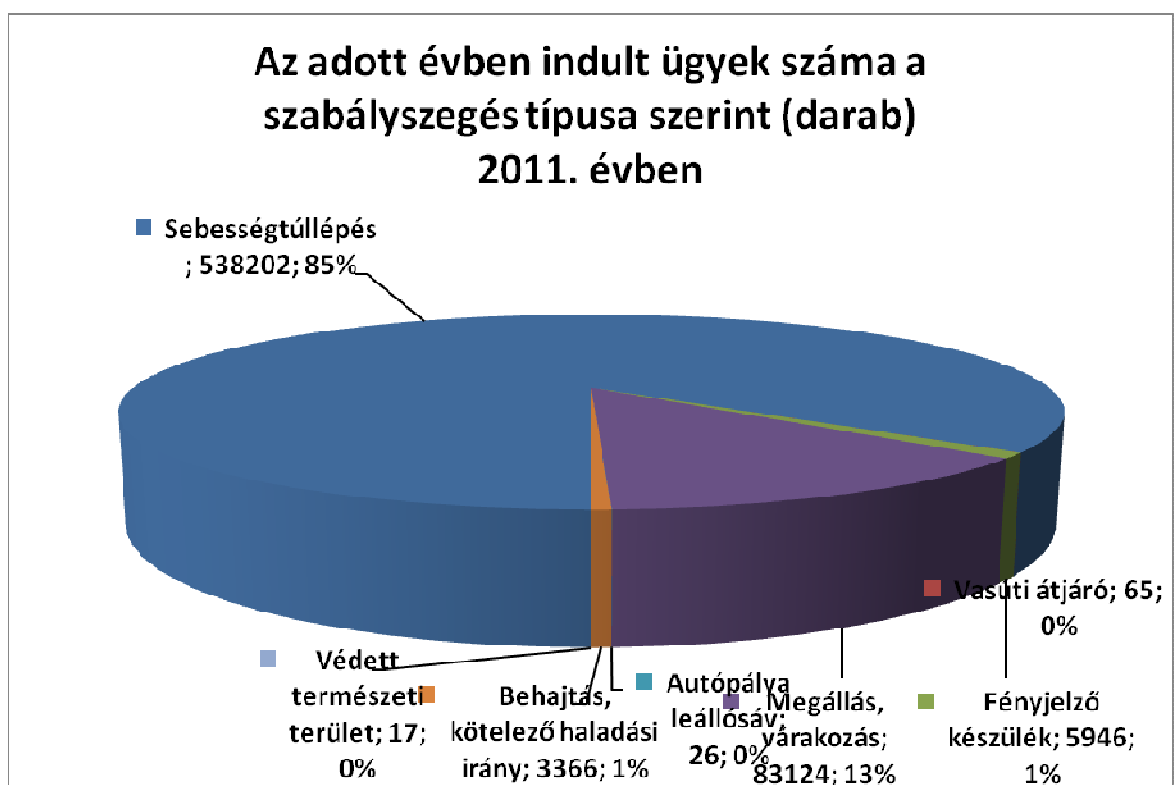
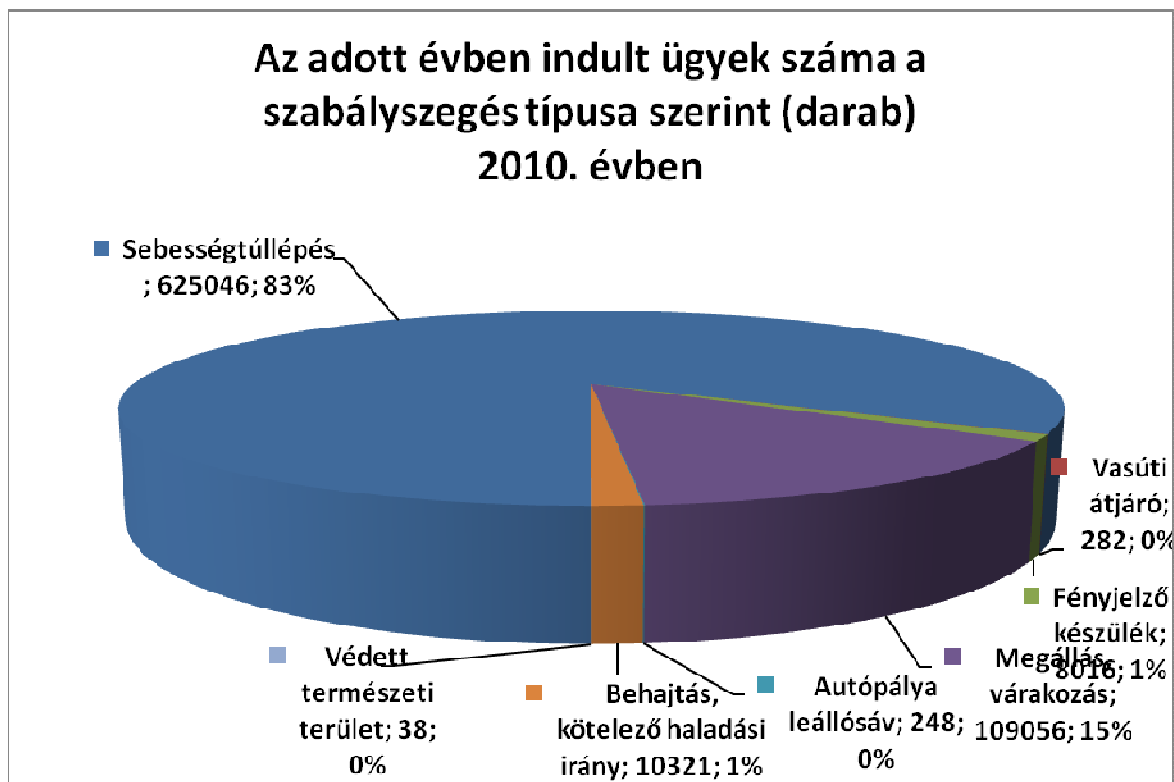


A 2010-es évben

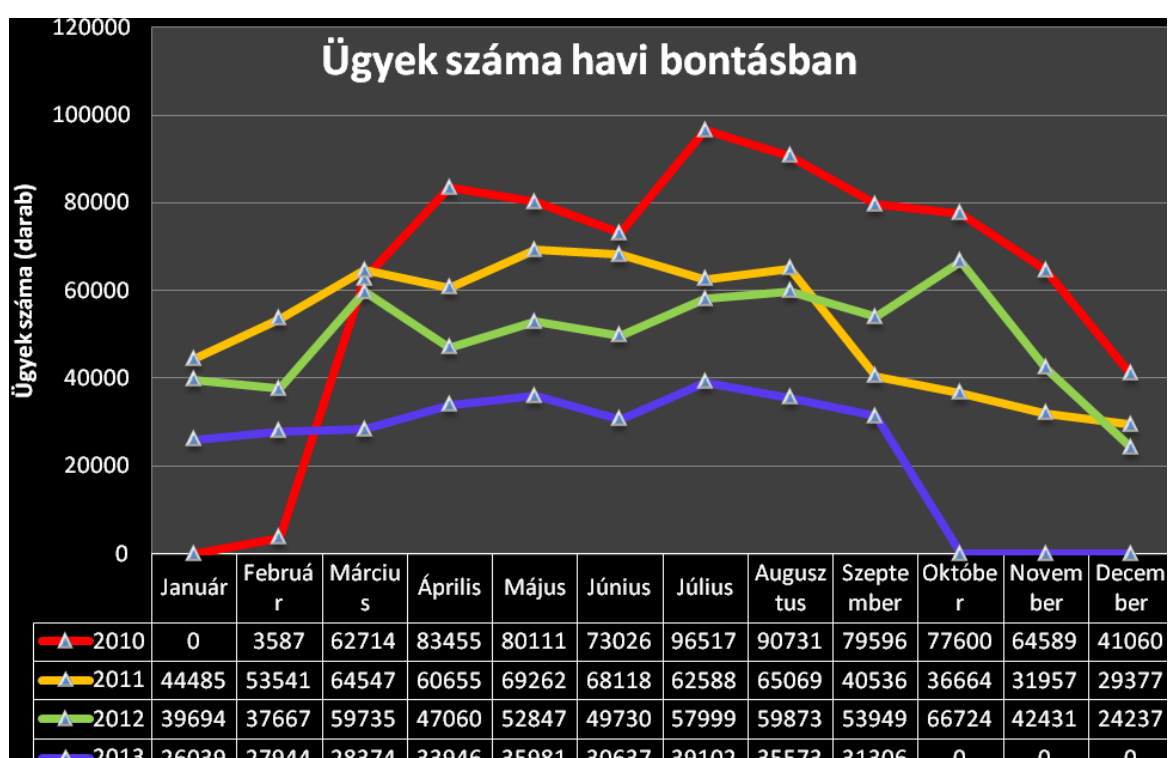
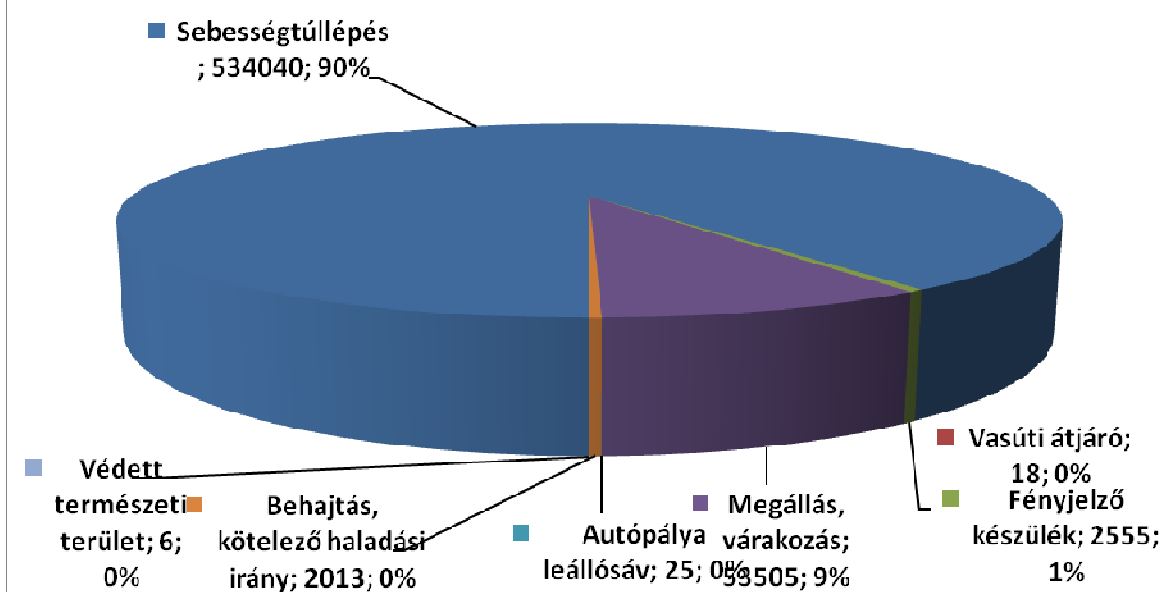


6. számú melléklet

A Közigazgatási Hatósági Szolgálatnál az szabályszegések típusának megoszlása éves szinten, valamint az ügyek száma havi bontásban a trafficPoint rendszerben 2010. február 01-től 2013. szeptember 30-ig.



Az adott évben indult ügyek száma a szabályszegés típusa szerint (darab) 2012. évben



7. számú melléklet

Bírságösszegek megoszlása

(A megszüntetett eljárások figyelmen kívül hagyva.)

Bírság összege	Darabszám
10 000 Ft	776
20 000 Ft	89
25 000 Ft	39
30 000 Ft	1404553
45 000 Ft	263627
50 000 Ft	13651
60 000 Ft	55980
90 000 Ft	12269
100 000 Ft	10093
130 000 Ft	2934
150 000 Ft	162
200 000 Ft	749
300 000 Ft	252

8. számú melléklet

„Győztesek”

Autópályán mért legmagasabb sebesség 251 Km/h (M1, 300.000 Ft)



Autó- és egyéb úton mért legmagasabb sebesség 217 Km/h (4. számú főút, 300.000 Ft)



Lakott területen mért legmagasabb sebesség 188 Km/h (Fehérgyarmat, 300.000 Ft)



9. számú melléklet

Ismételt szabályszegők

(Csak magánszemélyek, megszüntetett eljárások figyelmen kívül hagyva.)

Elkövetés száma	Darabszám
1	503318
2	146828
3	53405
4	23275
5	11426
6	6162
7	3630
8	2205
9	1500
10	952
11	648
12	441
13	324
14	247
15	160
16	119
17	104
18	69
19	55
20	51
21	35
22	22
23	22
24	22
25	9
26	15
27	12
28	10
29	12
30	9

31	5
32	6
33	2
34	4
35	4
36	3
37	4
38	4
40	3
41	1
43	2
45	1
50	1
54	3
71	1
88	1
104	1