



Egyes közlekedési szabályszegésekre vonatkozó közigazgatási bírságolási kérdések

Administrative fine issues for certain traffic offences

Haspel Orsolya

tanársegéd, rendőrségi tanácsos, rendőr alezredes
Nemzeti Közszolgálati Egyetem,
Rendéstudományi Kar
haspel.orsolya@uni-nke.hu



Absztrakt

Cél: Az 1950-es évek közepén kialakult szabálysértési jog azt a jogpolitikai akaratot testesítette meg, mely szerint a közigazgatási anyagi jogi jogsértések ellen szabálysértési eljárásban kell eljárni. A jogpolitikai cél nem teljesült, a szabálysértési jog kialakulásával párhuzamosan az adott társadalmi törvényszerűségek felhajtó ereje „kitermelte” a közigazgatási jogi bírság intézményét. Ez a 21. század elejétől egyre inkább terjed – a jogalkotó nem ismert szándéka szerint –, jellemzően az objektív szankcionálás irányába fejlődik. Talán a legmarkánsabban a közlekedési szabályozásban. Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a közigazgatási bírság egyes sajátosságát bemutassa a közlekedési szabályokra szűkítve. A közigazgatási szankciók közül azokat vizsgálja a szerző, amelyek a közúti közlekedési szabályok megsértése okán alkalmazandók a bírságoló hatóságok által. Igazolni próbálja, hogy a tárgyi jogban a jelenben szabályozott mentesülési okok, másrészt a helyszíni bírságolás szabályozása módosítást kíván.

Módszertan: A szerző szerint a cél akkor teljesíthető, ha a kodifikációs akarat magáévá teszi a fent megfogalmazott célokat. Ehhez a tanulmány módszertanának alapjául a vonatkozó jogi norma elemzését választotta, amelyből deduktíve érvényes állításokat tesz.

Megállapítások: A szabálysértési jogból a közigazgatási bírságolási jogba át-emelt szabályszegések további kodifikációt igényelnek.

A tanulmány a 2023. november 23-án megrendezett *A rendészeti jogszabályok fejlesztésének perspektívái* című konferencián elhangzott A közigazgatási bírság egyes kérdései, problémái című előadás írásos változata. A szerző a kéziratot magyar nyelven nyújtotta be. Benyújtás: 2024.01.11. Elfogadás: 2024.04.22.

Érték: A tanulmány segítséget adhat a közigazgatási anyagi jogsértésekkel szembeni fellépés hatékonyabb jogi szabályozásához.

Kulcsszavak: közigazgatás, szabálysértés, közigazgatási szankció, közlekedési közigazgatási bírság

Abstract

Aim: The law of misdemeanours, which emerged in the mid-1950s, embodied the legal policy will that administrative substantive offences should be dealt with by means of misdemeanour proceedings. The legal policy objective was not fulfilled, and the institution of administrative fines was ‘spawned’ by the impetus of the social laws in question as the law of administrative offences developed. Since the beginning of the 21st century, this has been spreading - according to the legislator’s unknown intentions - and has typically developed in the direction of objective sanctions. Perhaps most strikingly in traffic regulation. The aim of this paper is to illustrate some of the specific features of administrative fines, limited to traffic rules. Among the administrative sanctions, the author examines those which are applied by the fining authorities for infringements of road traffic rules. The author tries to justify the need to modify the grounds for exemption in the substantive law as it stands, on the one hand, and the regulation of on-the-spot fines, on the other.

Methodology: According to the author, the objective can be achieved if the will to codify embraces the objectives set out above. To this end, the methodology of the study is based on an analysis of the relevant legal norm, from which valid deductive assertions are made.

Findings: The infringements transferred from the law of misdemeanours to the law on administrative fines require further codification.

Value: The study could help to improve the legal framework for dealing with administrative substantive offences.

Keywords: administration, administrative offence, administrative sanction, administrative traffic fine

Bevezetés

A közigazgatási bírság egyes kérdéseinek kifejtése előtt rögzíteni szükséges néhány elméleti tételt.

A közigazgatási bírság a közigazgatási jog által szabályozott közigazgatási jogi szankciók rendszerébe tartozik, annak egyik esete. A szankció minden

esetben a normativitás eszköze (Szilágyi, 1990). A közigazgatási jogi szankció felfogható széles értelemben, amikor más jogági (például munkajog, büntetőjog, polgári jog) szankciók realizálója (Madarász, 1995).

A közigazgatási szankció inkább a szűkebb értelmezésben használatos, melynek értelmében a rendeltetése a közigazgatási jogi norma érvényesítése. Joghátrány kimondását jelenti, amit mindig valamilyen közigazgatási hatóság közigazgatási hatósági eljárásban állapít meg, majd érvényesít. Alanya ezt azért köteles elszenvedni, mert a közigazgatási jogszabályban, vagy annak alapján kibocsátott individuális aktusban a rá megállapított kötelezettségnek nem, vagy nem megfelelően tesz eleget, jogát rendeltetésellenesen gyakorolja, esetleg azal visszaél (Lamm, 2012).

A közigazgatási bírság a megsértett jogi norma milyensége alapján lehet anyagi és eljárási jogi szankció. Az anyagi jogi szankciók alkalmazása sokkal jellemzőbb, és mint ilyen, a közigazgatási büntetőszankcionálás alaptípusa (Kis, 2007). Elsődleges cél az elkövető megbüntetése, a represszió. Alkalmazásához szükség van az egyébként számos jogszabály koherens részeként (Balla, 2023).

A közigazgatási jogi szankció gyökerei a Csemegi-kódexből vezethetők le, ami 1789-ben bevezette a trichotómikus büntetőjogi dogmatikát. A büntetőjogból így levált kihágási cselekményhalmazból az 1900-as évek első harmadában egyre inkább önálló jogági életet kezdtek élni azok az igazgatási cselekmények, amelyeket a jogtörténet közigazgatási büntetőjogként definiált. Ezekben egyre nagyobb számban jelentek meg egyéb joghátrányok mellett önálló jogi szankcióként a közigazgatási bírságok, majd az objektív alapú közigazgatási szankciók. Az első ilyen az 1937. évi VI. tc. szerinti építésrendészeti bírság. A rendészet természetesen ebben az időben mást jelentett és mást jelent a mai értelmezésében (Balla, 2014). (Balla Zoltán álláspontját osztva úgy határozhatjuk meg a rendészet fogalmának tartalmi elemeit, hogy annak tárgya a biztonság, a tárgy védelmének eszköze a legitim erőszak keretében a rendészeti intézkedések, kényszerintézkedések és a titkos eszközök alkalmazásának lehetősége.)

A közigazgatási jogi szankciórendszer abszolút értelemben a büntetőjogi/kihágásjogi testtől az 1950-es évek közepén vált le, amikor minden kihágást az államigazgatási jog keretei között szabálysértéssé nyilvánított a jogalkotó. Ettől kezdve párhuzamosan érvényesült a szabálysértési és az igazgatási bírságozás, utóbbiban rohamosan szaporodott az objektív alapú szankcionálás. Mára ez uralkodóvá vált.

A közigazgatási szankciók közül a leggyakoribb a közigazgatási jogi bírság, amely jellemzően ágazati jogszabályokban található, ezen belül is a legismertebbek a „zöldhatóság”, vagyis a környezetvédelmi bírságok. A közigazgatási jogi bírság alapjogszabálya a szabályszegésekről szóló törvény (2017. évi

CXXV. tv.), amely a közigazgatási bírságot – az addigi ágazati elnevezésektől – a jogágra jellemző bírsággá formálta. Ezt a bírságot csak törvény vagy annak alapján helyi önkormányzati rendelet alapján közigazgatási hatóság szabhatja ki. Sajnálatosan a törvény nem adja meg a közigazgatási szankció fogalmát, ugyanakkor az elmélet kidolgozta a fogalmi elemeket (Nagy, 2019).

A közigazgatási bírság talán legismertebb fajtája a helyszíni bírság.

A közigazgatási szankció, így a közigazgatási bírság is az elkövető tudati állapotának vizsgálata szempontjából lehet objektív és szubjektív alapú. Utóbbi esetben a jogalkotó a szankció kiszabásának alapvető feltételeként előírja, hogy az elkövető esetében megállapítható a gondatlanság, a felróhatóság, vagy a vétkesség. Mint a fentiekben már megállapításra került, mára robbanásszerűen jellemzővé vált az objektív alapú szankcionálás, ahol elég a jogsértés megállapíthatósága. Az sem mentesítő körülmény, ha az elkövető a legnagyobb gondossággal járt el. Ilyen esetekben a hatóság nem mérlegelhet, a szankcionálást kógens szabály írja elő.

A zéró tolerancia és egyéb kérdések a közlekedési szabályozásban

Magyarország miniszterelnöke 2007-ben meghirdette a nulla toleranciát, amely a közlekedésbiztonság generális növelését, a halálos és sérüléssel járó balesetek számának csökkentését tűzte ki célul.¹ A közlekedési szabályok megsértőit a szabálysértési eljárás során a hatóságok nem tudták minden esetben felelősségre vonni,² ezért a jogalkotó egy új felelősségi rendszert vezetett be (Skorka, 2023). A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításával a közlekedési szabályok megszegése esetén úgynevezett objektív felelősségi rendszert vezettek be (21. §), amelynek lényege, hogy a törvényben meghatározott közlekedési szabályok megsértése esetén a gépjármű üzemben tartóját³ vagy a használatba vevő személyt vonják felelősségre. Nagy Marianna olyan ágyúlövésnek nevezte a törvényi rendelkezést, amely hatalmas rést ütött a címzettek túróképességén (Nagy, 2018). Az Alkotmánybírósághoz 15 indítványt nyújtottak be, amelyben kérték a szabályozás egészének vagy egy-egy rendelkezésének

1 19/2004. OGY határozat a 2003–2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról.

2 A szabálysértési eljárás során az üzembentartó nyilatkozhat úgy, hogy a szabálysértés elkövetésekor a gépkocsit hozzátartozója vezette, akire nézve nem köteles terhelő vallomást tenni.

3 Üzemben tartó: a jármű tulajdonosa, illetve akit a jármű jogszerű üzemeltetésére szerződés vagy más hitelt érdemlően igazolt jogcím alapján a járműnyilvántartásba bejegyezték (1999. évi LXXXIV. törvény a közúti közlekedési nyilvántartásról).

alkotmányellenessé nyilvánítását és megsemmisítését. Az Alkotmánybíróság az új felelősségi rendszert nem találta alkotmányellenesnek.⁴

A cím szerinti felelősségrevonási rendszer a megengedett legnagyobb sebességre, a vasúti átjárón való áthaladásra, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire, a járművel történő megállásra és várakozásra, az autópálya leálló sávjának igénybevétele, a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra és a természet védelmére vonatkozó előírások megsértőire vonatkozik.

A bírságösszegek 30 000 és 300 000 forint között voltak megállapítva, amely az akkori átlagkeresetek⁵ tükrében jelentős összegnek számítottak. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy szabályszegés elkövetése esetén a hatóság az üzemben tartó részére megállapítja az adott szabályszegésre meghatározott fix összegű bírságot,⁶ aki a határozat kézhezvételétől számított nyolc napon belül kimentheti magát azzal, ha bizonyítani tudja, hogy a gépjárművet eltulajdonították vagy azt más használatába adta.⁷ A törvény nem rendelkezett, és jelenleg sem rendelkezik arról, hogy bármilyen egyéb körülmény igazolása esetén lehetőség lenne más szankciót alkalmazni, vagy különös méltánylást érdemlő esetben a bírság kiszabását mellőzni. Adódhatnak azonban olyan szituációk, amelyek felvetik azt a kérdést, nem lenne-e mégis szükség olyan jogintézményre, amely lehetőséget ad a jogalkalmazónak arra, hogy figyelmeztetést alkalmazzon, vagy mellőzze a bírság kiszabását, esetleg a szabálysértési törvényben meghatározott méltányossági kérelemhez hasonlóan egy kijelölt hatóság dönthetne arról, hogy a kiszabott bírság elengedésre vagy mérséklésre kerüljön. Olyan helyzetekre lehetne alkalmazni, amikor a gépjármű vezetője valamilyen külső körülmény folytán a szabály megszegésére kényszerül. Ilyen lehet a gépjárművezető vagy a gépkocsiban utazó más személy rosszullete, esetleg sürgős beavatkozást igénylő állapota. Jól szemlélteti ezt egy 2010-ben történt eset,⁸ amely egy olyan járművezetővel történt meg, aki a vezetés során hirtelen rosszul lett, melynek következményeképp nem tudott tovább haladni a gépkocsijával, és a gyalogos-átkelőhelyen állt meg. A járművet néhány percen belül az odahívott hozzátartozója elvitte. A KRESZ [1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól] alapján csak akkor lehet olyan helyen

4 60/2009. (V. 28.) AB határozat.

5 2008-ban a bruttó átlagkereset 198 964 forint volt ([URL1](#)).

6 410/2007. (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.

7 A 60/2009. (V. 28.) AB határozatban az Alkotmánybíróság kimondta, hogy a kimentési lehetőség miatt a (vétkességre tekintet nélküli) objektív felelősség elnevezés nem is igazán helytálló.

8 KGD2013. 114.

megállni, ahol egyébként az tiltva van, ha műszaki hiba merül fel, vagy ha a megállás forgalmi okból szükséges. Az ügyben eljáró hatóság az 1988. évi I. törvény 21. §-a alapján a szabályszegés elkövetése miatt a közigazgatási bírságot a gépjármű vezetője részére kiszabta, mert kétséget kizáróan megállapítható volt a szabályszegés elkövetése. Az ügyfél fellebbezést nyújtott be, majd a másodfokú határozat ellen felülvizsgálati kérelemmel élt. Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint a vezető hirtelen fellépő rosszullete tágabb értelemben vett műszaki hibának minősül, hiszen a jármű vezető nélkül nem tud részt venni a forgalomban. Így nem valósult meg szabályszegés, de mi történik akkor, ha nem a vezető, hanem valamelyik utas szorul ellátásra, és csak a jármű vezetője az, aki segíteni tud neki? Ezekre az élethelyzetekre lehetne a megoldás a diszkrecionális jogkör biztosítása a jogalkalmazó részére.

2009 augusztusában a z 1988. évi I. törvény 20. §-a kiegészült a k) ponttal, amely lehetővé tette, hogy további közlekedési szabályszegések esetén is közigazgatási bírságot lehessen kiszabni, így ezen közúti szabályok megsértőivel szemben nem szabálysértési, hanem közigazgatási eljárást kellett lefolytatni. Mivel a biztonsági öv, a gyermekbiztonsági rendszer, a motorkerékpár-bukósisak és a mobil rádiótelefon használatára vonatkozó rendelkezések megsértői ellen indult az eljárás, ez azt feltételezte, hogy az ellenőrzés során megállapította a hatóság a szabályszegő kilétét. Tehát a szabályokat megsértő nem az előbbieken ismertetett objektív felelősségi alapon került elmarasztalásra, a közigazgatási bírság kiszabása azonban ugyanazon elvek mentén történt. A bírság kiszabására vonatkozó kormányrendelet⁹ ugyanúgy meghatározott összegű bírságokat állapított meg az egyes szabályszegésekre, s nem volt helye más szankció kiszabásának. A bírságösszegeket 10 000 és 45 000 forint között határozták meg, attól függően, hogy a szabályszegést lakott területen belül vagy azon kívül, illetve autópályán követték-e el.

Két évvel később, 2011. július elsején változott a szabályozás, és kikerült a közigazgatási bírsággal érintett cselekmények közül a gyermekbiztonsági rendszerre vonatkozó, valamint a mobil rádiótelefon használatával kapcsolatos előírások megszegése. Helyettük az ittas vezetés és a továbbhaladás tilalmára vonatkozó rendelkezések megsértése lett az a szabályszegés, amelyek esetén a járművezetők részére közigazgatási bírságot kellett kiszabni. Így közúton a gépi meghajtású jármű ittas állapotban történő vezetése vagy szabályszegésnek, vagy bűncselekménynek minősült az ittasság mértékének megfelelően. Amennyiben

9 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításához és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról.

a szabályszegő kiléte az ellenőrzés során megállapítást nyert, a helyszínen határozathozatal nélkül lehetőség nyílt a közigazgatási bírság kiszabására. A helyszínen történő bírságkiszabás feltétele az volt, hogy a szabályszegést elkövető személy a felelősségét elismerje. A bírság összege megegyezett azzal az összeggel, amely a közigazgatási eljárás lefolytatásának eredményeképp volt kiszabható. A határozathozatal nélkül kiszabott bírsággal kapcsolatosan a fellebbezés jogát a közúti közlekedési törvény kizárta, azonban az ügyfél a tájékoztatástól számított 30 napon belül bírósági felülvizsgálatot kezdeményezhetett.¹⁰ A bírósági felülvizsgálat lehetősége 2019-ben megszűnt, mivel az Alkotmánybíróság az ezt lehetővé tevő rendelkezést alkotmányellenessége miatt megsemmisítette.¹¹

A szabálysértési törvény első tíz éve című konferencián Buzás Gábor kiemelte, hogy a vétkességet nem vizsgáló, úgynevezett objektív felelősség immár két szinten jelenik meg. „Egyrészt amikor az intézkedés során a hatóság képviselője közigazgatási bírságot szab ki, összeköti az elkövetőt a jogsértő magatartással. Így egy szubjektív elem mégis kimutatható az objektív felelősségben. Ezzel szemben a gyorsajtóról készített felvétel alapján lefolytatott eljárásban a jogsértő magatartást egy hatósági nyilvántartásban szereplő adattal kötik össze, így ebben a formában nem található szubjektív elem.” (Skorka & Buzás, 2022).

Ebben az évben a járművezetők tehát a közúti közlekedési szabályok megsértése miatt három különböző eljárás során kaphattak bírságot: a szabálysértésnek minősülő cselekmények miatt 3000 forinttól 150 000 forintig terjedő pénzbírságot,¹² meghatározott összegű közigazgatási bírságot az előzőekben felsorolt négy esetben, valamint üzemben tartóként (vagy szabályszegőként) az objektív felelősség alapján kiszabott, szintén fix összegű közigazgatási bírságot.¹³

2012-ben hatályba lépett az új szabálysértési törvény,¹⁴ amely a közlekedési szabályok megsértésével kapcsolatos bírságolásban jelentős változásokat hozott. A törvény felhatalmazása alapján a Kormány rendeletben állapíthatja meg a közlekedéssel kapcsolatos szabálysértések tekintetében a pénzbírság kötelező mértékét. A 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet számos közlekedési szabály megsértéséhez állapított meg kötelező mértékű pénzbírságot és helyszíni bírságot. „Ez a szabályozási metódus összemosza az objektív közigazgatási bírságolási technikát a szubjektív alapú bírságolással.” (Nagy, 2012). A gépjárművezetők a bevezetésekor csodálkozva vették tudomásul, hogy bizonyos szabályok megsértése

10 42/2011. (VIII. 11.) NFM rendelet 6. § (1) bekezdés.

11 31/2019. (XI. 4.) AB határozat.

12 A helyszíni bírság összege az 1999. évi LXIX. törvény alapján 3000–20 000 forintig terjedt.

13 A közlekedési szabályok megszegésével bűncselekmény is elkövethető.

14 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről.

esetén meghatározott összegű helyszíni bírságot vagy a szabálysértési eljárásban pénzbírságot kaptak, attól függetlenül, hogy milyen a szociális helyzetük, jövedelmük, illetve, hogy a cselekményt gondatlanul vagy szándékosan követték-e el. Később világossá vált számukra, hogy a helyszínen kiszabott bírságösszeg éppen a fele annak az összegnek, mint amelyet a szabálysértési eljárásban kaphatnak. Tehát érdemesebb elismerni a felelősséget a helyszínen, és elfogadni a helyszíni bírságot, mert ha az intézkedő rendőr feljelentést tesz, akkor azt kockáztatják, hogy a bírságösszeg dupláját kell megfizetniük. Jelentős különbség azonban a közigazgatási bírság és a szabálysértési pénzbírság között, hogy szabálysértés esetén a hatóság más büntetést vagy intézkedést alkalmazhat helyette. Ez azt jelenti, hogy lehetőség van a helyszínen vagy a szabálysértési eljárásban figyelmeztetést alkalmazni a fix összegű pénzbírság helyett. A közösségi médiában többször látható olyan tartalom, amelyben egy közigazgatási bírság hatálya alá tartozó szabályszegés esetén (például behajtási tilalom megszegése) a járművezetők értetlenkednek, hogy miért kaptak bírságot, és miért nem élt a helyszínen intézkedő rendőr a figyelmeztetés lehetőségével. Ebből is érzékelhető, hogy több mint tíz évvel a rendelkezések hatályba lépését követően sokan még most sincsenek tisztában a szabályozások különbségeivel. További félreértéseket okoz, hogy a közlekedési szabályszegések esetén is azt gondolják az állampolgárok, hogy akkor is jobb elismerni a szabálytalanság elkövetését, ha egyébként azzal nem értenek egyet, mert így nem viselik annak kockázatát, hogy az összeg dupláját kelljen kifizetniük. A közigazgatási bírság összege azonban akkor sem emelkedik, ha azt közigazgatási eljárás során szabja ki a hatóság, és így nem is kevesebb akkor, ha a helyszínen ismeri el a szabályszegést a járművezető. Bár a cikk témája nem a bírság végrehajtása, itt megemlíteném, hogy a megbírságoltak közül többen azt gondolják, hogy a bírság meg nem fizetése esetén elzárásra változtathatja át a bíróság a kiszabott összeget, amely nem igaz a közigazgatási bírság végrehajtására. Látható, hogy a kötelező mértékű helyszíni bírság és pénzbírság bevezetésével még inkább szerteágazó lett a szabályozás, amelyet az állampolgárok csak részben tudtak követni.

Tovább bonyolította a helyzetet a közúti közlekedési törvény többszöri módosítása, például 2010-ben az objektív felelősség alapján kiszabható közigazgatási bírság hatálya alá tartozó szabályszegések köré bekerült a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre (zóna), a kötelező haladási irányra vonatkozó előírások megszegése. 2012-ben viszont a szubjektív alapú közigazgatási bírság hatálya alá tartozó szabályszegések változtak. Közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegés lett a megengedett legnagyobb sebességre, a biztonsági öv használatára, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire, a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára,

a vasúti átjárón való áthaladásra, a járművel történő megállásra és várakozásra, a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre, a kötelező haladási irányra és az autópálya leálló sávjának igénybevételére vonatkozó előírások megsértése. Látható, hogy az objektív felelősség alapján kiszabható közigazgatási bírsággal szankcionálható szabályszegések nagy része megegyezik a fentebb felsorolt szabályszegésekkel. A különbség az eljárások lefolytatásában rejlik. Az objektív felelősségi alapon kiszabható bírság esetében az üzemmentartó részére szabja ki a hatóság a bírságot, amelynek feltétele, hogy olyan eszközzel legyen rögzítve a szabályszegés ténye, amely megfelel a 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet előírásainak. Az ellenőrző berendezések követelményei biztosítják, hogy a szabályszegés ténye a képfelvételek alapján egyértelműen bizonyítható legyen. Az ilyen eszközök többek között alkalmasak legyenek digitális állóképfelvétel készítésére, naplózásra, online kapcsolattal adattovábbításra. A felvétel utólagos módosítása nem lehetséges, ha mégis technikai okból szükséges, akkor az ellenőrizhető. A járművezetők részére kiszabható közigazgatási bírsággal sújtható szabályszegések esetén nem készül ilyen eszközzel felvétel, ezért nem szabható ki a bírság az üzemmentartó részére. Ezekben az esetekben ellenőrzés keretében állapítja meg a hatóság a szabályszegés tényét, hasonlóan a közlekedési szabálysértésekhez, s a járművezető¹⁵ részére szabják ki a rendeletben meghatározott összegű bírságot.

A közlekedési szabályszegésekkel kapcsolatos szabályozás számos módosításon esett át, azonban a jelenleg hatályos rendelkezések alapján mutatom be az eljárást. A megállás és várakozás tilalmára vonatkozó szabályok megsértése visszakerült a szabálysértési tényállást megvalósító magatartások közé, az objektív felelősségi alapon kiszabható közigazgatási bírság hatálya alá tartozó szabályszegések köre pedig bővült a megengedett legnagyobb össztoeget vagy tengelyterhelést meghaladó járművek közötti közlekedésére, a díjköteles útszakaszok használatáért fizetendő, megtett úttal arányos útdíjra, és a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer keretében végzett mérés eredménye befolyásolásának tilalmára vonatkozó előírások megsértésével.

Az objektív felelősségi alapon kiszabható közigazgatási bírságokkal kapcsolatos (kivéve a megengedett legnagyobb össztoeget vagy tengelyterhelést meghaladó járművek közötti közlekedésére vonatkozó előírások megsértése esetén) elsőfokú eljárás lefolytatására a Vas és a Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei rendőr-főkapitány, a másodfokú eljárás lefolytatására pedig a budapesti rendőr-főkapitány rendelkezik hatáskörrel (az utóbbi országos illetékességgel).

15 A biztonsági öv használatára vonatkozó előírások megsértése miatt az utas részére is kiszabható a közigazgatási bírság.

Az üzemtartó részére a bírságot kiszabó határozatot hetven napon belül kell megküldeni, amelyben tájékoztatják az ügyfelet arról, hogy nyolc napon belül bizonyítási indítványt terjeszthet elő, vagy kimentési lehetőségével élhet. Az üzemben tartó akkor mentesül a felelősség alól, ha a gépjármű jogellenesen került ki a birtokából a szabályszegés elkövetése előtt, és emiatt még a bírságot kiszabó határozat kézbesítését megelőzően az illetékes hatóságnál kezdeményezte az eljárás megindítását, vagy teljes bizonyító erejű magánokirattal, fuvarlevéllel vagy menetlevéllel igazolja, hogy a gépjárművet más személy használatába adta. Végül mentesül a bírság megfizetése alól az, aki igazolni tudja, hogy más jogszabály lehetővé teszi számára a szabályszegést.¹⁶ Látható, hogy a kimentési okok között jelenleg sem szerepel más olyan objektív tényeken alapuló körülmény, amely a közigazgatási bírság megfizetése alól mentesítené a járművezetőt. Előfordulhat azonban néhány olyan szituáció, amely még a törvényben szabályozott esetekben is megnehezítené az ügyfél számára a kimentést. Ilyen eset lehet például egy hosszabb (akár több hónapos) utazás vagy kórházi tartózkodás esetén az ügyfél otthon hagyott gépkocsijának eltulajdonítása vagy önkényes elvétele. Ha ennek során a bűncselekményt elkövető személy szabályszegést valósít meg, amely az objektív felelősség alapján az üzemtartó részére közigazgatási bírság kiszabását eredményezi, az ügyfél nehezen tudja majd bizonyítani, hogy a gépjármű még a szabályszegést megelőzően került ki jogellenesen a birtokából, sőt, lehetséges, hogy az elvétel időpontját sem fogja tudni meghatározni. Hasonló kérdést vet fel az, ha egy gépjárműnek az üzemben tartója elhalálozik. A gépjárművel a meghatározott feltételek mellett ugyanis lehetőség van részt venni a közúti forgalomban a hagyatéki eljárás befejezéséig is. Abban az időszakban is lehet a gépkocsival szabályszegést elkövetni, mialatt a gépkocsi még az örökhatározó üzemben tartásában van. Ha többen használják a gépjárművet ez idő alatt, ki felel a szabályszegésért? Ezen kívül történhetnek olyan helyzetek, amikor a járművezetőnek akkor is cselekednie kell, ha ezzel szabályszegést valósít meg. Az Alkotmánybíróság a 60/2009. AB határozatában kimondja, hogy a közlekedési szabályszegések szabályozása esetén „*a jogalkotó nem köteles a más jogágakban (polgári jog, büntető jog) érvényesülő felelősség alóli mentesülés esteinek teljeskörű átvételére. Az Alkotmányból nem fakad olyan szabályozási kényszer, mely a jogalkotótól ezt megkövetelné, ugyanakkor nincs is elzárva attól, hogy a más jogágakban bevett kimentési okokat (pl. szükséghelyzet – Ptk. 107. §, végszükség – Btk. 30. §, vis maior – Ptk. 345. §) megfelelően alkalmazza.*”¹⁷ Véleményem

16 Az 1988. évi I. törvény 21/A § alapján ilyen rendelkezést tartalmaz a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény.

17 60/2009. (V. 28.) AB határozat.

szerint a kimentési okok bővítésével lehetőség nyílna arra, hogy az üzemben tartó/szabályszegést megvalósító mentesüljön a bírság megfizetése alól olyan esetekben, amikor valamilyen vészhelyzet miatt következik be a szabályszegés. Amennyiben az ügyfél tudomásul veszi a határozatot, és nem él a törvény által biztosított fellebbezési lehetőséggel, akkor annak véglegessé válásától számított 30 napon belül kell megfizetnie a kiszabott összeget.¹⁸ Részletfizetés vagy fizetési halasztás az ügyfél kérelmére engedélyezhető.

A közúti közlekedésről szóló törvény 20. §-ának k) pontjában szabályozott szabályszegések¹⁹ esetében az elkövetés helye szerinti rendőrkapitányságok, főkapitányságok járnak el.²⁰ A behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre, és a kötelező haladási irányra vonatkozó előírások megsértése esetén a közterület-felügyelet is rendelkezik hatáskörrel az eljárás lefolytatására. Ezekben az esetekben a közigazgatási bírságot nem az üzemben tartóval, hanem a rendelkezést megsértővel szemben kell kiszabni. A figyelmeztetés mint közigazgatási szankció alkalmazásának lehetőségét a törvény kizárja, ugyanúgy meghatározott összegű bírságokat kell alkalmazni a szabályszegésekre, mint az objektív felelősségi alapon kiszabott bírságok esetében.²¹ Ha a helyszínen a szabályszegő kiléte megállapítható, akkor a hatóság eljáró tagja a közigazgatási bírsággal megegyező összegben helyszíni bírságot szabhat ki. Ez azt jelenti, hogy ha az ügyfél a helyszínen nem vitatja a szabályszegés tényét, és a jogsértést teljes mértékben elismeri, a helyszíni bírság összege pontosan ugyanannyi, mintha ezt nem tenné, és a hatóság közigazgatási eljárás lefolytatásával szabná ki a bírságot. A közigazgatási eljárás végén a bírságot kiszabó határozattal szemben azonban a törvény fellebbezési jogot biztosít az ügyfélnek, a helyszíni bírság elfogadása esetén azonban semmilyen jogorvoslattal nem élhet.²² A szabálysértés elkövetése esetén elfogadott helyszíni bírsággal szemben ez esetben a szabályt megszegő személynek

18 A 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet alapján a bírságösszegek 39 000 forinttól 390 000 forintig terjednek.

19 Az 1988. évi I. törvény 20. § k) pontja alapján a közúti közlekedési szabályok közül

ka) a megengedett legnagyobb sebességre („gyorshajtás”),

kb) a biztonsági öv használatára,

kc) a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,

kd) a járművezető szervezetében a szesz ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”),

ke) a vasúti átjárón való áthaladásra,

kf)

kg) a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre (zóna), a kötelező haladási irányra,

kh) a autópálya leálló sávjának igénybevételeire vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhető.

20 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről.

21 A bírságösszegek 13 000 forint és 390 000 forint között vannak meghatározva.

22 2017. évi CXXV. törvény a közigazgatási szabályszegések szankcióiról 11. § (1) bekezdés.

anyagi értelemben véve nem fűződik érdeke ahhoz, hogy a helyszínen elfogadja a bírságot, és ezzel egyben le is mondjon a jogorvoslati lehetőségéről. Amennyiben a szabályszegő nem ismeri el a felelősséget, a közigazgatási eljárást az általános szabályok szerint le kell folytatni. A kiszabott összeget a határozat véglegessé válásától számított 30 napon belül kell megfizetni, kivéve, ha az ügyfél kérelmére részletfizetést vagy halasztást engedélyezett a hatóság. Megfontolásra érdemes lehet, hogy a szabálysértés miatt kiszabott bírságokhoz hasonlóan a helyszíni bírságként kiszabott közigazgatási bírság összege kevesebb legyen, mint a közigazgatási eljárás lefolytatásának eredményeképp kiszabott bírság.

Jelen tanulmányban nem az volt a célom, hogy a közlekedési szabályok megsértése miatt kiszabható közigazgatási bírságokkal kapcsolatos előírásokat és az eljárások szabályait teljeskörűen bemutassam. Mindössze megkíséreltem felvillantani azokat a sarokpontokat, amelyek mentén az ismertetett jogszabályi rendelkezések további módosításának irányát befolyásolhatják. Az egyik ilyen a mentesülési okok bővítése lehetne, a másik pedig a helyszíni bírságként kiszabható közigazgatási bírságkiszabás és a szabálysértési kötelező mértékű bírság szabályainak közelítése.

Felhasznált irodalom

- Balla Z. (2014). A rendészet kérdései. *Belügyi Szemle*, 62(10), 5–19.
- Balla Z. (2023). *A közigazgatás alapintézményei*. Ludovika Egyetemi Kiadó.
- Kis N. (2007). Közigazgatási szankciótan. In Gyurita E. R. (Szerk.), *Közigazgatási jog III* (pp. 23–115). Universitas-Győr Nonprofit Kft.
- Lamm V. (2012). *Jogi lexikon* (átdolgozott kiadás). Wolters Kluwer.
- Madarász T. (1995). *A magyar államigazgatási jog alapjai*. Nemzeti Tankönyvkiadó.
- Nagy M. (2012). Quo vadis Domine? *Jogtudományi Közlöny*, 67(5), 217–226.
- Nagy M. (2019). A közigazgatás szankciórendszere. In Jakab A., Könczöl M., Menyhárd A. & Sulyok G. (Szerk.), *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* (Közigazgatási jog rovat, rovat-szerkesztő: Balázs István) (pp. 7–16).
- Nagy M. (2018). Dogmatikai alibi megoldások – a közigazgatási szankciós törvényről. *Jogtudományi Közlöny*, 73(5), 252–259.
- Skorka T. (2023). A szabálysértési törvény első évtizede. Szabálysértés kontra közigazgatási felelősség. *Magyar Rendészet*, 23(2), 201–220.
- Skorka T. & Buzás G. (2022). A szabálysértési törvény első tíz éve konferencia tudományos előadásai dióhéjban. *Magyar Rendészet*, 22(10), 209–215.
- Szilágyi P. (1990). *A szankcionálás és a szankció a jogi felelősségi rendszerben. A jogi felelősség – és a szankciórendszer elméleti alapjai* 23. ELTE Állam- és Jogtudományi Kar.

A cikkben található online hivatkozás

URL1: *Gazdaságilag aktívak, bruttó átlagkereset, reálkereset (1960–)*. https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_qli001.html

Alkalmazott jogszabályok

- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
1999. évi LXIX. törvény a szabálysértésekről
- 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről
- 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysze- gések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről
- 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok ösz- szegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról
- 42/2011. (VIII. 11.) NFM rendelet az egyes közúti közlekedési szabályokra vonatkozó rendel- kezések megsértésével kapcsolatos bírsággal összefüggő hatósági feladatokról, a bírságok kivetésének részletes szabályairól és a bírságok felhasználásának rendjéről
2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyil- vántartási rendszerről
2017. évi CXXV. törvény a közigazgatási szabályszegek szankcióiról

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Haspel O. (2024). Egyes közlekedési szabályszegekre vonatkozó közigazgatási bírsággolási kérdések. *Belügyi Szemle*, 72(6), 987–1000. <https://doi.org/10.38146/BSZ-AJIA.2024.v72.i6.pp987-1000>

Nyilatkozatok

Összeférhetetlenség

A szerző nem jelentett összeférhetetlenséget.

Finanszírozás

A szerző nem kapott pénzügyi támogatást a kutatáshoz, a szerzőséghez és/vagy a cikk pub- likálásához.

Etikai nyilatkozat

Jelen cikkhez nem kapcsolódik adatkészlet.

Nyílt hozzáférésről szóló tájékoztatás

Jelen cikk a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY NC-ND 2.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/>) feltételei szerint publikált Open Access közlemény, melynek szellemében a cikk bármilyen médiumban szabadon felhasználható, megosztható és újraközölhető, feltéve, hogy az eredeti szerző és a közlés helye, illetve a CC License linkje feltüntetésre kerülnek.

Levelező szerző

A cikk levelező szerzője Haspel Orsolya, aki a haspel.orsolya@uni-nke.hu e-mail címen érhető el.