



A hatékony fellépést nehezítő jogi akadályok a hulladékká vált járművek közterületről történő eltávolításával összefüggésben

Legal obstacles to effective action in the context of the removal of end-of-life vehicles from public roads

Kardos Pál

mestertanár
Nemzeti Közszolgálati Egyetem,
Rendészettudományi Kar
kardos.pal@uni-nke.hu



Füle Ferenc

igazgató-helyettes
Zuglói Önkormányzati Rendészet
jog@zugloirendeszet.hu



Lippai Zsolt

tanársegéd, rendőr alezredes
Nemzeti Közszolgálati Egyetem,
Rendészettudományi Kar
lippai.zsolt@uni-nke.hu



Absztrakt

Cél: A tanulmány elkészítésének célja a nagyvárosokban általános problémát jelentő, a közterületeken hagyott, hulladékká vált gépjárművek elszállításával kapcsolatos, sokak által csak kevéssé ismert problémakör és az arra adható önkormányzati rendészeti válaszok, megoldási lehetőségek bemutatása.

Módszertan: Jelen tanulmány szerzői az önkormányzati rendészet működésében jártas rendészeti szakemberként elemzik a közterületen elhagyott gépjárművek elszállításával kapcsolatos jogi környezetet, rámutatva az abban rejlő akadályokra és megoldási lehetőségekre.

Megállapítások: A rendészettel, így a biztonságunk megteremtésének állami szereplőivel, kiemelten a rendőrség tevékenységével sokan és sokféleképpen foglalkoztak és foglalkoznak. A rendészettudomány kutatói közül viszont csak igen kevesen irányították figyelmüket a rendészet speciális szerveire, így a tanulmány tárgyát képező önkormányzati rendészeti szerv működésére. A szerzők egy sokakat érzékenyen érintő, mégis csak kevéssé ismert és kutatott problémakört, a hatékony rendészeti fellépést nehezítő jogi akadályokat mutatják be a hulladékká vált járművek közterületről történő eltávolításával összefüggésben. Bepillantást adva az önkormányzati rendészeti szervek összetett működésébe, a biztonság mint közös küldetésünk megteremtése egyik speciális szervének mindennapjaiba.

A szerzők a kéziratot magyar nyelven nyújtották be. Benyújtás: 2023. 11. 02. Átdolgozás: 2023. 11. 14.
Elfogadás: 2023. 11. 16.

Érték: A tanulmány szerzői az önkormányzati rendészeti szervek működésének átfogó tudományos kutatásához, feltérképezéséhez kívánnak hozzájárulni, felismerve annak tényét, hogy a kutatott téma a rendőri működés folyamatosan időszerű kérdése, ugyanis a rendőrség működésében az elmúlt két évtized számos, addig nem tapasztalt helyzetet eredményezett. A feladatok és elvárások mennyiségi és minőségi átalakulása a rendőri és az önkormányzati rendészeti szervek közötti kapcsolat átértékelését is szükségessé teszi. A tanulmány ezen tevékenység tanulmányozásához nyújt segítséget.

Kulcsszavak: önkormányzati rendészet, közterület-felügyelet, gépjármű-el-szállítás, jogi környezet

Abstract

Aim: The aim of the study is to present the problem of the removal of vehicles left in public areas, which is a common problem in large cities, and which is little known by many, and to present the municipal police responses and possible solutions.

Methodology: The authors of this paper, as law enforcement professionals with experience in municipal policing, analyse the legal environment related to the removal of abandoned vehicles from public areas, pointing out the obstacles and possible solutions.

Findings: The police, as the state actors in the creation of our security, and in particular the activities of the police organisation, have been and are still dealt with in many different ways. However, only very few police researchers have focused their attention on the specialised bodies of policing, such as the municipal police force which is the subject of this study. The authors present a problem that affects many, but which is little known and little researched: the legal obstacles to effective law enforcement action in the context of the removal of abandoned vehicles from public spaces. Giving a glimpse into the complex workings of municipal law enforcement and the daily life of one of the specialised agencies responsible for providing security as part of our common mission.

Value: The authors of the study wish to contribute to the comprehensive scientific research and mapping of the operation of municipal police forces, recognising the fact that the topic under research is a continuously topical issue of police operation, since the last two decades have brought about a number of unprecedented situations in the operation of the police. The quantitative and qualitative transformation of tasks and expectations also necessitates a reassessment of the relationship between the police and the municipal police. This study will help to examine these activities.

Keywords: municipal police, traffic warden, vehicle removal, legal environment

A probléma mibenléte

A főváros minden részében és a legtöbb nagyobb településen egyaránt problémát okoznak a közterületen hagyott, hulladékká vált járművek. A korosabb, mozgásképtelenséget okozó meghibásodásokban szenvedő, költségesen javítható vagy működésképes állapotba racionálisan vissza nem állítható járművek tulajdonosai sok esetben úgy hagynak fel annak használatával, hogy további sorsával nem foglalkoznak, nem szabadulnak meg tőle, az ezzel foglalkozó bontónak vagy hulladékkezelőnek – aki azt részben esetleg hasznosítani tudná – át nem adják. Ezek a járművek a közterületen maradnak, ameddig annak tulajdonosa, azaz a helyi önkormányzat valamely szervezete el nem távolítja onnan.

Az elhagyott, üzemképtelen járművek számos nehézséget okoznak a közterület tulajdonosának, a közút kezelőjének, a fenntartást végzőknek és elsősorban a közlekedőknek. Gyakran városképromboló kinézetük irritálóan hat a járókelőkre és a környékbeli lakókra. Értékes várakozóhelyeket foglalnak el a közlekedők, elsősorban a helyben lakók elől, megkeserítve a lakosság mindennapjait. Különösen Budapest kerületeiben és a vidéki nagyvárosokban – ahol a parkolási helyigény jelentősen meghaladja a rendelkezésre álló és szabályszerűen igénybe vehető várakozóhelyek számát – jelentkezik különös súllyal a szóban forgó probléma.

Ebből adódóan igen jelentős lakossági igény jelentkezik ezen járművek eltávolítására, az általuk elfoglalt parkolóhelyek felszabadítására és a felelőtlen, nem-törődöm tulajdonosok elmarasztalására. Ezt az igényt a közterület tulajdonosi jogköreit gyakorló és a közútkezelői feladatokat ellátó helyi önkormányzatok és azok közterület-felügyeletei felé fogalmazzák meg, és rajtuk kérik számon a hatékony intézkedést. Jelen tanulmány arról szól, hogy az önkormányzatok a vonatkozó jogszabályi környezetben és a fennálló körülmények közepette hogyan tudnak ennek az igénynek megfelelni.

A témakört érintő jogi normák

A gépjárművek közterületről történő elszállításával összefüggésben a közúti közlekedés alapvető normájaként a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) kapcsolódó

rendelkezéseit kell megemlítenünk. A KRESZ 59. §-a rendelkezik a járművek eltávolításáról. Meghatározza, hogy mely esetekben lehet a közútról járművet eltávolítani és kik jogosultak végrehajtani az erre irányuló intézkedést. Az eltávolítás egyik lehetséges esete – a KRESZ-ben meghatározott közlekedési szabálysértések, elemi csapás, a közút kivételes igénybevétele stb. mellett –, ha a gépjármű, amely a közúti forgalomban csak ilyen jelzéssel vehet részt, főútvonalon, illetve mellékútvonalon tíz napot meghaladóan a számára előírt hatósági jelzés nélkül tartózkodik. Tehát az elszállítás lehetősége az üzemképtelenségi okok körében a hatósági jelzés nélküli járművek tekintetében adott, amelyek a közúti forgalomban ilyen jelzéssel vehetnek részt.

Az intézkedésre feljogosított szervek egyike a közterület-felügyelet. Erre tekintettel szükséges, hogy a közterület-felügyelet feladatellátására irányadó jogszabályok foglalkozzanak e feladat ellátásával, meghatározzák a részletszabályokat, a követendő eljárásrendet, a kapcsolódó teendőket.

A közterület-felügyelet feladatellátásának elsődleges, törvényi szintű normája a közterület-felügyeletről szóló 1999. évi LXIII. törvény (továbbiakban: Kftv.). E jogszabály az alábbiak szerint rendelkezik a közterület-felügyelet járművek elszállításával kapcsolatos jogköreiről: „20. § (1) *A felügyelő – az üzemben tartó értesítése mellett – elszállítással eltávolíthatja a közterületen szabálytalanul elhelyezett járművet, ha az a közúti forgalom biztonságát vagy a közbiztonságot veszélyezteti.*

(2) A felügyelő a helyi közúton közterület-használati engedély nélkül tárolt, hatósági jelzéssel nem rendelkező azon járművön, amely a közúti forgalomban csak ilyen jelzéssel vehet részt, értesítést helyez el, amely tartalmazza a (3) bekezdés szerinti jogkövetkezményre történő figyelmeztetést.

(3) A (2) bekezdés szerinti értesítés elhelyezésétől számított 10 napot követően a felügyelő az érintett járművet elszállítással eltávolíthatja.”

Mint látható a Kftv. a KRESZ-szel összhangban – a szabálysértő módon leállított járműveken túlmenően – az üzemképtelenségi kategóriában csak a hatósági jelzéssel nem rendelkező jármű elszállítással történő eltávolítására ad lehetőséget a közterület-felügyelet számára, a járművön elhelyezett értesítést követően tíz nap után.

A Kftv. előírásain túl a közterület-felügyelet mint önkormányzati rendészeti szerv fellépésével összefüggő szabályokat, az egyes rendészeti feladatokat ellátó személyek tevékenységéről, valamint egyes törvényeknek az iskolakerülés elleni fellépést biztosító módosításáról szóló 2012. évi CXX. törvény rögzíti, amelyek a témánkhoz kapcsolódó közterület-felügyelői intézkedések során figyelembe veendőek. A közterület-felügyelet járművek elszállítására irányuló feladatellátására vonatkozó részletszabályokat pedig a kerékbilincs közterület-felügyelet

általi alkalmazására, a járművek elszállítására, valamint a felmerült költségekre vonatkozó szabályokról szóló 55/2009. (X. 16.) IRM rendelet határozza meg.

Az intézkedés lehetőségének terjedelme

Ahogy pedig az a fentiekből látható, a témakört érintő törvényi és miniszteri rendeleti szintű jogszabályok (a Kftv. és a KRESZ) rendelkezései alapján a hatósági jelzés nélküli járművek eltávolítása lehetséges a közterület-felügyelet által. Ezért szükséges megvizsgálni, hogy a hatályos jogszabályok alapján mikor tekintendő hatósági jelzés nélkülinek egy jármű.

A KRESZ rendelkezik a járművek közlekedésben való részvételének feltételeiről. A jogszabály 5. § (1) bekezdés b) pontja figyelembevételével *„a közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, amelyre külön jogszabályban meghatározott számú, típusú és elhelyezésű hatósági jelzés(ek) [rendszám-tábla(ák)] van(nak) felszerelve.”* Jelen tanulmány – annak terjedelmi korláta-ira tekintettel – nem foglalkozik részletesen azzal, hogy külön jogszabályok milyen járművek esetében rendelnek el hatósági jelzéssel történő felszerelésre irányuló kötelezettséget, mint ahogy azzal sem, hogy milyen számú, típusú és elhelyezésű hatósági jelzéseket ismernek az ágazati szabályok. Az ugyanakkor a KRESZ idézett normaszövegéből is világos, hogy a hatósági jelzés a rendszám-tábla. Ebből következően hatósági jelzés nélkülinek az a jármű tekinthető, amely rendszám-tábla nélkül várakozik a közúton. Tehát a közterület-felügyelet Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdései szerinti fellépésének lehetősége csak a rendszám-tábla nélküli járművek esetében áll fenn.

Korábbi, illetve eltérő eljárási és jogértelmezési gyakorlatok, kérdések és válaszok

Általános gyakorlat volt 2016. január 1-je előtt – amikor is a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet módosítása a gépjárművek műszaki érvényességét igazoló érvényesítő címkét megszüntette –, hogy a közterület-felügyelet az érvényesítő címke tanúsága szerint lejárt műszaki érvényességű gépjárműveket érvényes hatósági jelzés nélkülinek, azaz hatósági jelzés nélkülinek tekintették, és ezért a Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdései szerinti intézkedés keretében elszállítással eltávolították [326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet].

A gyakorlatban a 2016. év hozott változást. Az érvényesítő címke felragasztásának hiányában nem lehetett kívülről megállapítást tenni arra vonatkozóan, hogy az adott gépjármű rendelkezik-e érvényes műszaki vizsgával, ezért tanácsstalanság uralkodott el a tekintetben, hogy ezeket a járműveket hogyan lehet majd a jövőben a közterületről eltávolítani. Többen a gépjármű-nyilvántartásból történő ellenőrzést nevezték meg egyszerű megoldásként, azonban ennek megálljt parancsolt, hogy a közterület-felügyelet adatlekérdezési jogköre korlátozott és csak a jogszabályban meghatározott esetekben lehet élni vele. Mások a rendőrség bevonására tettek javaslatot, tekintettel arra, hogy a rendőrséget általános adatlekérdezési jog illeti meg. Ez az elgondolás mindenekelőtt adatvédelmi akadályokban bukott el. A 2016–2017. években komoly szakmai viták zajlottak önkormányzati rendészeti vezetők között abban a kérdésben, hogy a Kftv. 20. § (2) és (3) bekezdései szerinti fellépés valóban a rendszám nélküli gépjárművekre korlátozódik-e, vagy továbbra is lehetséges a lejárt műszaki érvényességű járművek elszállítása.

A kérdésre a Belügyminisztérium adta meg a választ, méghozzá olyan tartalommal, amely az előbbi álláspontot képviselők véleményén is túlívelt. A tárcsa a BM/4625/2/2018. számú jogi állásfoglalásában elvi éllel mutatott rá, hogy a korábbi szabályozás idején sem volt releváns a műszaki érvényesség hiánya a tárgykörben. Egyértelművé tette, hogy a közterület-felügyelet általi intézkedés lehetősége kizárólag a rendszámmal nem rendelkező járművekre terjed ki, a lejárt műszaki érvényességű járművekkel kapcsolatos intézkedésekre, így a gépjármű-nyilvántartásban a jármű műszaki érvényességének ellenőrzésére a közterület-felügyelet nem jogosult (BM/4625/2/2018).

Még a fenti állásfoglalást követően is találkozhattunk olyan véleményekkel, hogy elszállíthatók a lejárt műszaki érvényességű járművek, hiszen ezek nem rendelkeznek a közúti közlekedésben való részvétel feltételeivel, melyből következően jogszerűen nem várakozhatnának a közúton. Ez utóbbi megállapítás helytálló, a közlekedésben való részvétel feltételeivel nem rendelkező gépjármű valóban nem tárolható közterületen. Csakhogy ebből nem következik, hogy el is szállítható. Miért nem? – tették fel a kérdést. Azért, mert az elszállítás tulajdonjogot korlátozó intézkedés, tulajdonosi részjogosítványt von el (a dolog birtoklásának jogát). A tulajdonjog abszolút szerkezetű jogviszony, melynek egyik oldalán áll a tulajdonos mint jogosult, akivel szemben mindenki kötelezett. Arra kötelezett, hogy a tulajdonos tulajdonjogát annak minden összetevőjével együtt tiszteletben tartsa. Tulajdonjogot korlátozó intézkedést tenni kizárólag jogszabály kifejezett felhatalmazása alapján lehet. Hatályos jogszabály csak a hatósági jelzéssel nem rendelkező járművek elszállítására ad felhatalmazást a közterület-felügyeletnek.

A közterület-felügyeleteknek végül kénytelen-kelletlen tudomásul kellett venniük, hogy az elszállítást csak a gépjármű tényszerű hatósági jelzés nélkülisége alapozza meg, így nincsenek előrébb a műszaki érvényesség hiányára vonatkozó információval. Sajnos a közvélemény nem ennyire befogadó. Az önkormányzati rendészeti szervek számolatlanul kapják a bejelentéseket hatósági jelzéssel rendelkező, elhagyott, lepusztult, hosszú ideje nem használt gépjárművekről. A lakosság pedig rendkívül nehezen akceptálja a rendészetek válaszleveleiben ismertetett jogi helyzetet.

További felmerülő kérdések, problémák, nehézségek

Sajnálatosan nem merül ki a fentiekben a közterület-felügyeleti fellépést akadályozó vagy nehezítő jogi problémák ismertetése. Az alábbiakban olyan speciális helyzetek kerülnek bemutatásra, amelyekkel az önkormányzati rendészetek napi szinten szembesülnek a roncs gépjárművekkel kapcsolatos teendők során.

Szélvédő mögött elhelyezett rendszámtábla

A tárcsa állásfoglalását követően is adódtak olyan helyzetek, amikor vitás volt annak megítélése, hogy a járművet a hatósági jelzéssel rendelkező vagy nem rendelkező körbe kell-e sorolni.

Egyik példa lehet az az eset, amikor egy járművön az arra előírt helyeken sem elöl, sem hátul nincs fent a rendszámtábla, hanem az a gépjármű utasterében, de jól láthatóan, leggyakrabban a szélvédő mögött van elhelyezve.

A KRESZ a közúti közlekedésben való részvétel feltételeként rendelkezik a hatósági jelzés járműre történő felszereléséről. A jelzés sajátosságait és pontos helyét külön jogszabály, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet határozza meg. A járművel akkor lehet részt venni a forgalomban, ha azt forgalomba helyezték, a járművet a forgalomba helyezés során el kell látni hatósági jelzéssel, amely mindaddig érvényes, amíg a jármű közlekedésigazgatási szempontból forgalomban van. Ebből következően a hatósági jelzéssel rendelkezőnek tekintendő, akkor is, ha a rendszámtábla nem az előírt helyen van, hanem például az utasterben a szélvédő mögött. Az ilyen járműveket érintő bejelentések nyomán különösen nehéz volt elfogadtatni a jármű eltávolítását követelő lakosoktól, hogy hatósági jelzéssel rendelkezőként nincs mód az elvárt intézkedésre. A kérdést a Belügyminisztérium a BM/16744/4/2018. számon kiadott állásfoglalásában rendezte, ahol is fentieket megerősítve kimondta, hogy

a rendszám-tábla előírt helyek helyett a szélvédő mögött történő elhelyezése ugyan megvalósít egy közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése körébe tartozó szabálysértést – mely miatt intézkedési hatáskör a rendőrséget illeti meg –, azonban a jármű a Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdései alkalmazásában ebben az esetben is hatósági jelzéssel rendelkezőnek tekintendő, tehát az ott meghatározott intézkedésre nem ad alapot (BM/16744/4/2018).

Forgalomból kivont jármű

Mint fentiekben láthattuk, a jármű hatósági jelzése addig érvényes, amíg a jármű közlekedésigazgatási szempontból forgalomban van. Felmerül a kérdés, hogy mi van abban az esetben, ha a járművet a közlekedési igazgatási hatóság a forgalomból kivonja.

A közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 104. § (3) bekezdése kimondja, hogy a forgalomból kivonást elrendelő határozat véglegessé válásától számított öt napon belül – amennyiben arra a helyszínen nem került sor – a forgalmi engedélyt és a rendszám-táblát le kell adni. Ebből következően – elvileg – nem maradhat(na) rajta a hatósági jelzés azokon a járműveken, amelyet a közlekedési igazgatási hatóság a forgalomból kivont. Am a gyakorlatban sajnos más a helyzet. A gépjármű forgalomból kivonására irányuló, üzembentartói kérelemre indult eljárásokban általában nincs probléma, hiszen az ügyfél már úgy megy a kormányablakba ügyet intézni, hogy viszi magával a rendszám-táblákat. A hatósági megkeresésre induló azon okmányirodai eljárások, amelyekben a hatósági jelzés helyszíni elvételét követően történik a jármű forgalomból kivonása, szintén formások, hiszen itt a rendőri intézkedés vagy egyéb eljárási cselekmény során megtörtént a hatósági jelzés levétele.

Azokban a hivatalból vagy hatósági, adóhatósági, végrehajtói stb. megkeresésre induló eljárásokban, ahol úgy határoz a gépjármű forgalomból történő kivonásáról a közlekedési igazgatási hatóság, hogy a hatósági jelzés elvétele előzőleg nem történt meg, nehezebb a helyzet. A határozat kötelezést tartalmaz a rendszám-táblák leadására, melynek az üzembentartók sok esetben nem tesznek eleget. A tapasztalatok szerint a közlekedési igazgatási hatóságok rendszerint elmulasztják a jogerős határozataik végrehajtásának elrendelését. Ha ugyanis az üzembentartó a jogerőre emelkedett és véglegessé vált határozatban megsabott határidő lejártáig nem tesz eleget a forgalmi engedély és a rendszám-táblák leadására irányuló kötelezésnek, a hatóságnak végzéssel el kell rendelnie a határozat végrehajtását, és végrehajtás útján el kell érnie, hogy a forgalmi engedély és a rendszám-táblák a hatósághoz kerüljenek. Ennek gyakorlata egyébként

régebben működött, a közlekedési igazgatási hatósági jogkör kormányhivatalok járási (fővárosi kerületi) hivatalaihoz történt átkerülésével jelentkeztek a szóban forgó problémák. Különösen jó példa volt ennek előtte Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatalának gyakorlata, ahol egyszeri végrehajtási bírságkiszabást követően az okmányiroda a rendőrség közreműködését kérte a végrehajtási cselekmények foganatosításához. A kerületi rendőrkapitánysággal történő jó együttműködés keretében heti egy napon a kapitányság egy rendőre és egy kijelölt okmányirodai ügyintéző közösen felkeresték lakóhelyükön azon üzembentartókat, akiknek járművét érintően végrehajtás került elrendelésre a forgalmi engedély és a rendszámablák leadására vonatkozó kötelezettség elmulasztása miatt. A gyakorlat jól működött, 80–90 százalékban eredményesen tudták ezen a módon a forgalmi engedélyeket és a rendszámablákat bevonni. Ma is adott ennek lehetősége. Jelentős előrelépés lenne, ha a közlekedési igazgatási hatóságok határozatainak végrehajtásával a forgalomból kivont, sokszor igen rossz állapotú járművek hatósági jelzés nélkül maradnának, mely esetben a közterület-felügyelet azokat értesítést követően eltávolíthatná, illetve az üzembentartók rá lennének szorítva arra, hogy a huladékká vált jármű sorsát maguk intézzék.

Tényszerű hatósági jelzés nélküliség vs. érvénytelen hatósági jelzés

Felülemelkedve a fenti problémán, a hatósági jelzés érvényességével kapcsolatos felvetésből eredő további kérdés az, hogy az önkormányzati rendészeti szerv csak tényszerűsége alapozva tekinthet hatósági jelzés nélkülinek egy járművet vagy a forgalomból kivont státusz alapján mondhatja azt, hogy – mivel a hatósági jelzés addig érvényes, ameddig a jármű közlekedési igazgatási értelemben forgalomban van – a forgalomból kivont gépjármű hatósági jelzése érvénytelen, és ebből következően nem létező.

Sajnálatosan – egyrészt – megint vissza kell utalni arra, hogy a közterület-felügyeletnek nincs általános adatlekérdezési joga a gépjármű-nyilvántartásból, arra csak a jogszabályokban meghatározott esetekben van lehetősége, az adatok meghatározott körére vonatkozóan, az ott rögzített célból. A jogszabályok nem adnak módot arra, hogy a közterület-felügyelet a forgalmi státuszra vonatkozóan lekérdezést végezzen. Másrészt arra is szükséges visszautalni, hogy az elszállítás tulajdonjogot korlátozó intézkedés, melyre csak jogszabály kifejezett felhatalmazása esetén van mód, és a jogalapot biztosító rendelkezéseket megszorítóan kell értelmezni. A Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdéseinek, valamint a KRESZ 59. § (3) bekezdésének normaszövege a „*hatósági jelzés nélküli*” járművet említi, a forgalomból kivonás által érvénytelen hatósági jelzésűt nem.

Tehát megszorító értelmezésben hatósági jelzés nélküli járművön kizárólag a tényszerűen hatósági jelzés nélküli járművet lehet érteni.

Idegen rendszám a járművön

Sok esetben kap olyan jelzést az önkormányzati rendészet, hogy hatósági jelzéssel kapcsolatos visszaélés történt, egy hatósági jelzés nélküli járműre felhelyeztek egy nem ahhoz a járműhöz tartozó rendszámot, nagy valószínűséggel az elszállításra irányuló hatósági intézkedés megghiúsítása céljából.

Pontosan a fent említettek miatt nincs jogi lehetőség arra, hogy a közterület-felügyelet a tényszerű hatósági jelzéssel kapcsolatban adatot vizsgáljon, így azt sem ellenőrizheti, hogy az adott rendszámot ahhoz a gépjárműhöz tartozik-e, amelyre fel van helyezve. Rendőrségi intézkedési hatáskörbe tartozó szabálysértés vagy bűncselekmény gyanúja esetén rendőri intézkedést kezdeményezhet, mely által adott esetben elérhető lehet a rendszámot levétele és a jármű hatósági jelzés nélkül maradása.

Végrehajtói foglalás, forgalomba hozatali korlátozás

Érthetően vetődik fel az emberekben a kérdés, ha a gépjárművön nincs rendszám, a szélvédő mögött és az utastérben sem látható hatósági jelzésnek megfelelő tárgy, akkor már menthetetlenül elszállításra kerülhet a jármű a közterület-felügyelet feladatkörében? Sajnos még ebben az esetben sem mondhatjuk ki az igent. Előfordulhat ugyanis, hogy az úgynevezett „kiértésítőzést” [értsd: Kftv. 20. § (2) alapján az érintett járművön elhelyezett értesítés] követően, az elszállítást megelőző adategyeztetés során olyan tény jut a közterület-felügyelet tudomására, amely nem teszi lehetővé az elszállítást, vagy az elszállítást követő, jogszabályban előírt feladatok elvégzését. Miről lehet szó? Sokszor fordul elő, hogy a járművet az adóhatóság vagy a bírósági végrehajtó valamely tartozás vagy köztartozás behajtása során lefoglalja, a forgalomból kivonatja, de fizikailag nem szállítja el, így az autó hatósági jelzés nélkül a közterületen marad. E végrehajtási cselekmény során a gépjárműre elidegenítési és terhelési tilalom kerül bejegyzésre a gépjármű-nyilvántartásba.

Az elidegenítési és terhelési tilalom mint forgalomba hozatali korlátozás az elszállításnak még nem feltétlenül akadálya (bár valószínű, hogy a végrehajtást foganatosító előbb vagy utóbb keresni fogja a közterület-felügyeleten a járművet), ugyanakkor gondolni kell arra, hogy hat hónap tárolást követően az elszállított gépkocsit értékesíteni kell, annak lehetősége hiányában meg kell semmisíteni. Forgalomba hozatali korlátozás esetén, ha arról az önkormányzati

rendészet tudomást szerzett, a gépjárművet nem tűzheti árverésre, és mint egy követelés kielégítésének zálogát képező tárgyat, nem semmisítheti meg. Következésképpen, minthogy a hulladékká vált jármű a közterületre vissza nem helyezhető, az a közterület-felügyelet nyakán marad, a sikeres végrehajtói értekesítésig fizetheti közreműködője részére a borsos tárolási díjat.

Az önkormányzati rendészetnek nagyon körültekintően kell eljárnia, ha nem akar magának számos kellemetlenséget egy végrehajtási eljárásban érintett, forgalomba hozatali korlátozással terhelt jármű elszállításával. A közterület-felügyeletnek sajnos sok esetben eredménytelenül értekeznek ilyen járművekkel kapcsolatban a végrehajtást folytatókkal, azok sokszor válaszra sem méltatják a rendészeti szervek megkereséseit, nem mutatnak együttműködési szándékot, a végrehajtási eljárásuk eredményességén kívül más nem érdekli őket. Kívánatos lenne, ha az állami adóhatóság, illetve különösen a bírósági végrehajtók együttműködőbbek lennének a tekintetben, hogy az ilyen járműveket magukhoz vegyék, azokat a közterületről elszállítsák (ha már a végrehajtási cselekményük által marad hatósági jelzés nélkül az autó), vagy legalábbis együtt gondolkodva közös megoldást – akár anyagi áldozattal, amely végrehajtási költségként az adósra terhelhető – keressenek, ilyenben partnerek legyenek.

Nem rendszámköteles járművek

Érdemes a Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdéseinek normaszövegét még egyszer figyelmesebben átolvasni, kiemelve egy olyan mondatrészt, amely az eddigiekben kevesebb hangsúlyt kapott. Gondolva itt különösen arra, hogy a (2) bekezdés alapján „*A felügyelő a helyi közúton közterület-használati engedély nélkül tárolt, hatósági jelzéssel nem rendelkező azon járművön, amely a közúti forgalomban csak ilyen jelzéssel vehet részt, értesítést helyez el, amely tartalmazza a (3) bekezdés szerinti jogkövetkezményre történő figyelmeztetést.*”

Mit jelent ez? Azt, hogy a közterület-felügyelet a hatósági jelzés nélküli azon járművet jogosult elszállítani, amely a közúti forgalomban ilyen jelzéssel vehet részt. Számtalan bejelentést kapnak az önkormányzati rendészeti szervek például elhagyott kerékpárokról, segédmotoros kerékpárokról vagy segédmotoros kerékpárnak minősülő három vagy négykerekű, kis méretű, részben vagy egészben zárt terű járművekről (triciklik vagy úgynevezett mopedautók), amelyeket sok esetben reklámhordozó céllal helyeznek el a közterületen. Azonban, mint látható, csak az úgynevezett rendszámköteles járművek esnek a Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdéseinek alkalmazási körébe, így e tekintetben sem tud megfelelni az önkormányzati rendészet annak a jelentős lakossági igénynek, hogy ezektől a járművektől a közterületet megszabadítsa.

Közterület, közút – magánterület, magánút jelentősége

Ha tovább elemezzük a felhatalmazást adó törvényi normaszöveget, érdemes foglalkozni azzal is, hogy mely területeken történhet meg a közterület-felügyelet Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdései szerinti intézkedése. Közterületen? Mindenféle közterületen? Vagy csak a közterület közúti részén? Mit tekinthetünk közterületnek, és mi a helyzet a telekkönyvileg magánterületnek (nem közterületnek) minősülő ingatlanokkal?

A jogalkotó alapvetően abból az életszerű feltevésből indul ki, hogy a közlekedés az utakon zajlik, a közúti közlekedés helyszíne a közút, ebből következően a járművekkel a közúton lehet találkozni. A KRESZ a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvénnyel összhangban határozza meg az út fogalmát. E szerint út a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút). Az esetek döntő hányadában ez nem okoz problémát, mert a hulladékká vált járművek rendszerint az utakon, utakhoz tartozó területeken, helyi közutat képező parkolóban, várakozási övezetek várakozási területein maradnak vagy kerülnek leállításra. Az útingatlan tulajdonjogi helyzete sem releváns, azért nem, mert a KRESZ, illetve a Kftv. szabályozási iránya egyaránt az, hogy a közforgalom elől el nem zárt magánutak, magánterületek osztják a közutak, közterületek jogi sorsát. A Kftv. 27. § a) pontja figyelembevételével – mely szerint a törvény alkalmazásában közterületnek tekintendő a közforgalom számára megnyitott magánterület – a közterület-felügyelet jogosult fellépni a közforgalom számára megnyitott magánterületeken, a KRESZ 1. § (1) bekezdésére figyelemmel a témánk szempontjából releváns 59. § (3) bekezdés szerinti intézkedés is ugyanúgy alkalmazható közforgalom elől el nem zárt magánúton, mint közúton (Kftv.). Éppen ezért szerencsére nem érnek célt az olyan rosszhiszemű törekvések, mint például, amikor egy állami tulajdonú, MÁV (Magyar Államvasutak) kezelésű ingatlan részét képező parkolóterületre helyezik a roncs járműveket, vagy azokat betolják az üzemanyagotöltő állomás magánutat képező, közforgalmú területére.

A jogi környezet problémáiból következő nem egységes jogalkalmazás

Mint ahogyan azt már az eddigiekben is láthattuk, a magasabb szintű jogszabályi környezet nem segíti elő, hogy az önkormányzati rendészeti szervek a hulladékká vált járművek közterületről történő eltávolításával kapcsolatos feladatukat

a lakosság teljes megelégedésére, az állampolgárok elvárásainak megfelelően végezzék. Ehhez még hozzájárul sajnálatosan az is – éppen a jogi környezet nem megfelelőségéből következően –, hogy a jogalkalmazási gyakorlat nem egységes sem az egyes közterület-felügyeletek között, sem pedig a törvényességi felügyeletet gyakorló vagy jogvitákat elbíráló közigazgatási, illetve igazságszolgáltatási szervek között. A tapasztalatok szerint utóbbiak néha nem eléggé látják át a közterület-felügyelet működését, jogosítványait, az intézkedésekkel kapcsolatos folyamatokat sokszor nem jól azonosítják. Munkájukat nem könnyíti meg a jogszabályi környezet. Ebből következően gyakran születnek egymásnak ellentmondó döntések, kialakulnak hibás gyakorlatok, amely egyfelől nem segíti az önkormányzati rendszeteket az egységes és helyes gyakorlat követésében, másfelől táptalajt ad azoknak a rosszhiszemű, a rendészeti intézkedés kikerülését célzó cselekményeknek, amelyek témánkban is rendszeresen tapasztalhatók, különösen a főváros kerületeiben és a vidéki nagyobb településeken. Táplálja továbbá a közterület-felügyeletek intézkedéseivel kapcsolatos jogorvoslat-kezdeményezést, illetve az önkormányzati rendszetek jogorvoslati eljárásokkal és perekkel történő fenyegetését, amelyek jelentősen hátráltatják a hatékony munkavégzést. Egy bizonytalan kimenetelű jogorvoslati eljárás vagy kártérítési per árnyékában – melynek nyomán a rendészeti vezető akár az állását is elveszítheti – az önkormányzati rendszet gyakran nem lépi meg azt az intézkedést, amely a lakosság megelégedésére szolgálna egy irritáló közterületi probléma felszámolásával. Ha lenne egységes és kiszámítható jogalkalmazási gyakorlat, úgy bátrabban felvállalhatók lennének az intézkedések.

A problémával összefüggő további nemkívánatos jelenségek

Fel kell tenni a kérdést, mit eredményez még a hatékony fellépést nem segítő jogi környezet? Egyrészt a közterület ronccstemetőkké válását, elégedetlenkedő lakosságot. És ez még nem minden, különféle jogellenes cselekmények elkövetése is összefügg a hulladékká vált járművek jelenlétével, a problémával szembeni fellépés nehézségeivel. Már említettük azokat az ügyeskedéseket, illetve konkrétan bűncselekményeket, amikor a hatósági jelzés nélkül maradó járműre egy nem ahhoz rendelt – adott esetben jogellenes módon szerzett – rendszám-táblát helyeznek. De nem csak a járművek tulajdonosai vagy üzembentartói – illetve akinek érdekük fűződik a jármű megtartásához – követnek el jogsértéseket, hanem olyanok is, akik egyébként érthető módon, egyszerűen csak azt szeretnék, hogy a jármű a közterületről eltűnjön. Azon hatósági jelzés nélküli járművek esetében, amelyeket a közterület-felügyelet kiértékelte, számos

esetben érkezik olyan jelzés annak tulajdonosától, hogy a járműről a rendszám-táblát eltulajdonították. Az a tény, hogy az üzemképtelen jármű közterületen való jelenléte nem kívánatos, adott esetben jogellenes üzembentartói magatartásra vezethető vissza, nem ad alapot arra, hogy valaki az egyedi azonosító jel eltávolításának vétségét elkövetve hatósági jelzés nélkülivé tegyen egy járművet, akkor sem, ha úgymond jó – vagy jónak érzett – cél vezérli, úgy gondolja, a közösség érdekében cselekszik. Egyúttal szomorú, hogy ilyen cselekedetekhez is vezet a hatékony fellépéshez elégtelen jogi környezet.

Ezen felül is számos egyéb jogellenes cselekményt vonz az üzemképtelen járművek közterületi jelenléte, ezek között elég említeni a vagyon elleni bűncselekményeket, környezetkárosítást, köztisztasági szabálysértéseket, vagy az életvitelszerű közterületen tartózkodás tilalmának megsértését. A hosszú időn át közterületen, egyhelyben tartózkodó járművet gyakran nem jószándékú beavatkozók „megtalálják”. Az arról eltulajdonítható, esetleg értékesíthető vagy használható alkatrészeket leszedik, kisserelik, adott esetben rongálási cselekmény útján, sokszor a körülötte lévő természetes vagy épített környezet szennyeződését előidézve. Nem ritka, hogy főleg a nagyobb méretű járművekbe hajléktalanok – olykor egész családok – költöznek be vagy használják azt rendszeresen menedékként, gyakran különböző módokon és cselekményekkel beszennyezve a közterületet, sokszor italozó, hangoskodó magatartásukkal megbotránkoztatva a járókelőket és a közelben lakókat, háborgatva nyugalmaikat.

Az önkormányzatok törekvései saját szabályozás útján

A jogi környezet problémájának egyenes következménye, hogy az önkormányzatok helyi rendeletalkotás útján is keresik a megoldást, a lakosságot irritáló problémák felszámolásához vezető lehetséges utat. Különösen a hatósági jelzéssel rendelkező, rossz állapotú járművek eltávolítására várnak megoldást az állampolgárok, így főleg ennek irányában zajlik sok helyen a megoldáskeresés.

A magasabb szintű jogszabályok a témával összefüggésben nagyon szűk területet hagynak érintetlenül. Nincs rendeletalkotási felhatalmazása az önkormányzat képviselő-testületének, hogy a Kftv. 20. § (2)–(3) bekezdéseiben meghatározott kört (hatósági jelzés nélküli jármű) kiegészítse például a közúti közlekedésben való részvétel feltételeivel nem rendelkező, vagy a lejárt műszaki érvényességű, forgalomból kivont, esetleg a szemmel láthatóan roncs állapotú járművekkel, ilyen módon megalapozva az eltávolítás lehetőségét. Ugyancsak nem egészítheti ki helyi rendeleti szabályozás a KRESZ járművek elszállítására vonatkozó 59. § (3) bekezdésében felsorolt járművek körét. Emellett számos

olyan dolgot nem tesznek lehetővé a törvényi, kormányrendeleti és miniszteri rendeleti szintű jogforrások a közterület-felügyelet számára, amely mozzanat szükséges lenne például annak megállapításához, hogy a jármű nem rendelkezik a közúti közlekedésben való részvétel feltételeivel. Ilyen terepen kell tehát az önkormányzatoknak keresniük az előrelépés lehetőségét.

Egy előremutató példa

Figyelemre méltó példával rukkolt ki Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata, amely a témát a jogellenes közterület-használat felől közelítette meg.

Mint érintettük, az a gépjármű, amely nem rendelkezik a közúti közlekedésben való részvétel feltételeivel, nem – illetve csak közterület-használati engedéllyel, korlátozott helyszíneken és időtartamban – tárolható közúton, függetlenül attól, hogy tényszerűen hatósági jelzéssel felszerelt-e vagy sem. Ha ennek ellenére ilyenként várakozik közúton közterület-használati hozzájárulás nélkül, jogellenes közterület-használat áll fenn. Igen ám, de – mint azt szintén taglaltuk az előzőekben – a közterület-felügyeletnek nincs jogi lehetősége, hogy vizsgálja azokat a körülményeket (műszaki érvényesség, forgalmi státusz), amelyek a jármű közterület-használati engedélyköteles körbe tartozását megalapozzák. Miképpen lehet így fellépni a jogsértő helyzet miatt?

Zuglói Önkormányzata azt a gyakorlatot alakította ki, hogy a közterület-felügyelet – minthogy nem jogosult a gépjármű-nyilvántartásból általános adatlekérdezésre, ennél fogva nem tudja tényszerűen megállapítani azon körülmények fennállását, amelyek folytán a jármű közterület-használati engedélyköteles körbe tartozik – az olyan járművekről, amelyek esetében műszaki érvényesség hiánya, forgalomból kivonás ténye valószínűsíthető, egyszerűsített jelentést készít fotódokumentációval, melyet a kerület jegyzőjéhez eljuttat. A jegyző hatósági ügyben – magyar hatósági jelzés esetén – jogszerűen hozzá tud férni azokhoz az információkhoz, amelyek alapján eldönthető, hogy az adott jármű közterületen való tárolása közterület-használati hozzájárulás köteles-e. Ha igen és a járművet érintően engedély nem került kiadásra, jogellenes közterület-használat miatt hivatalból közigazgatási hatósági eljárást indít. Az eljárásban – közigazgatási bírság kiszabása mellett – kötelezhető a jármű üzem-bentartója a jogellenes közterület-használat megszüntetésére, azaz a jármű közterületről való eltávolítására. Amennyiben az üzem-bentartó e kötelezettségének nem tesz eleget, a jegyző végzéssel elrendeli határozatának végrehajtását, és az előírt cselekményt a kötelezett költségére és veszélyére végrehajtja [22/2020. (VI. 9.) ÖK rendelet].

A gyakorlat az önkormányzati rendészet szempontjából működőképes, a jelentések elkészítése ütközik jogi akadályba. A számos önkormányzati rendészetnél alkalmazott úgynevezett közterület-felügyeleti munkát támogató elektronikus rendszer egyszerű technikai lehetőséget biztosít a jelentések elkészítésére és azok továbbítására (úgynevezett e-intézkedés formájában). Ugyanakkor azt látni kell, hogy a jegyző feladatkörébe tartozó közigazgatási hatósági eljárások lefolytatását végző hivatali szervezeti egységekre komoly munkaterhet ró, ezért sajnálatos, hogy a közterület-felügyelet feladatkörében nem kezelhető a közúti közlekedésben való részvétel feltételeivel nem rendelkező, hatósági jelzéssel felszerelt járművek eltávolítása.

Az eljárás során felmerülő nehézségek

A jegyző jogellenes közterület-használat címén történő fellépését azonban buktatók nehezítik. A közterület-felügyelet jelentésében foglaltak alapján – a jogellenes közterület-használatot megalapozó körülmény fennállása esetén is – akkor folytatható az eljárás, ha megállapítható, hogy kivel szemben kell az eljárást lefolytani. Ezzel kapcsolatban különösen problémásak a nem magyar hatósági jelzéssel rendelkező gépjárművek. A jegyzőnek csak a hazai gépjármű-nyilvántartáshoz van hozzáférése, külföldi hatósági jelzés esetén nincs módja megállapítani a járműtulajdonos vagy üzemeltető kilétét, illetve legfeljebb nemzetközi jogsegély útján tehet próbálkozást. Ha megállapítható is lenne a külföldi üzemeltető kiléte, a külföldön tartózkodó külföldi természetes személlyel vagy külföldön bejegyzett jogi személlyel szemben nincs esély eredményes eljárási cselekmények foganatosítására. A magyar közlekedési igazgatási jog intézményei nem feltétlenül feleltethetők meg más országok közlekedési igazgatási jogának, így nem biztos, hogy minden államban van azonos megfelelője azoknak a kérdéseknek, helyzeteknek vagy körülményeknek, amelyek a magyar jog szerint a jármű üzemképtelenségét jelenik, tehát azt, hogy a jármű közúton történő tárolása felveti a közterület-használati engedély szükségességét.

A hatóság gyakran ütközik olyan nehézségbe, amelyek – ha nem is hiúsítják meg a kívánt eredményt elhozó határozat meghozatalát – az eljárások elhúzóadását eredményezik.

A közterületen hagyott, hulladékká vált járművek sok esetben az eljárásindításig a gépjármű-nyilvántartásból megállapíthatóhoz képest már több tulajdonos- vagy üzemeltető-változáson átestek nyilvántartáson kívül. Sokszor nehezen és hosszadalmasan lehet eljutni az eljárásindításkori üzemeltetőhöz, aki sok esetben elhunyt természetes személy vagy jogutód nélkül megszűnt cég. Előfordul, hogy az eljárást vélelmezett tulajdonossal szemben folytatják le és utóbb – a határozat

véglegessé válása előtt – a vélelem megdől és az eljárást újra kell kezdeni. A megszűnt, illetve a felszámolás alatt álló cégek járművei esetében ugyancsak időigényesebb az ügymenet. A jogutód nélkül megszűnt cégek volt vezető tisztségviselői a legtöbb esetben nem együttműködők, a felszámolók gyakran nem reagálnak a megkeresésekre, az értéktelen, roncs járművek rendszerint nem érdeklik őket.

A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény a jogellenes közterület-használat miatt folytatott közigazgatási hatósági eljárásokban első alkalommal csak figyelmeztetés alkalmazását teszi lehetővé, egyéb következmény foganatosítására nincs mód. Ha erre nem történik érdemi reakció az üzemtartó részéről, úgy újabb eljárás indul és újabb határozat születik, immár bírsággal és kötelezéssel.

Előzőek miatt az önkormányzati rendészet jelentésétől akár 4–6 hónap is eltelhet, amire végrehajtásra kerülhet sor egy hatósági jelzéssel rendelkező roncs jármű ügyében.

Összegzés és megoldási javaslat

Ahogy arról a tanulmány szólt, a jogi környezet nem teszi lehetővé, hogy az önkormányzatok a közterület-felügyeleteiken keresztül a lakosság elvárásának megfelelő, hatékony módon lépjenek fel a hulladékká vált járművek közterületről történő eltávolítása érdekében. A közterületi rend, a városkép védelme, a közlekedés zavartalansága és alapvetően a jobbiztonság megköveteli, hogy az üzemképtelen járművek ne maradhassanak az utakon, a közterületeken, a parkolóhelyeken. Alapvetően az önkormányzati rendészetek feladata ezektől megszabadítani a közterületet, ezért részükre kell lehetővé tenni az ennek érdekében szükséges intézkedések megtételét. Célszerű lenne elérni, hogy országosan egységes szabályok vonatkozzanak a hulladékká vált járművek eltávolítására, egyrészt a hatékony fellépés, másrészt az egységes gyakorlat érdekében.

Fentiek érdekében szükséges lenne a Kftv. olyan irányú módosítása, amelynek nyomán a törvény nem csupán a hatósági jelzés nélküli járművek eltávolítását teszi majd lehetővé, hanem megadja a felhatalmazást a közúti közlekedésben való részvétel feltételeivel nem rendelkező járművek teljes körének eltávolítására. Ezen túlmenően biztosítja annak lehetőségét, hogy a közterület-felügyelet feladatkörében vizsgálja azokat a tényeket és körülményeket, amelyek alapján a jármű jogi értelemben vett üzemképtelensége megállapítható.

A hatékony intézkedés lehetőségének megteremtése, amely a javasolt módosítással elérhető valamennyi önkormányzat érdekét szolgálja és az állampolgárok elégedettségét növelheti.

Alkalmazott jogszabályok

1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
6/1990. (IV. 12.) KőHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
55/2009. (X. 16.) IRM rendelet a kerékbilincs közterület-felügyelet általi alkalmazására, a járművek elszállítására, valamint a felmerült költségekre vonatkozó szabályokról
326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról
1999. évi LXIII. törvény a közterület-felügyeletről
2012. évi CXX. törvény az egyes rendészeti feladatokat ellátó személyek tevékenységéről, valamint egyes törvényeknek az iskolakerülés elleni fellépést biztosító módosításáról
2017. évi CXXV. törvény a közigazgatási szabályszegések szankcióiról
BM/4625/2/2018. számú állásfoglalás
BM/16744/4/2018. számú állásfoglalás
Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzat Képviselő-testületének 22/2020. (VI. 9.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata tulajdonában álló közterületek használatáról és rendjéről

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Kardos P., Füle F. & Lippai Zs. (2024). A hatékony fellépést nehezítő jogi akadályok a hulladékká vált járművek közterületről történő eltávolításával összefüggésben. *Belügyi Szemle*, 72(7), 1207–1224. <https://doi.org/10.38146/BSZ-AJIA.2024.v72.i7.pp1207-1224>

Nyilatkozatok

Összeférhetetlenség

A szerzők nem jelentettek összeférhetetlenséget.

Finanszírozás

A tanulmány a Kulturális és Innovációs Minisztérium Kooperatív Doktori Program Doktori Hallgatói Ösztöndíj Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott szakmai támogatásával készült.

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 Lippai Zsolt, aki a lippai.zsolt@uni-nke.hu e-mail címen érhető el.