

Veprik Zita

# Az e-útdíj ellenőrzési feladatok korrupciós kockázatainak elemzése



A kiadvány a KÖFOP-2.2.3-VEKOP-16-2016-00001  
„Kapacitásfejlesztés és szemléletformálás a korrupciós esetek  
nagyobb arányú felderítése, illetve megelőzése érdekében”  
című projekt keretében készült.

Szerző:  
Dr. Veprik Zita

Olvasószerkesztő:  
Strángli Szandra Letícia

Sorozatszerkesztő:  
Dr. Klotz Péter

A kézirat lezárásának dátuma:  
2018. november 21.

**Kiadja:**  
© NKE, 2019  
**Felelős kiadó:**  
Prof. Dr. Kis Norbert  
Dékán

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás,  
terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a kiadó írásbeli hozzájárulása  
nélkül részeiben sem reprodukálható, elektronikus rendszerek  
felhasználásával nem dolgozható fel, azokban nem tárolható,  
azokkal nem sokszorosítható és nem terjeszthető.

*Veprík Zita*

*Az e-útdíj ellenőrzési feladatok  
korrupciós kockázatainak elemzése*

*NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM*

*BUDAPEST*

## TARTALOM

Bevezetés .....	5
1. Vizsgálati szempontok és hipotézisek.....	6
2. A korrupció, a korrupciós kockázatok.....	7
3. Az e-útdíjrendszer .....	10
3.1. Az e-útdíjrendszer bevezetése .....	10
3.2. Az e-útdíj jogszabályi háttere.....	12
3.3. Az e-útdíj mértéke.....	13
4. Az e-útdíjjal kapcsolatos rendőri tevékenység .....	15
6. Határforgalmi adatok, ügyforgalom értékelése .....	18
7. Az e-útdíjhoz kapcsolódó tevékenység korrupciós kockázatai ....	20
7.1. A határátkelőhelyeken végzett e-útdíj ellenőrzésében megjelenő korrupciós kockázatok .....	22
7.2. A határátkelőhelyek közelében, ellenőrzési pontokon végzett e-útdíj ellenőrzésben megjelenő korrupciós kockázatok .....	23
7.3. Az ország belső területein folytatott ellenőrzések korrupciós kockázatai.....	25
7.4. Az adatkezeléshez köthető korrupciós kockázat .....	26
8. Összegzés .....	27
Felhasznált irodalom .....	28
Jogszabálytár .....	28
Egyéb források.....	29

## BEVEZETÉS

Az autópályák, az autóutak és a főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díj megfizetésére vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzése viszonylag új rendőri feladat, hiszen csak 2014 óta látja el a rendőrség ezt a tevékenységet.

Az új útdíjrendszer bevezetése kiemelt bevételi forrást jelent Magyarország számára, így a szabályok megszegőivel szemben kettős szankciót ír elő a jogszabály: egyrészt magas összegű bírságot szabhat ki, másrészt pedig a bírság meg nem fizetéséig a járművet visszatarthatja a hatóság. Az ellenőrzések végrehajtását, a bírság kiszabását és a jármű visszatartását elsősorban a rendőrség közlekedésrendészeti állománya, valamint határátkelőhelyeken a határrendészeti állománya végzi. A kutatás célja annak feltérképezése, hogy ennek a viszonylag új és a klasszikus rendőri munkától merőben eltérő feladat végrehajtásának milyen korrupciós kockázatai vannak. Az e-útdíj ellenőrzési feladatok korrupciós kockázatainak vizsgálata kapcsán számos kérdés adódik, amelyek megválaszolása elsősorban a rendelkezésre álló adatok elemzésével lehetséges.

## 1. VIZSGÁLATI SZEMPONTOK ÉS HIPOTÉZISEK

A kockázatok azonosításához, elemzéséhez elengedhetetlen ismerni az e-útdíj megfizetésének rendőr általi ellenőrzésére vonatkozó szabályokat, a szabályok érvényesülését, az ellenőrzés technikai, személyi és tárgyi feltételeit. Vizsgálni kell továbbá, hogy a rendőri állomány az ellenőrzéseket hol, milyen helyszíneken hajtja végre és milyen belső szabályozók biztosítják a hatékony munkavégzést.

A szakterülethez kapcsolódó statisztikai adatok közül lényeges információkat szolgáltat az az adat, hogy hány riasztás érkezik az útdíjat meg nem fizető fuvarozók miatt. Ehhez kapcsolódóan elemezni kell a rendőrség által ellenőrzött járművek arányát, a felfedett jogsértések, a kiszabott bírságok és a foganatosított visszatartások számát. A kutatás során figyelembe kell venni az ellenőrzések személyi oldalát, vagyis azt, hogy az új feladat mennyire jelent további leterheltséget a rendőri állomány számára, mennyire tud azonosulni a beosztotti és a vezetői állomány a feladat végrehajtásával, valamint, hogy az állomány felkészültsége biztosítja-e a hatékony munkavégzést. Ez alapján dönthető el, hogy a fellelt, kockázati tényezőkre vonatkozó kérdésekre összességében, illetve szervezetenkénti bontásban milyen válaszok adhatók.

Az adatok és tendenciák ismeretében a kutatás eredményeként megfogalmazhatók azok az intézkedések, amelyeket a kockázatok szintjéhez igazodóan lehet alkalmazni a kockázatok csökkentése érdekében.

A fentiek alapján a kutatással kapcsolatban az alábbi hipotéziseket fogalmaztuk meg:

1. Az e-útdíj ellenőrzése során végzett rendőri tevékenység specialitásainak vizsgálatával beazonosíthatók azok a kockázati tényezők, amelyek miatt ennek a feladat-végrehajtásnak a rendőrségen belül nagy a korrupciós veszélyeztetettsége.
2. A kockázati tényezők ismeretében a rendészeti korrupciós kockázatok mérsékelhetők, kezelhetők represszív és integrációs-alapú eszközökkel.

## 2. A KORRUPCIÓ, A KORRUPCIÓS KOCKÁZATOK

A korrupció, mely az emberiséggel nem egyidős probléma,<sup>1</sup> a szakirodalom szerint már 1986-ban is világjelenség volt,<sup>2</sup> napjainkban pedig egyre inkább állítja kihívás elé a társadalmakat. Egyet kell érteni azzal a véleménnyel, hogy a szakemberek szerint a korrupció elleni harc maga is táplálhatja a korrupciót, hiszen a jelenséggel való túlzott foglalkozás túlreagálást okozhat, így pedig tovább ronthatja a közintézményekbe vetett társadalmi bizalmat.<sup>3</sup>

Ez azt jelenti, hogy a jelenség elleni fellépés akkor lehet hatékony, ha az kiegyensúlyozottan történik. A lehetséges veszélyek, kockázatok körültekintő, alapos értékelésén alapuló preventív intézkedések, és a szabályok megszegőivel szemben történő következetes, szigorú fellépés csak együttesen hozhat eredményt. Ez a sokarcú jelenség térben és időben eltérően jelenik meg. A különböző társadalmak, az állampolgárok nem egységesen ítélik meg a korrupciós cselekményeket, és az államok között is jelentős különbség van abban, hogy mely cselekményeket minősítenek korrupciós bűncselekménynek. A korrupció – Kerezi Klára megfogalmazásában – egy etikai kérdés, a korrupció elleni küzdelem pedig egy kötelezettségvállalás, amely az egyik fókusz a magas szintű állami szolgáltatásnak.<sup>4</sup>

A rendőri tevékenység korrupciós kockázatainak értékelése során a kockázat meghatározására Kindler József fogalom meghatározásából indultunk ki, mely szerint „a kockázat egy cselekvési változat, illetve alternatíva, azaz nem biztosan bekövetkező negatívan értékelt következményeinek teljes leírása, beleértve a következmények súlyának és bekövetkezésük valószínűségének megmutatását is.”<sup>5</sup> Az e-útdíjrendszer bevezetésének legfőbb kockázata az, hogy az arra kötelezettek

---

1 Hankiss Elemér (2004.): Társadalmi csapdák és diagnózisok. Tanulmányok a hetvenes évekből. Budapest Osiris Kiadó

2 Kránitz, Mariann: A korrupció. Budapest: BM Könyvkiadó 1986. 1. kötet, 264. p.

3 Petrétei József: A korrupció jellemzői és az ellene való küzdelem lehetőségei. Romániai Magyar Jogtudományi Közöny, 2007 29. p.

4 Kerezi Klára: A rendészeti korrupció In. Dobák Imre – Hautzinger Zoltán: Szakmaiság, szerénység, szorgalom Dialóg Campus Kiadó, Budapest 2018 343. p.

5 Kindler József: Fejezetek a döntésmélethez. (1991) Budapest, Aula kiadó, 287. p.

megpróbálják kijátszani a fizetési kötelezettségüket, ezáltal a költségvetési bevétel elmarad a várt mértéktől. Mint ahogy azt dr. Klotz Péter megállapította, a kockázatra való válaszádnak 4 fő típusát különböztethetjük meg:

- a kockázat áthárítását,
- elfogadását,
- kezelését,
- megszüntetését.<sup>6</sup>

Mint minden hatósági tevékenységnek, így az e-útdíj ellenőrzésének is több kockázata van. Ezt a kockázatot teljesen megszüntetni nem lehet, azonban megfelelő jogi szabályozással, ellenőrzéssel és szankcionálással a tevékenység kockázatkezelése lehetséges (és egyben szükséges is). A jogalkotó az útdíj ellenőrzési feladatokat a rendőrség, a közlekedési hatóság és az útdíjszedő között osztotta meg. Az útdíjjal kapcsolatos közigazgatási eljárások lefolytatását pedig teljes egészében a rendőrségre hárította.

Mint ahogy a későbbiekben részletezzük, az e-útdíj bevezetése jelentős költséget jelent a fuvarozók számára. Az e-útdíjat meg nem fizetők esetén pedig a kiszabott bírságok összege jelentős, amely mellett még a jármű visszatartására is sor kerülhet (a pénzbírság megfizetéséig). Ez a fuvarozóknak további költségeket, valamint bevételkiesést okoz. Az e-útdíj, illetve a meg nem fizetőkkel szemben kiszabható bírság összege egyaránt magas. Előfordulhat, hogy egyes fuvarozók nem akarják megfizetni sem az e-útdíjat, sem pedig a bírság összegét, és akár hivatali vesztegetés elkövetését is felvállalják. A rendőröknek felajánlott vesztegetési összeg ezekben az esetekben akár több tízezer forint is lehet. Az állam számára a kockázatot nemcsak az e-útdíj megfizetésének elmaradása (így mulasztás esetén az ehhez kapcsolódó bírság meg nem fizetése) jelenti, hanem a társadalmi rend betartásáért felelős személy megkörnyékeezése miatti korrupciós bűncselekmény bekövetkezésének lehetősége, ezzel együtt pedig az állami szervezetbe vetett bizalom csökkenése is. Ezekből jól látszik, hogy az e-útdíjellenőrzés speciális korrupciós kockázatai elsősorban ezekre a (főként gazdasági)

---

6 Klotz Péter (2017): Az integritás-szemlélet lehetőségei a korrupció elleni fellépésben, különös tekintettel a munkaköri kockázatok elemzésére. Budapest, Nemzeti Közszoigalati Egyetem Közigazgatás-tudományi Doktori Iskola – Doktori (PhD) értekezés, 98. p.



tényezőkre vezethetők vissza. A rendőri állomány korrupciós kockázatainak megismeréséhez elengedhetetlenül szükséges azonban az e-útdíjjal kapcsolatos jogszabályok, az ellenőrzést végző szervezetek és azok tagjainak, feladatrendszerének, hatáskörének vizsgálata is.

A korrupció elleni fellépés esetében figyelemmel kell lenni arra, hogy a korrupciót (teljes egészét tekintve) kiirtani képtelenség,<sup>7</sup> legfeljebb annak visszaszorítása (korlátozása) lehetséges.<sup>8</sup>

Hollán Miklós megfogalmazása alapján: a korrupció már önmagában is sokrétű jelenség, így az ellene való fellépés is komplex feladat. Álláspontja szerint az intézkedések egy része csak bizonyos korrupciós cselekmények elleni küzdelemben alkalmazható hatékonyan, de más esetek megelőzésére szinte hatástalan.<sup>9</sup> Azaz, amikor hatékony megelőzést kívánunk kidolgozni, elengedhetetlen a korrupciós kockázatok felmérése, az állomány korrupciós veszélyeztetettségének vizsgálata (amely a különböző rendészeti szervek állománya vonatkozásában jelentős eltéréseket mutat). A korrupciós kockázatok azonban nemcsak a rendészeti szervek között, hanem a rendőrségen belül is nagy különbségeket mutatnak. Ezt indokolhatja, hogy mindenképp nagyobb a veszélyeztetettség az olyan beosztások esetében, ahol a feladatok ellátása során az állampolgárokkal közvetlen kapcsolat alakul ki (például: közrendvédelmi járőrök, közlekedérendészeti járőrök, útlevelkezelők, fegyverengedélyügyi ügyintézők, szabálysértési előadók esetében), ahol jelentős bírságok kiszabásáról dönthetnek (például: e-útdíj ellenőrök), vagy jelentős egyéni vagy gazdasági érdekek vonatkozásában hozhatnak döntést (például: fegyverengedélyügyi ügyintézők). Általánosságban elmondható, hogy a korrupciós nyomás nagyobb azokon a rendőrökön, akik hatósági jogkörben járnak el.

A rendőri állományt érintő korrupciós kockázatokat nemcsak a feladat jellege befolyásolja, hanem egyéb tényezők is. Ezek között

---

7 Nagy Zoltán András (2001): „A korrupció társadalmi hatásai és a jog” In: Korrupció Magyarországon (szerk.: Csefkó Ferenc – Horváth Csaba). Pécs, Friedrich Ebert Alapítvány – Pécs-Baranyai Értelmiségi Egyesület, 151-152. p.

8 Kovács Árpád (2001) „Az állami számvevőszék és a korrupció” In: Korrupció Magyarországon (szerk.: Csefkó Ferenc – Horváth Csaba). Pécs, Friedrich Ebert Alapítvány – Pécs-Baranyai Értelmiségi Egyesület, 61. p.

9 A korrupció megelőzése és a közigazgatás-fejlesztés áttekintése ÁROP-1.1. PROJEKT 21 SZÁM II. modul: A korrupció megelőzése és kriminológiája, Hollán Miklós egyetemi docens (2013. Budapest, NKE-RTK); tudományos főmunkatárs (MTA TK JI része) 2. p.

vannak olyanok, amelyeket a szervezeten kívüli objektív tényezők (mint például: a jogszabályok, a gazdasági lehetőségek) határoznak meg. Ezek többek között a következők: az illetmény összege; az egyéb juttatások, előnyök; létszámhiány és leterheltség; munkakörülmények; az elkövetett korrupciós bűncselekmények felderítési valószínűsége; a korrupciós bűncselekményt elkövetőkkel szembeni ítéletek súlyossága.

A korrupció elleni küzdelemben az utóbbi időben megfigyelhető a represszív eszközök mellett az integritásalapú eszközök hatékony alkalmazása is. A korrupcióellenes eszközöknek a keményvonalas és az integritás alapú megoszlásával, azok egymásra épülésével kapcsolatban Báger Gusztáv megjegyezte, hogy a korrupció elleni küzdelemben a represszív eszközök és az integritásalapú eszközök optimális arányának kialakítására kell törekedni, hogy a hangsúly egyre inkább az utóbbiakra kerüljön.<sup>10</sup>

### 3. AZ E-ÚTDÍJRENDSZER

Az e-útdíjjal kapcsolatos rendőri tevékenység korrupciós kockázatainak vizsgálatához elengedhetetlen megismerni magát az e-útdíjrendszert, valamint annak gazdasági hatását. Fontos tudni, hogy a fizetési kötelezettség milyen járművek esetében, mely útszakaszokon, kiket és milyen összegben terhel, vannak-e kivételek, hogyan lehet a fizetési kötelezettségnek eleget tenni, illetve milyen jogi és infrastrukturális eszközök állnak rendelkezésre a szabályok betartásának ellenőrzésére, valamint a szabályszegők szankcionálására. Mindezek ismeretében lehet csak következtetéseket levonni a tevékenység korrupciós kockázatairól.

#### 3.1. Az e-útdíjrendszer bevezetése

A megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedési rendszert, amely a magyar úthálózat (autópályák, autópályák és főutak) kijelölt, jelenleg összesen 6.880 km hosszú szakaszaira<sup>11</sup> vonatkozik, 2013. július 1. napján

---

10 Báger Gusztáv (2012) Korrupció: Büntetés, integritás, kompetencia. Budapest, Akadémiai Kiadó 174. p.

11 25/2013. (V. 31.) NFM rendelet az útdíj mértékéről és az útdíjköteles utakról, 1. sz. melléklet

vezették be hazánkban. Az új rendszer megfelel az Európai Unió technológiai követelményeknek, és kompatibilis az Európai Elektronikus Útdíj Szolgáltatással (EETS).

A megtett úttal arányos díjfizetés mértéke függ:

- a használatba vett út kategóriájától,
- a gépjármű kategóriájától
- és annak környezetvédelmi besorolásától is.<sup>12</sup>

A Magyar Kormány a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-t (a továbbiakban: NÚSZ Zrt.) jelölte ki az útdíjszedői és az egyetemes útdíjszolgáltatói feladatok ellátására, emellett a társaság az ellenőrzés támogatásában is fontos szerepet tölt be. A jogosulatlan úthasználat szankciója a közigazgatási bírság, melynek kiszabására a rendőrség jogosult.<sup>13</sup> A felelősségre vonás „helyszíni megállítós ellenőrzés” során, illetve az *objektív felelősség elve* alapján történhet.

Az e-útdíj bevezetését célzó elhatározás Magyarország Kormányának 2012 áprilisában a „Következő lépés - Széll Kálmán Terv 2.0”<sup>14</sup> programjában jelent meg először. Az új rendszer bevezetésétől kezdődően már 2013 második félévében 75 milliárd forintos, majd ezt követően éves szinten 150 milliárd forintos költségvetési hatással tervezett a Kormány. A Széll Kálmán Terv 2.0 program alapján Magyarország Kormánya a 1138/2012. (V. 3.) Korm. határozatában döntött arról, hogy a külön jogszabályban meghatározott, díjszedéssel érintett országos közutak használatáért fizetendő útdíjak mértékét a megtett távolsággal arányosan kell megállapítani.

A korábbi, „matricás rendszer” átalakításának elsődleges célja ugyan a költségvetési bevételek növelése volt, de az is fontos volt, hogy egy objektívabb, a megtett úttal, valamint az úthálózat és a környezet terhelésével arányos fizetési rendszer kerüljön kialakításra, továbbá célként

---

12 Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény alapján.

13 410/2007. (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. 9. § (1) bekezdés

14 A következő lépés – Széll Kálmán terv 2.0 Forrás: [http://2010-2014.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-A\\_k%C3%B6vetkezo%C5%91%C3%A9p%C3%A9s%20%28SzKT%2020%29.pdf](http://2010-2014.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-A_k%C3%B6vetkezo%C5%91%C3%A9p%C3%A9s%20%28SzKT%2020%29.pdf) Utolsó letöltés dátuma: 2018. november 21.)

szerepelt az alternatív szállítási módok (elsősorban a vasút) versenyképesebbé tétele is. Hazánk európai uniós tagságára tekintettel a szabályozásnak természetesen összhangban kellett lennie a vonatkozó uniós szabályozással (az Eurovignetta irányelvvel<sup>15</sup> és a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52 EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel) is. Ezen túlmenően meg kellett felelnie az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei\* meghatározásáról szóló, 2009. október 6-i 2009/750/EK bizottsági határozatnak is. Mindezeket figyelembe véve az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvényjavaslatot Magyarország Kormánya 2013. május 10. napján nyújtotta be az Országgyűlés elé.

### 3.2. Az e-útdíj jogszabályi háttere

Az e-útdíj kivetésének legfontosabb jogszabályi alapja az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény (a továbbiakban: E-útdíj törvény) és a törvény végrehajtására kiadott 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelet.

A törvény személyi hatálya kiterjed a szerződött díjfizetőkre, az útdíjköteles elemi útszakaszokon közlekedő útdíjköteles gépjárművek üzemeltetőire és használóira (állampolgárságtól és a jármű honosságától függetlenül). Útdíjköteles jármű a 3,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi, vontató – ideértve a nyerges vontatót is –, valamint az ilyen gépjárműből és az általa vontatott pótkocsiból, félpótkocsiból álló járműszerelvény. A szabályozás egyértelművé tette érdekében a törvény kimondja, hogy hatálya nem terjed ki a használati díjfizetésre kötelezett gépjárművekre.

Fontos megjegyezni, hogy az időtartam alapú használati díj, az úgynevezett „matricás rendszer” - melyet az autópályák, autóutak és főutak használatának díjáról szóló 36/2007. (III. 26.) GKM rendelet szabályoz – az e-útdíj bevezetésével nem szűnt meg. A motorkerékpárok, személygépkocsik, autóbuszok és minden olyan, egyéb kategóriába nem sorolható jármű esetében, amelyre az útdíjfizetési kötelezettség nem

---

15 Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK Irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról.

vonatkozik, továbbra is fennáll az időtartam alapú használati díj, amennyiben külön rendeletben<sup>16</sup> meghatározott útszakaszon közlekednek.

Az E-útdíj törvény területi hatálya az útdíjköteles úthálózatra terjed ki. Annak érdekében, hogy az úthálózat bővítésével az útdíjköteles szakaszokon is minél egyszerűbben be lehessen vezetni az útdíjfizetési kötelezettséget, a közlekedésért felelős miniszter felhatalmazást kapott, hogy rendeletben állapítsa meg a törvény hatálya alá tartozó, díjfizetési kötelezettséggel érintett utakat és díjköteles elemi útszakaszokat. A törvény címéből adódóan kijelölésre azonban csak autópályák, autóutak és főutak vonatkozásában kerülhet sor. Így a tényleges területi hatályt az útdíj mértékéről és az útdíjköteles utakról szóló 25/2013. (V. 31.) NFM rendelet 1. számú melléklete határozza meg. A felsorolásban jelenleg 2.462 útdíjköteles útszakasz szerepel, melynek hossza 6.880 km, azonban az 1. mellékletben felsorolt útdíjköteles főúti útszakaszok lakott területen belüli, valamint útdíjköteles elemi útszakaszokként meg nem határozott szakaszai nem minősülnek az útdíjköteles úthálózat részének.

### 3.3. Az e-útdíj mértéke

Az E-útdíj törvény alapján az útdíj-infrastruktúra *díjból* és *külsőköltségdíjből* tevődik össze. Az infrastruktúradíj mértéke az igénybe vett elemi útszakasz hosszán túl függ a jármű tengelyeinek számától (J2: két-tengelyes, J3: háromtengelyes, J4: négy- vagy többtengelyes), a jármű környezetvédelmi besorolásától, valamint attól, hogy gyorsforgalmi úton, vagy főúton közlekedik. Az infrastruktúradíj 1 kilométerre eső bruttó mértékét az alábbi táblázat mutatja.

---

16 37/2007. (III. 26.) GKM rendelet a díjfizetés ellenében használható autópályákról, autóutakról és főutakról

	KATEGÓRIA	J2 KATEGÓRIA		J3 KATEGÓRIA		J4 KATEGÓRIA	
	Útkategória	Gyorsforgalmi út	Főút	Gyorsforgalmi út	Főút	Gyorsforgalmi út	Főút
Környezetvédelmi osztály	A ≥ EURO III	44,54	18,95	62,49	32,80	91,04	56,78
	B = EURO II	52,40	22,29	73,52	38,59	113,80	70,98
	C ≤ EURO I	60,26	25,63	84,55	44,38	136,56	85,18

1. számú táblázat: Az úthasználat általános forgalmi adót is magában foglaló, bruttó díja (Ft/km)

*Forrás: Nemzeti Útdíjfizetés Szolgáltató Zrt.<sup>17</sup>*

Az útdíj mértékét talán még jobban szemlélteti, ha megvizsgáljuk, hogy a legforgalmasabb tranzitútvonalakon közlekedő tehergépjárművek üzembentartói mekkora összeg fizetésére vannak kötelezve. Ezt a következő táblázat szemlélteti:

	Budapest	Hegyeshalom	Letenye
Röszke	15.737 Ft	27.879 Ft	33.291 Ft
Csanádpalota	19.448 Ft	31.685 Ft	37.097 Ft
Gyula	15.171 Ft	27.285 Ft	32.697 Ft
Ártánd	15.897 Ft	28.118 Ft	33.530 Ft
Záhony	24.958 Ft	37.767 Ft	43.328 Ft

2. számú táblázat: Úthasználat bruttó díja forintban a tehergépjárművek által leggyakrabban használt hazai útszakaszon, négy- vagy többtengelyes EURO III-as besorolású járművel

*Forrás: saját szerkesztés.*

17 Forrás: <https://www.nemzetiutdij.hu/articles/article/dijtablazat-1> (Utolsó letöltés dátuma: 2018. november 21.)

A fenti adatokból jól levezethető, hogy például egy Arad-Bécs útvonalon hetente kétszer közlekedő, átlagos nyergesvontató üzembentartójának éves szinten több mint 6.500.000 Ft útdíjfizetési kötelezettsége van (csak a magyar utakon).

Természetesen nemcsak a nemzetközi forgalomban közlekedő négy- vagy többtengelyes tehergépjárművekre vonatkozik a szabályozás, hanem minden 3,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsira. Az útdíj összege ezeknél a járműveknél is jelentős, hiszen ha a legkisebb összegű J2-es kategóriába tartozó, és legkedvezőbb környezetvédelmi besorolású járművet vesszük alapul, ami a példa kedvéért hetente háromszor szállít árut Szegedről Budapestre, ebben az esetben a fizetendő útdíj éves összege kb. 2.300.000 Ft.

A fuvarozók az útdíjfizetési kötelezettségüknek két módon tudnak eleget tenni:

- Az egyik lehetőség, hogy előre megváltott, meghatározott útszakaszokra érvényes viszonylati jegyet vásárolnak.
- A díjfizetés másik módja a fedélzeti eszköz. Ebben az esetben az útdíj egy előre feltöltött folyószámláról kerül levonásra. A pénzt mindenképpen előre fel kell tölteni, mivel ez biztosít fedezetet az úthasználathoz. A jogosulatlan úthasználat kiszűrése érdekében az ellenőrzés támogatását a NÚSZ Zrt. a forgalom megállítása nélkül végzi. Ennek érdekében a gyorsforgalmi utakon és főutakon jelenleg 74 db fixen telepített portált üzemeltet, továbbá körülbelül 100 db gépjárművel végez folyamatos mobil ellenőrző adatgyűjtést.<sup>18</sup>

## 4. AZ E-ÚTDÍJJAL KAPCSOLATOS RENDŐRI TEVÉKENYSÉG

Mint az jól látható, az e-útdíjrendszer szabályozása igen összetett, hiszen az e-útdíj összege a törvény címétől eltérően nemcsak a megtett út hosszával arányos, hanem függ a környezeti terheléstől, az útterheléstől és a használt út jellegétől is. Mindemellett a megfizetés módja is többféle lehet. Ezek figyelembevételével lehetett csak szabályozni

---

18 Forrás: <https://www.nemzetiutdij.hu/articles/article/djellenrz-s-1> Utolsó letöltés dátuma: 2018. november 21.

az útdíj ellenőrzéséhez kapcsolódó rendőri tevékenységet is. Itt fontos megjegyezni, hogy az e-útdíj-ellenőrzési feladatok végrehajtása egyedinek tekinthető a rendőrség munkájában, hiszen az nem kapcsolódik az Alaptörvény 46. cikk (1) bekezdésében meghatározott alapfeladataihoz. Ezen túl a Rendőrségről szóló törvényben meghatározott feladatai<sup>19</sup> közé is nehezen illeszthető csak be, mivel az E-útdíj törvény a Rendőrségről szóló törvénynek kizárólag csak az adatkezelésre vonatkozó 84. § (2) bekezdését módosította, továbbá a feladat végrehajtása a rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX.22.) BM rendeletben sem szerepel. A rendőri állomány egy belső norma, *az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvényben foglalt, rendőri szerveket érintő feladatok végrehajtásáról szóló 16/2014. (V. 30.) ORFK utasítás* (a továbbiakban: ORFK utasítás) alapján hajtja végre a tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos tevékenységet.

A jogszabályok alapján az e-útdíjjal kapcsolatos rendőri tevékenység az úthasználók ellenőrzésében és a jogsértők szankcionálásában nyilvánul meg, melynek célja végső soron annak biztosítása, hogy az útdíjköteles szakaszokon közlekedők a fizetési köteleességüknek eleget tegyenek. A rendőrség feladatrendszere kettős az e-útdíjjal kapcsolatban:

Egyrészt az E-útdíj törvény 17. § (1) bekezdés a) pontja alapján útdíjellenőrzési feladatokat lát el, másrészt az útdíjat meg nem fizetőkkel szemben bírságot szab ki, valamint a közigazgatási eljárást lefolytatja.

Az ORFK utasítás alapján e-útdíj-ellenőrzési feladatokat kizárólag kiképzett, az ellenőrzés helye szerinti illetékes területi, vagy helyi rendőri szerv állományába tartozó rendőr végezheti.

Ezek a rendőri szervek az alábbiak:

- megyei rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti állománya;
- rendőrkapitányságok közlekedésrendészeti állománya;
- határrendészeti kirendeltségek állománya.

A rendőrök az ellenőrzést a NÚSZ Zrt. által szolgáltatott adatok alapján hajtják végre.

Az ellenőrzés – annak helye szerint – az alábbi módszerekkel valósul meg:

---

19 1994. évi XXXIV törvény 1-2. §



- határátkelőhelyeken → határátlépő ponton, a határforgalom ellenőrzésébe integrálva;
- határátkelőhelyek közelében → állandó ellenőrzési pontok működtetésével, vagy olyan járőrkörezetek létrehozásával, amely biztosítja az ellenőrzés folyamatosságát.
- az ország belső területein → folyamatos mozgó ellenőrzés során.

Magyarország schengeni külső határszakaszán 19 közúti határátkelőhelyen történik a teherforgalom átléptetése. A teherforgalmat lebonyolító határátkelőhelyek többségénél a kilépő teherforgalomban napi 24 órában hajtják végre az e-útdíj ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat a rendőrök.

Van olyan határátkelőhely (mint például Csanádpalota autópálya-határátkelőhely), amely teljes egészében Románia területén helyezkedik el, ott azonban e-útdíj ellenőrzési tevékenységet nem végeznek a rendőrök. Itt az M43 autópályán a megyei rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti állománya az államhatár előtt (kb. 1,5 kilométerrel a határátkelőhelytől), a Krak-éri pihenőben, nem folyamatosan hajtja végre az ellenőrzést.

A határátkelőhelyen a rendőrök tettenérés, illetve a gépjármű üzem-bentartójának objektív felelőssége alapján is kezdeményeznek eljárásokat az E-útdíj törvény 14. § a)-c) pontjaiban meghatározott jogosulatlan úthasználat miatt, a gépjárművek visszatartása mellett.

Az M43 autópályán a Krak-éri pihenőben a forgalom és a várakozási idők nagysága, illetve a megfelelő infrastruktúra hiánya miatt a rendőrök a gépjármű üzem-bentartójának objektív felelőssége alapján csak feljegyzést készítenek, ezekben az ügyekben az elsőfokú eljárást a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság, illetve a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság folytatja le.<sup>20</sup>

---

20 410/2007. (XII.29.) Korm. rendelet 9. § (2) bekezdés

## 6. HATÁRFORGALMI ADATOK, ÜGYFORGALOM ÉRTÉKELESE

Hazánk tranzitország jellegét alátámasztják a tehergépjárművekre vonatkozó határforgalmi adatok.

Magyarország külső határait (ki- és belépő irányban is) évről évre növekvő számú útdíjköteles gépjármű lépi át. Míg 2015. évben ki- és belépő irányban összesen 3.234.173 tehergépjármű lépte át országunk külső határait, addig ez a szám 2017. évben már 3.553.395 volt, ami 9,87%-os emelkedést jelent. A határainkat 2017. évben átlépő tehergépjárművek több mint 88%-a külföldi volt. Ezt az alábbi táblázat is szemlélteti:

Honosság	2015. év			2017. év		
	Kilépő határforgalom	Belépő határforgalom	Összes	Kilépő határforgalom	Belépő határforgalom	Összes
<b>Magyar</b>	202 377	205 838	408 215	212 067	203 835	415 902
<b>Külföldi</b>	1 410 572	1 415 386	2 825 958	1 623 221	1 514 272	3 137 493
<b>Összesen</b>	<b>1 612 949</b>	<b>1 621 224</b>	<b>3 234 173</b>	<b>1 835 288</b>	<b>1 718 107</b>	<b>3 553 395</b>

3. számú táblázat: Tehergépjárművek határforgalmi adatai

*Forrás: ORFK*

A Robotzsaru rendszer *"Útdíjellenőrzési statisztika"* menüpont 2014-2017. évek és 2018. II. félév adatait értékelve megállapítható az, hogy a valós jelzések száma jelentősen növekedett, de természetesen figyelembe kell venni azt is, hogy egy útdíjat nem fizető gépjármű az országon áthaladva több jelzést is generál. Kijelenthető, hogy a valós jelzések száma az idei év I. félévében a 2014. évi egy félévre eső jelzések számánál 178 %-kal, míg a 2017. évi egy félévre eső jelzések számánál 25 %-kal több. Az ellenőrzött gépjárművek száma (ezen időszakokat vizsgálva) megközelítőleg hasonló arányban emelkedett (173%, 24%).

Év	JELZÉSEK SZÁMA (DB)	ELLENŐRZÖTT JÁRMŰVEK MEGOSZLÁSA (DB)						
		Tetttenérés	Objektív felelősségen alapuló jogsértés	Jogsértés típusa ED tv. 14.§			Jogsértés nem ál- lapítható meg	Ellenőrzött járművek összesen
				a)	b)	c)		
2013. II. félév	975.510	1.042	1.192	1.807	82	345	4	4.472
2014.	3.053.677	3.735	6.460	8.786	417	899	8	20.305
2015.	1.829.744	2.993	2.934	5.637	232	58	0	11.854
2016.	5.326.193	1.815	30.104	28.625	1.799	1.495	8	63.846
2017.	6.796.454	988	21.335	17.673	2.059	2.591	4	44.650
2018. I. félév	4.251.028	432	13.401	12.332	594	907	0	27.666

4. számú táblázat: E-útdíj statisztikai adatok

Forrás: Robotzsaru rendszer

Meg kell említenünk, hogy az e-útdíj meg nem fizetése alapján helyszíni intézkedéssel érintett (külföldi) ügyekben kiszabott bírságok összege 2016. évben 4.105.310 eFt, 2017. évben 2.505.543 eFt, 2018. I. félévében pedig mindössze 625.551 eFt volt.

Ennek oka a rendelkezésre álló adatok alapján teljes bizonyossággal nem állapítható meg. Felmerülhet, hogy csökken a jogsértést elkövetők száma, hiszen a találati jelzések számával hasonló arányban emelkedett az ellenőrzött gépjárművek száma is. Szükséges azonban azt is figyelembe venni, hogy a jelzések számához képest az ellenőrzött járművek aránya alacsonynak tekinthető. Pontos arányt a rendelkezésre álló adatok alapján nem lehet meghatározni, hiszen a jelzések számánál figyelembe kellene venni az azonos járműre, azonos időszakban (egy útra) érkező találatokat. Mindezek alapján felmerülhet az is, hogy az e-útdíjat meg nem fizetők száma emelkedett, azonban ezen kérdésről külön vizsgálatot érdemel.

## **7. AZ E-ÚTDÍJHOZ KAPCSOLÓDÓ TEVÉKENYSÉG KORRUPCIÓS KOCKÁZATAI**

Általánosságban elmondható, hogy az integritási és korrupciós kockázatok felméréseinek célja, hogy a vezető figyelmét felhívja a szervezetet érintő integritási problémákra. Ezért a felmérést a lehető legnagyobb őszinteséggel és nyíltsággal kell elvégezni.<sup>21</sup> A szakértői elemzések és a szakmai tapasztalatok rámutattak arra, hogy a közszférán belül az egyes tevékenységterületek több integritással kapcsolatos kockázatot rejtenek magukban, mint mások. Akiknél intenzívebb a kapcsolat az „ügyfelekkel” a munkájuk során (állampolgárokkal vagy vállalkozásokkal gyakrabban tartanak kapcsolatot), veszélyeztetettebbnek bizonyulnak, mert ezen esetekben több lehetőség és kísértés merülhet fel.<sup>22</sup>

Az e-útdíj ellenőrzésében résztvevő állomány korrupciós kockázatainak vizsgálatánál elsősorban az általánosan előforduló kockázatokat kell értékelni, majd az ellenőrzések helye szerint felmerülő speciális

---

21 Dobos Csaba (2015): Integritásjelentés (Integritási és korrupciós kockázatok felmérése, korrupció megelőzési intézkedési terv és az integritásjelentés készítése) Projekt száma: ÁROP-2.2.22-2013-2013-0001 1. p.

22 Báger Gusztáv (2015): Holland integritás és kockázatkezelés (Az integritási kockázatelemzés módszertani kerete és alkalmazása) Projekt száma: ÁROP-1.1.21-2012-2012-0001 6. p.

kockázati tényezőket. Mindenképp figyelemmel kell lenni a korrupciós veszélyeztetettség szempontjából arra, hogy az ezen a területen dolgozók intenzív kapcsolatban állnak az ügyfelekkel, továbbá arra is, hogy a kísértés meglehetősen nagy lehet. *Általánosan előforduló korrupciós kockázatok* közül elsőként az útdíjnak a korábbiakban részletezett mértékét kell megemlíteni, illetve azt, hogy a mulasztó gépjármű vezetőjével, vagy üzemtartójával szemben jelentős – jogsértéstől és kategóriától függően, akár 165.000 Ft összegű – bírság is kiszabható. További veszélyeztető tényező, hogy az e-útdíjbírsággal kapcsolatos ügyintézés, illetve a járműszerelvény visszatartásának ideje akár hosszabb időt is igénybe vehet, ami a fuvarozók, illetve a gépjárművezetők szempontjából nemcsak időben, hanem pénzben is kifejezhető veszteség. Mindezzel a hátránnyal a tehergépjárművek vezetői, valamint a rendőrök is tisztában vannak.

*Az e-útdíj ellenőrzését végző rendőrök veszélyeztetettségét* kedvezőtlenül befolyásolja az intézkedés alá vont járművezetők többségének személyi köre. Mivel az ORFK utasítás alapján magyar hatósági jelzéssel ellátott járművet (kivéve Z betűjelű ideiglenes rendszám) az e-útdíj rendszer riasztása alapján nem kell megállítania a rendőrnek, csak akkor, ha egyéb (nem az e-útdíjhoz kapcsolódó) jogsértés miatt egyébként is intézkednie kellene.

Ezek alapján a rendőrök szinte kizárólag csak Magyarországot elhagyó, vagy Magyarországon közlekedő külföldi járművek vezetőivel szemben intézkednek. A magyar honosságú járművek üzemtartói a gyorsjátsához hasonlóan, postai úton kapják kézhez a bírsággal kapcsolatos iratokat.

Az intézkedés alá vont gépjárművezetők többsége a balkáni, illetve az ázsiai országok állampolgára, ahol a korrupciós tárgyban készült jelentések, tanulmányok alapján, napjainkban is társadalmilag elfogadott a kisebb ajándékok felajánlása a nehéz körülmények között dolgozók munkájának elismeréseként, vagy a hivatali/hatósági ügyintézés meggyorsítása érdekében.

Általánosságban is elmondható, hogy a rendőri korrupciós cselekményekben nagyjából egyébként is a külföldi állampolgárok szerepelnek másik félként, ez a veszély azonban az e-útdíjas tevékenység kapcsán fokozottan jelentkezik.

Korrupciós veszélyforrást jelent a már ismertett szabályok összetettsége is. Az intézkedéseket végrehajtó határrendészeti és közlekedésrendészeti állomány amúgy is sokrétű munkaköri feladatainak

csak egy szűk keresztmetszetét jelenti az e-útdíj ellenőrzése. A határrendész-állomány a határforgalom ellenőrzésébe integrálva, a határforgalom-ellenőrzési tevékenység mellett látja el ezt a feladatot.<sup>23</sup> A közlekedésrendészeti állománynak pedig az e-útdíj jelzés miatt megállított járművek esetében az általános közlekedésrendészeti ellenőrzést is el kell végeznie.<sup>24</sup> A járműforgalom mértéke, több egyidejű jogsértés, vagy egyéb esemény miatt előfordulhat, hogy a rendőr az összes intézkedési kötelezettségének nem tud eleget tenni. Ez esetben azonban utólag nehéz különbséget tenni, hogy az intézkedés elmulasztásának objektív, elkerülhetetlen, törvényes okai voltak, vagy azt korrupciós cselekmény indukálta.

Ehhez a kérdéskörhöz szorosan kapcsolódik az állomány leterheltségének vizsgálata. Az ORFK utasításból egyértelműen kiderül, hogy a rendőrség a feladat végrehajtására nem hozott létre új szervezeti egységeket, új beosztásokat. Az e-útdíj ellenőrzéséhez kapcsolódó feladatokkal a meglévő állomány feladatrendszerét bővítette ki. Természetesen az adott rendőri szerv illetékességi területén húzódó közutak hossza, a rendőri állomány létszáma és leterheltsége mindenhol más és más. Azonban egyértelmű veszélyforrásként jelentkezik, ha nem eldönthető, hogy egy feladat végrehajtását egy rendőr, vagy akár egy szervezeti egység leterheltségéből adódóan nehezen lehet ellátni, vagy a tevékenység elmaradásának oka hanyagságra, vagy épp egy korrupciós cselekményre vezethető vissza. Az e-útdíjjal kapcsolatos jogszabályok több alkalommal megváltoztak, mint ahogy a végrehajtó állomány fluktuációja is jelentős, ami szintén nehézséget jelent mind a szabályszerű feladat végrehajtásában, mind pedig az e-útdíjjal kapcsolatos ellenőrzésben is.

## **7.1. A határátkelőhelyeken végzett e-útdíj ellenőrzésében megjelenő korrupciós kockázatok**

A határátkelőhelyeken a tehergépjárművek az *útlevélnyelőnél* jelentkeznek kilépésre, aki a járművet ellenőrzi a Robotzsaru rendszer „*Útdíj bírság tevékenység*” moduljának segítségével.

---

23 16/2014. (V. 30.) ORFK utasítás 5. pont

24 16/2014. (V. 30.) ORFK utasítás 29. pont

Kockázati tényezőként lehet számolni azzal, hogy a találati jelzés ellenére az útlevelező nem kezdeményez eljárást, a jogsértést nem jelenti, nem értesíti az útdíj ügyintézőt és a tehergépkocsit kilépteti az országból.

Az *útdíjügyintéző* tevékenységében kockázati tényezőként jelenik meg, hogy az útlevelező által észlelt találatot követően a gépjármű vezetőjével szemben nem szab ki bírságot, a találat alapján nem kezdeményez eljárást, a jármű visszatartásáról nem intézkedik.

Az e-útdíjbírság tevékenység tekintetében objektív felelősség alapján 145 napra visszamenőleg lehet eljárást kezdeményezni, ezért a 100 napon túli objektív felelősségen alapuló ügyek esetében, amennyiben a járművezető meg tudna egyezni a rendőrrel, akkor a jármű üzemeltetője jó eséllyel mentesülhetne a további jogkövetkezmény alól. Emiatt a három hónapon túli jelzések miatti találatok a korrupció szempontjából nagyobb kockázatúnak minősülnek.

A korrupció lehetőségét csökkentő tényezőként kell megemlíteni az objektív felelősségen alapuló ügyekben azt, hogy a rendőrség nem közvetlenül a járművezetővel, hanem annak üzemeltetőjével szemben határoz a bírság megfizetéséről.

## **7.2. A határátkelőhelyek közelében, ellenőrzési pontokon végzett e-útdíj ellenőrzésben megjelenő korrupciós kockázatok**

Az ellenőrzési pontokon végrehajtott ellenőrzés korrupciós kockázatait – a korábbiakban már említett – M43 autópályán telepített ellenőrzési ponton végzett ellenőrzés gyakorlatának és körülményeinek bemutatásával lehet a legjobban szemléltetni. Itt a Krak-éri pihenőben 2 db, a Rendőrség részére telepített konténer található, melyek közül az egyikben számítógépes munkaállomás van kialakítva.

A pihenőhely (csekély befogadóképessége miatt) a járművek visszatartására nem alkalmas. A Csanádpalota autópálya határátkelőhelyen a Magyarországról kilépő tehergépkocsik ellenőrzése egyszerre akár 4 forgalmi sávon is történhet. Forgalmasabb napokon a határátkelőhely teljes kapacitással működik. A pihenőhely és a határátkelőhely átteresztőképessége nem azonos, ami több problémát is magában hordoz. Külön veszélyforrást jelent, hogy a tehergépjárművek az autópálya leállósávján kénytelenek várakozni az e-útdíj-, majd a határellenőrzésre.

A nagymértékű teherforgalom és az eltérő áteresztőképesség miatt számolni kell az esetleges torlódások kialakulásával, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy az útdíjellenőrök az ügyintézés ideje alatt nem hagyhatják kiürülni a pihenőhely és a határátkelőhely közötti területet. Ennek megfelelően, a torlódások megakadályozása érdekében – a forgalom folyamatos kontrollálása mellett – több esetben előfordul, hogy a teherforgalmat e-útdíj ellenőrzés nélkül kell, hogy a határátkelőhelyre továbbengedjék.

A szolgálati helyen vezetékes (optikai) hálózati kapcsolat nincs. A rendőrök által az útdíjellenőrzésre is használt Robotzsaru rendszer, illetve azon belül az „*Útdíj bírság tevékenység*” menüpont elérése mobilinternet kapcsolat segítségével lehetséges. Tapasztalatok alapján az államhatár mellett a hálózati lefedettség hiánya/gyengesége több alkalommal is jelentkezett, ami korrupciót növelő tényezőként hat, mert nem lehet megítélni, hogy a rendőrök a rendszer működésképtelensége, vagy más ok miatt nem ellenőrizték a járműveket. Intézkedés történt megbízhatóbb, használhatóbb, internetkapcsolat kiépítésére, mely növeli az ellenőrzés hatékonyságát, továbbá áttételesen ezzel is csökkenti a korrupciós kockázatot.

A pihenőben végzett e-útdíj ellenőrzés során további korrupciós kockázatként lehet számolni azzal, hogy a járművek rövid időt töltenek csak a pihenőben, majd ezt követően nemsokára további e-útdíj ellenőrzés nélkül hagyják el az országot. A feljegyzés készítésével indított objektív felelősség alapján folytatott eljárásokban a korrupció lehetőségét csökkenti, hogy a tevékenységet végző rendőröknek nem kell a helyszínen bírságot kiszabniuk, valamint a bírság nem a járművezetőt, hanem a gépjármű üzembentartóját terheli majd.

Annak a ténye, hogy a Krak-éri pihenőben az e-útdíj ellenőrzést csak a tehergépkocsi forgalom által leginkább igénybe vett időpontokban hajtják végre, magában hordozza annak a lehetőségét, hogy a szolgálatot ellátó rendőrök ellenszolgáltatás érdekében információt szolgáltathatnak azokról az időpontokról, amikor ezt a tevékenységet végzik.

A Krak-éri pihenőhely tekintetében másodlagos korrupciós tényezőként jelentkezik, hogy a tehergépkocsiknak jelzőtáblák alapján kell kihajtaniuk a pihenőbe, melyet rendőrszolgálat ellenőriznek. Amennyiben a járművezető ennek nem tesz eleget, akkor vele szemben intézkedést kezdeményeznek, ami adott esetben az e-útdíj meg nem fizetése mellett további olyan szankció, amit a kamionsofőrök igyekeznek elkerülni. A továbbhajtó tehergépkocsik vezetőivel szemben az intézkedésre



jellemzően az autópályán kerül sor, vagy a járműszerelvényt vissza-kísérik a legközelebbi pihenőbe. Az ilyen esetekben az autópályán intézkedő rendőrök – elsősorban állományvédelmi szempontból történő – ellenőrzése a balesetek elkerülése és a közlekedési szabályok betartása mellett komoly nehézségekbe ütközik. Az ilyen formában végrehajtott rendőri tevékenység során elkövetett korrupciós bűncselekményt felderíteni is igen nehéz, mert annak bekövetkezését követő nagyon rövid időn belül hagyja el a gépjármű az országot.

### **7.3. Az ország belső területein folytatott ellenőrzések korrupciós kockázatai**

Az ország belső területein folytatott rendőri intézkedések korrupciós kockázatai nagyban megegyeznek az ellenőrzési pontokon végrehajtott ellenőrzések kockázataival.

Gondoljunk csak arra, hogy itt ugyanúgy felmerülhet az ellenőrzés helyének és idejének illetéktelen személynek történő kiadása, de itt is felmerülhet a vezeték nélküli internetszolgáltatók lefedettségéből adódó problémakör.

Az ország mélységében jelentkezik főként az a nehézség, hogy egy időben több útdíjköteles jármű jogosulatlan áthaladását jelzi a rendszer a rendőr részére. Ebben az esetben a rendőr megítélésére van bízva, hogy a helyszín adottságai alapján, a közúti forgalom zavarása nélkül, biztonságosan hány járművet tud ellenőrzés alá vonni. Ezen túlmenően még azt is mérlegelnie kell, hogy ez nem késleltetheti jelentősen a megállított járművek ellenőrzését.<sup>25</sup> Bár a szabályozás a rendőr és a közlekedés biztonságának elsődlegessége miatt egyértelműen indokolt, továbbá a megállított járművek hosszú idejű várakoztatásának elkerülése is indokolt lehet, azonban ezeknek a könnyítéseknek a gyakorlati végrehajtása korrupciós kockázatot is hordoz magában.

Az ország mélységében folytatott közúti ellenőrzések során merülhet fel annak lehetősége is, hogy az útdíj használatára kötelezett járművek úgy próbálják elkerülni a fizetési kötelezettséget, hogy egyszerűen elkerülik az útdíjköteles szakaszokat. Az e-útdíj megfizetésének ilyen módszerrel történő kijátszása nemcsak bevételkieséshez vezetne, hanem az alacsonyabb rendű utakon közlekedő tehergépjárművek

---

25 16/2014. (V. 30.) ORFK utasítás 33. pont

az úthálózatot is tönkretennék, valamint az utak mellett élők életét is ellehetetlenítenék. Ezért a jogalkotó erre az elkövetési magatartásra is gondolt a jogszabályok megalkotása, valamint módosítása során. A mellékutakon való közlekedés tilalma azonban nem az E-útdíj törvényben került kodifikálásra, hanem a KRESZ-ben<sup>26</sup>, amely szerint a 7,5 tonnát meghaladó nehéztehergépkocsik a rendeletben foglalt kivételeket leszámítva, lakott területen kívül csak autópályán, autóúton és főútvonalon közlekedhetnek. Az autópályákat, autóutakat, főútvonalakat a célforgalomban legfeljebb csak egyszer keresztezhetik. Az ilyen jellegű jogsértések elleni fellépés nem a 16/2014. (V.30.) ORFK utasítás hatálya alá tartozik, hanem a rendőrök ezt a tevékenységet az általános közlekedésrendészeti feladataik ellátása során végzik. Figyelembe véve azonban azt, hogy egy közúti forgalomban közlekedő jármű esetében nehezen megállapítható, hogy a célforgalomban közlekedik-e az útja során, vagy, hogy hány alkalommal keresztezett magasabb rendű utat, ez szintén korrupciós kockázatként merül fel.

Az utóbbi időben egyes fuvarozók a bírságot úgy próbálják elkerülni, hogy a tehergépjárműveik egyedi azonosítójelét leszerelik, vagy elfordítják. Ezzel a magatartással megakadályozzák, hogy értékelhető, azonosításra alkalmas felvétel készüljön a járművükről.

#### **7.4. Az adatkezeléshez köthető korrupciós kockázat**

Az e-útdíj ellenőrzésének alapvető feltétele az útdíjköteles szakaszokra telepített kamerák üzemeltetése. Ezek a kamerák folyamatosan rögzítik az utakon áthaladó járművek első és hátsó rendszámát, felségjelzését, a jármű méreteire vonatkozó adatokat, továbbá az áthaladás időpontját, valamint a járműről fényképfelvétel is készül. Ezeket az adatokat a rendőrség az E-útdíj törvény 17. § (5) bekezdés c) pontja alapján büntetőeljárás lefolytatása érdekében egyedi informatikai alkalmazás igénybevételeivel közvetlen adathozzáféréssel jogosult átvenni. Az adatok átadásának rendjét a NÚSZ Zrt. és az ORFK közti együttműködési megállapodás szabályozza. Ezen adatok illetéktelen személy részére történő hozzáférhetővé tétele, illetve a rendszerből a jogosulatlan adat kiadása szintén jelentős korrupciós veszélyt jelent a hozzáféréssel rendelkező rendőri állomány számára.

---

<sup>26</sup> 1/1975. (II) KPM-BM rendelt 48. § (14) bekezdés

A rendőri állomány információval rendelkezik arról is, hogy hol vannak kamerák az országban, azok közül mikor és melyik hibásodott meg, mikor van olyan rendszerkiesés, ami esetleg nagyobb területek lefedettségét érinti. Ezeknek az információknak a kiadása esetenként szintén korrupciós cselekmény alapját képezheti.

## 8. ÖSSZEGZÉS

Az e-útdíjhoz kapcsolódó rendőri tevékenység kiemelt korrupciós kockázatot jelent a rendőri munkavégzés során. A tevékenységben érintett állomány (a közlekedésrendészeti és a határrendészeti állomány) – a szakmai álláspont szerint – az e-útdíj ellenőrzésétől függetlenül is a korrupció veszélyének legjobban kitett állomány, hiszen ők mindennapi, intenzív kapcsolatban vannak az állampolgárokkal. Az intézkedés alá vont járművezetők többsége pedig a korrupcióval fertőzött országokból származik. A jelentős veszélyeztetettség mellett tisztában kell azonban lenni azzal, hogy a korrupciós bűncselekmények esetében – más bűncselekményekhez képest – nagyobb látenciával számolhatunk. Emiatt kiemelten fontos, hogy az e-útdíjas tevékenység korrupciós kockázatait folyamatosan figyelemmel kísérjük, és mindent megtegyünk a kockázatok kezelésére, valamint csökkentésére.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Báger Gusztáv (2012): Korrupció: büntetés, integritás, kompetencia. Budapest, Akadémiai Kiadó
2. Hankiss Elemér (2004): Társadalmi csapdák és diagnózisok. Tanulmányok a hetvenes évekből. Budapest, Osiris Kiadó
3. Kerezsi Klára (2018): A rendészeti korrupció In. Dobák Imre – Hautzinger Zoltán: Szakmaiság, szerénység, szorgalom. Budapest, Dialóg Campus Kiadó
4. Kindler József (1991): Fejezetek a döntéelméletből. Budapest, Aula kiadó
5. Klotz Péter (2017): Az integritás-szemlélet lehetőségei a korrupció elleni fellépésben, különös tekintettel a munkaköri kockázatok elemzésére Budapest, Nemzeti Közszerzői Egyetem Közigazgatás-tudományi Doktori Iskola – Doktori (PhD) értekezés
6. Kovács Árpád (2001): „Az állami számvevőszék és a korrupció” In: Korrupció Magyarországon (szerk.: Csefkó Ferenc – Horváth Csaba). Pécs, Friedrich Ebert Alapítvány
7. Kránitz Mariann (1986): A korrupció. Budapest, BM Könyvkiadó 1. kötet
8. Nagy Zoltán András (2001): „A korrupció társadalmi hatásai és a jog” In: Korrupció Magyarországon (szerk.: Csefkó Ferenc – Horváth Csaba). Pécs, Friedrich Ebert Alapítvány – Pécs, Baranyai Értelmiségi Egyesület
9. Petrétei József (2007): A korrupció jellemzői és az ellene való küzdelem lehetőségei. Romániai Magyar Jogtudományi Közlöny

## JOGSZABÁLYTÁR

1. Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK Irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról
2. A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV törvény 1-2. §
3. Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény

4. 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 9. § (1) bekezdés
5. 37/2007. (III. 26.) GKM rendelet a díjfizetés ellenében használható autópályákról, autótutakról és főutakról
6. 25/2013. (V. 31.) NFM rendelet az útdíj mértékéről és az útdíjköteles utakról

## EGYÉB FORRÁSOK

1. A korrupció megelőzése és a közigazgatás-fejlesztés áttekintése PROJEKT ÁROP-1.1.21 SZÁM II. modul: A korrupció megelőzése és kriminológiája Hollán Miklós egyetemi docens (NKE-RTK); tudományos főmunkatárs (MTA TK JI) része 2. p.
2. A következő lépés – Széll Kálmán terv 2.0  
Forrás: [http://2010-2014.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-A\\_k%C3%B6vetkez%C5%91\\_l%C3%A9p%C3%A9s%20%28SzKT%2020%29.pdf](http://2010-2014.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-A_k%C3%B6vetkez%C5%91_l%C3%A9p%C3%A9s%20%28SzKT%2020%29.pdf)  
Utolsó letöltés dátuma: 2018. november 21.
3. NÚSZ Zrt., Díjtáblázat,  
Forrás: <https://www.nemzetiutdij.hu/articles/article/dijtablazat-1>  
Utolsó letöltés dátuma: 2018. november 21.
4. NÚSZ Zrt., Díjellenőrzés,  
Forrás: <https://www.nemzetiutdij.hu/articles/article/djellenrzs-1>  
Utolsó letöltés dátuma: 2018. november 21.

A Nemzeti Közszerológálati Egyetem kiadványa.

Kiadó:

Nemzeti Közszerológálati Egyetem;  
Államtudományi és Közigazgatási Kar  
www.uni-nke.hu

Felelős Kiadó:

Prof. Dr. Kis Norbert Dékán  
Címe: 1083 Budapest, Üllői út 82.

Kiadói szerkesztő:

Strángli Szandra Letícia

Tördelőszerkesztő:

Vöröss Ferenc

ISBN 978-963-498-008-7

A kiadvány a KÖFOP-2.2.3-VEKOP-16-2016-00001 „Kapacitásfejlesztés és szemléletformálás a korrupciós esetek nagyobb arányú felderítése, illetve megelőzése érdekében” című projekt keretében készült.

A kiadvány a KÖFOP-2.2.3-VEKOP-16-2016-00001 „Kapacitásfejlesztés és szemléletformálás a korrupciós esetek nagyobb arányú felderítése, illetve megelőzése érdekében” című projekt keretében készült.

**SZÉCHENYI** 



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

Európai Unió  
Európai Szociális  
Alap



**BEFEKTETÉS A JÖVŐBE**