



Területi Statisztika

Közzététel: 2024. január 29.

A tanulmány címe:

Közúti áruszállítással kapcsolatos ellenőrzések és közigazgatási bírságok Észak-Alföld vármegyéiben, 2017–2021

Szerzők:

Mátyás Szabolcs–Radics Zsolt–Harman Enikő

<https://doi.org/10.15196/TS640105>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Területi Statisztika c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány, vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

- 1) A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Szt.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
- 2) A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
- 3) A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
- 4) A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Szt. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
- 5) A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
- 6) A 3. a)–c.) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„Forrás: Területi Statisztika c. folyóirat 64. évfolyam 1. számában megjelent, Mátyás Szabolcs–Radics Zsolt–Harman Enikő által írt, Közúti áruszállítással kapcsolatos ellenőrzések és közigazgatási bírságok Észak-Alföld vármegyéiben, 2017–2021 c. tanulmány”

- 7) A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem esnek szükségképpen egybe a KSH, vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

Közúti áruszállítással kapcsolatos ellenőrzések és közigazgatási bírságok Észak-Alföld vármegyéiben, 2017–2021

Road freight transport inspections and administrative fines in the counties of the Northern Great Plain, 2017–2021

Mátyás, Szabolcs

Nemzeti Közszolgálati Egyetem
E-mail: mszabolcs1975@gmail.com

Radics, Zsolt

Debreceni Egyetem
E-mail:
radics.zsolt@science.unideb.hu

Harman, Enikő

Debreceni Egyetem
E-mail: harman.eniko@gmail.com

A tanulmány az illetékes kormányhivatalok közlekedési hatóságai által Észak-Alföldön végzett közúti és telephelyi ellenőrzéseket, valamint a közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegéseket vizsgálja. A kutatás továbbá összehasonlítja Észak-Alföld vármegyéinek földrajzi fekvését és az ellenőrzötték, valamint a közigazgatási bírsággal szankcionáltak honosság szerinti összetételét is. A tanulmány feltárja a Covid19-világjárvány hatását a közúti és telephelyi ellenőrzésekre, továbbá a közúti áruszállításra és fuvarozásra.

Kulcsszavak:

bűnözésföldrajz,
közigazgatási földrajz,
szabályszegés,
bűnözés,
közigazgatás

Keywords:

criminal geography,
administrative geography,
minor crime,
crime,
public administration

The study analyzes the road and on-site inspections carried out by the transport authorities of the competent government offices in the Northern Great Plain, and examines the violations sanctioned with administrative fines. The research also compares the composition of those inspected and those sanctioned with administrative fines by the geographical location of the counties in the Northern Great Plain and by nationality. The study explores the impact of the Covid19 pandemic on roadside and on-site inspections, as well as on road freight and freight.

Beküldve: 2023. július 5.

Elfogadva: 2023. október 2.

Bevezetés

Kutatásunk a közigazgatási szabálysértéseket a korábbiaktól eltérő módon, a bűnözésföldrajz szemszögéből elemzi és mutatja be. A hozzáférhető szakirodalom szerint a szabályszegések (vagy külföldön az azzal azonos megítélés alá tartozó szabálysértések/bűncselekmények) bűnözésföldrajzi szempontból történő vizsgálata Harman (2022) kivételével előzmény nélküli.

Számos korábbi bűnözésföldrajzi tanulmány szerint a bűnözésföldrajz kutatási tárgya a bűncselekmények térbeli vizsgálata és elemzése (Kobolka–Kovácsics 2004). Vagyis, a szabálysértések és szabályszegések nem tartoznak a kutatási területhez. A terület megnevezése ezért több helyen is hibásan, bűnügyi földrajzként szerepel (Kobolka–Kovácsics 2004, Déri 2004), továbbá a cselekmények földrajzi elhelyezkedését pedig „bűnügyi térképnek” tekintették. Ezt a szűkebb értelmezés alkalmazza az ORFK holnapja is.

Bertand Russell híressé vált mondása, miszerint „A bűn földrajzi fogalom”, a szabályszegésekre is igaz, és esetükben is megfigyelhetők földrajzi okok a jogsértés elkövetésében. A terület természetéből adódóan, a szabályszegések esetében az egyes bírságok kisebb információtartalommal rendelkeznek, mint a bűncselekmények esetében, amikor is a gyanúsított kihallgatása során számos egyéb adat is az eljáró hatóság tudomására jut. Ennek ellenére – véleményünk szerint – a szabályszegések területén is van létjogosultságuk a területi szempontú vizsgálatoknak. A szerzők tervezik a bűnözésföldrajzi irányultságú kutatás későbbi kiterjesztését más vármegyékre, illetve külföldi országokra is, továbbá annak vizsgálatát, hogy az orosz–ukrán háború befolyásolta-e a szabályszegők honosság szerinti összetételét és az elkövetett szabályszegések típusát. A további kutatások azért fontosak, mert a közlekedésbiztonság része a közbiztonságnak. A közlekedési bűncselekmények, a szabálysértések és szabályszegések megelőzése, valamint felderítése a biztonságos közlekedés alapja. Ezen alapvető elsőbbséget a földrajzi fekvés, hazánk geopolitikai helyzete még inkább kiemeli. Hazánk földrajzi fekvése meghatározza azt, hogy a Kárpát-medence a földrész észak-déli és kelet-nyugati részeinek elérhetőségében fontos tranzitút vonal, ezért Magyarországon a hazai vállalkozási szektor megerősítése mellett a külföldi befektetésekre épülő gazdaságpolitikában fontos szerepet játszik a biztonságos áruszállítás is.

A közúti áruszállítás a gazdaság és a társadalom egyik jelentős része, így fontos a zavartalan működése, illetve a megfelelése a jogszabályi feltételeknek és előírásoknak. Ebből a szempontból, kedvező földrajzi fekvése miatt is szükséges hazánk mélyrehatóbb vizsgálata, mert a földrészt átszelő-összekötő útvonalak metszéspontjában fekszik, így a nemzetközi áruszállítás lebonyolításában is elsőbbséget élvez.

A kutatási téma időszerűségét mutatja, hogy az Európai Bizottság előrejelzése szerint az Európai Unió (EU) 27 tagállamában 2050-ig az áruszállítási teljesítmények dinamikus növekedése várható. Ez a növekedés a nehéz és a könnyű haszongépjárművekkel végzett áruszállítási teljesítményt is érinti, melynek növekedését – a 2005.

bázisévhez viszonyítva – 2050-re 40–50%-ra prognosztizálják. Annak ellenére, hogy az EU 2011-es közlekedéspolitikai Fehér Könyve célul tűzte ki, hogy „2050-re a 300 km-nél hosszabb távú közúti árufuvarozás 50%-át más közlekedési módoknak kell átvállalnia” (Európai Bizottság 2011).

A bírsággal szankcionált szabályszegések kutatása interdiszciplináris jellege miatt többek között a közigazgatás-, a közlekedés-, a jog- és a földrajztudományt is érinti, és a földrajztudományon belül pedig a bűnözésföldrajzhoz kapcsolódik (Mátyás 2020). Álláspontunk szerint a kutatás gyakorlati hasznát mutatja, hogy az áruszállításhoz és fuvarozáshoz kapcsolódó közlekedési bűncselekmények, szabálysértések és szabályszegések, illetve ezek földrajzi vetületeinek vizsgálata a közlekedésbiztonság javulásához is hozzájárulhat.

Kutatásunk során a következő kérdésekre kerestünk választ:

- 1) A vizsgált vármegyei kormányhivatalok ellenőrzéseire milyen hatással volt a Covid19-világjárvány, s az hogyan alakította az elkövetett, közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegések tendenciáit?
- 2) Hogyan befolyásolja a határ menti fekvés az ellenőrzött járművek honosság szerinti összetételét?
- 3) Hogyan hat a határ menti fekvés a közúti szabályszegésre kiszabott közigazgatási bírságokra és azok honosság szerinti összetételére?

Szakirodalmi áttekintés

A szabályszegések vizsgálata napjainkban került kutatók látókörébe. A Covid19-világjárvány miatt a járványügyi szabályszegések témakörében számos tanulmány született (Hollán 2020, Ambrus–Hollán 2020, Balázs–Hoffman 2020). Továbbá az ún. klasszikus területet a közlekedési szabályszegések vizsgálatai alkotják, amelyek rendészeti oldalról, főképpen a közlekedési balesetek szemszögéből közelítik meg a szabályszegéseket (Juhász 2019, Juhász–Major 2021, Ritó–Czékman 2018, Åberg 1998, Javoršek 2011). Javoršek (2011) a szlovén rendőrség adatait is felhasználva hasonlítja össze a közúti baleseteket és a menetíró készülékekhez (tachográfokhoz) kapcsolódó szabályszegéseket. A 2009–2010-re vonatkozó kutatásában a tachográf használatára kötelezett autóbuszok és tehergépjárművek gépjárművezetői által okozott baleseteket vizsgálja, de a tachográf-előírásokhoz kapcsolódó jogszabályok megsértésénél már nem tér ki a honosságra, csak a szabályszegés típusait és az alkalmazott szankciókat veszi górcső alá. Rychter (2012) közlekedés felügyeleti oldalról elemzi, többek között a felderített szabályszegéseket, és feltárja, hogy 2010-ben Lengyelországban 15,4%-volt a közigazgatási bírságról hozott határozatok és az ellenőrzött járművek aránya, melynek tendenciája 2003 óta csökkent. Ez az arány a lengyel honosságúak esetében 14,4, a külföldi honosságúak tekintetében viszont 17,6%. Ismerteti továbbá a szabályszegési típusokat is, mely szerint a jogsértések közül kiemelkedik a vezetési időre, szünetre és pihenőidőre vonatkozó előírások

megsértése (70%), ezt követi a tachográf nem rendeltetésszerű használata (15%). A diszciplinális szemléletmód alkalmazásától eltekintő kutatásában – a digitális tachográf manipulációjának minél szélesebb körű felderítése érdekében – javaslatokat tesz a technikai és az ellenőrzési tevékenység színvonalának növelésére.

A veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodással (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route – ADR) összefüggésben a veszélyes áruk szállításának közúti ellenőrzése rendelkezik részletesebb szakirodalommal, mivel a veszélyes áruk szállítása nagy kockázattal jár, és baleset során a katasztrófa széles skáláját jelenítheti meg, kezdve az enyhétől a súlyos veszélyhelyzetekig (például radioaktív vagy biológiai szennyezés [Skrucany et al. 2018, Chovancova et al. 2018]). A veszélyes anyagok szállításáról szóló tudományos publikációk egy része a katasztrófavédelem szemszögéből elemzi a szabályszegéseket (Bárdos 2010, Körmendy–Földi 2004, Török–Földi 2007, Kátai–Urbán et al. 2015, Balogh et al. 2018, Almási 2022).¹ A veszélyes áruk szállítását a közlekedési hatóság szemszögéből többek között Gorzelanczyk et al. (2020) kutatócsoportja a Poznani Vajdasági Közlekedési Felügyelőség (the Provincial Road Transport Inspectorate in Poznań) ellenőrzéseit vizsgálta, és megállapították róluk, hogy a Nagy-Lengyelországi vajdaságban 2015 és 2017 között a veszélyes áruk szállításához kapcsolódó szabályszegések kevésbé voltak gyakoriak, mivel 3123 darab veszélyes árut szállító járművet és/vagy járműszerelvényt találtak, melyből lengyel honosságú 63,62, más (lengyelen kívüli) EU-s honosságú 14,13 és EU-n kívüli honosságú 22,25% volt. Ezen összetétel is jelzi Lengyelország keleti szomszédaival erősebb gazdasági kapcsolatait.² Az ellenőrzések során 236 esetben talált hiányosságot közül csak néhányra szabtak ki bírságot.

A bűnözésföldrajz mint tudományterületnek Mátyás (2020) szerinti duális (általános és alkalmazott) felosztása alapján jelen kutatás a bűnözésföldrajz alkalmazott területéhez sorolható, mivel konkrét cselekmények (szabályszegés) vizsgálatával, elemzésével és térképi ábrázolásával foglalkozik. Mint a bevezetőben is említettük, hazánkban Harman (2022) kivételével még nem foglalkoztak a szabályszegések térbeliségével, annak bűnözésföldrajzi jellemzőivel, aki megállapította, hogy a szabályszegések vizsgálatának van helye a bűnözésföldrajz kutatási területén, és ez fordítva is igaz, azaz a bűnözésföldrajznak is van létjogosultsága a szabályszegések elemzésében. Említett tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy kellő esetszámban fordulnak elő jogsértések ahhoz, hogy az adatok részletes bemutatása után térbeli relevanciák is levonhatók legyenek.

¹ Hazánkban a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (Katasztrófavédelem) 2001 óta vesz részt a rendőrséggel és a közlekedési hatósággal közösen a veszélyes áruk szállításának közúti ellenőrzésében. 2007. május 1-jétől az [1] módosítása lehetővé tette, hogy önálló jogkörrel rendelkező hatóságként járhat el az ADR közúti ellenőrzések során.

² Az orosz–ukrán háború óta ezen kapcsolatok gyengültek.

A következőkben meghatározzuk a tanulmányban leggyakrabban használt fogalmakat.

A szabályszegés a kihágási jogból eredeztethető, de fogalmát nem találjuk meg egységes módon a jogszabályokban. A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló [5] törvény 1. § (1) bekezdése utal csak a szabályszegésre: „Az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvény hatálya alá tartozó közigazgatási hatósági eljárás során megállapított jogszabálysértések”. A közigazgatási szankciók köre rendkívül szerteágazó, párhuzamosan a közigazgatási rendszer összetettségével.

Az [5] törvény csak formálisan határozza meg a közigazgatási szankció fogalmát. A közigazgatási szabályszegésért való felelősség megállapítása esetén a közigazgatási hatóság közigazgatási szankciót alkalmaz [4, 2. § (1) bekezdés]. E törvény tárgyi hatálya (1. § (1) bekezdés) viszont pontosabban kijelöli a közigazgatási szankció fogalmát: közigazgatási szabályszegés esetén a közigazgatási hatósági ügyben érdemi döntéssel kiszabható jogkövetkezmény.

Nagy (2019) szerint: „a közigazgatási szankció a jogszabályban arra feljogosított közigazgatási szerveknek, megfelelő eljárásban alkalmazott, hátrányt okozó aktsusa, amely mindig a címzett jogellenes magatartására reagál és rendelkezik az állami közhatalommal való kikényszerítés lehetőségével”. Ebből következik, hogy a közigazgatási szankció eszköz a hatóság kezében.

A közigazgatási (anyagi jogi) bírság a közigazgatási büntetőszankció alaptípusa. Szatmári (1990) a közigazgatási bírságot „teljesítési kényszerként” említi, azaz közhatalmi eszközként a jogkövető magatartás kikényszerítése érdekében.

A szankciók eszközrendszere szerinti, Kis–Nagy (2007) által megfogalmazott felosztás alapján, a közigazgatási bírságok az anyagi jogi bírságok körébe tartoznak. Ezen bírságok az ágazati törvényben vagy végrehajtási rendeletben foglalt kötelezettségek megszegésére irányulnak, és pénzfizetési kötelezettséget szab ki a közigazgatási szerv a [4] törvény alapján. Említett szerzők az elkövető tudati viszonya a jogsértéshez szempont alapján e bírságokat az objektív szankciókhoz sorolják, ugyanis a jogsértés ténye elég a szankció kiszabásához, nem vizsgálendő a szándékosság, továbbá azok természetes személyre és szervezetekre is kiszabhatóak. Represszív és nem represszív csoportosítási módszerük szerint a kutatómunka tárgyát képező közigazgatási bírságok a represszív kategóriába tartoznak, mivel a bírság mint büntetés a jogkövető magatartást segíti elő. A represszív szankció célja a büntetés, a nem represszív pedig az eredeti állapot visszaállítása.

A hétköznapi életben gyakran keveredik a szabályszegés és a szabálysértés fogalma, pedig a szabályszegés nem tévesztendő össze a szabálysértéssel, ugyanis ezen fogalmak nem egymás szinonimái.

A szabálysértések a [4] törvény hatálya alá tartozó cselekmények.

A [4, 1.§] a következőképpen határozza meg a szabálysértés fogalmát. Szabálysértés az e törvény által büntetni rendelt tevékenység vagy mulasztás, amely veszélyes a társadalomra. A törvény alkalmazásában az a tevékenység vagy mulasztás veszélyes a

társadalomra, amely a bűncselekményként történő büntetni rendeléshez szükségesnél kisebb fokban sérti vagy veszélyezteti az Alaptörvény szerinti állami, társadalmi vagy gazdasági rendet, a természetes és jogi személyek, valamint a jogi személyiség nélküli szervezetek személyét vagy jogait.

A szabálysértés és a szabályszegés tehát megtévesztő meghatározásuk ellenére sem azonos fogalmak. A szabálysértés mint megnevezés már utal az alkalmazandó törvényre [5]. Ezzel szemben a szabályszegés jelen tanulmány szerint az ágazati jogszabályok megszegését jelenti, annak ellenére, hogy a szabályszegés a napi szóhasználatban jogszabálysértésre utal, és a szabályszegés esetén is a jogszabályok „megsértése” történik.

Közös vonásként kiemelendő, hogy mindkettő a jogszabályok megsértésére irányul, és általában megállapítható, hogy egyik sem bűncselekmény (bár vannak olyan ritka esetek, amikor mégis), és így esetükben nem alkalmazható büntetőeljárás, tehát nem büntető szankcióik vannak. A szabálysértésre a közigazgatási eljáráshoz hasonlóan az ún. szabálysértési eljárás alkalmazandó, és a hatósági eljárás szankciója közigazgatási jellegű. A szabályszegés esetén a [4] törvény alapján indul az eljárás, és szankciója közigazgatási jellegű.

A két leggyakoribb közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegés esetében nincs különbség a magyar és a külföldi honosságúak között, hiszen a képzeletbeli dobogó első fokán a közúti szállítás szociális előírásaira, a vezetési időre, a szünetre, illetve a megszakításra és a pihenőidőre [1, 20.§ (1) c) pont], valamint második fokán a közúti közlekedésben használt tachográf-korongok, valamint a digitális tachográfokhoz szükséges kártyák használatára [1, 20.§ (1) d) pont] vonatkozó előírások megszegése áll. A különbség azonban itt is fellelhető, ugyanis míg a magyar honosságúak esetében kiegyenlített arányú a két szabályszegés (egyaránt 35%), addig a külföldi honosságúak esetében nagyobb az eltérés (43, illetve 38%). A harmadik leggyakoribb szabályszegés esetén már különbözik egymástól a magyar és a külföldi honosságúak mintázata. A külföldi honosságúak által elkövetett közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegés a közúti járművek közúti közlekedésben való részvételéhez előírt műszaki, biztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokra, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedésére, a rakomány rögzítésére, továbbá az ömlesztett áruk szállítására [1, 20.§ (1) h) pont], ezzel szemben a magyar honosságúak esetében a meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásokra (áru fuvarozásra és személyszállításra) [1, 20.§ (1) a) pont] vonatkozó előírások megszegése áll.

Módszertan

A kutatás során a Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg, illetve Jász-Nagykun-Szolnok vármegyék kormányhivatalainak közlekedési hatóságai által a közúti és te-

lephelyi ellenőrzések során megállapított szabályszegések miatt kiszabott közigazgatási bírságokat elemeztük. Kutatási területünk kiválasztásában fontos szempont volt, hogy a vizsgált vármegyék között legyen EU-s külső és belső határ, illetve olyan vármegye is, amely nem határ menti fekvésű.

Az [1] törvény és az ahhoz kapcsolódó rendelkezésekbe foglaltak megsértésére irányuló szabályszegések vizsgálata tanulmányunkban a 2017. január 1. és 2021. december 31. közötti időszakot öleli fel.

Az ellenőrzések szempontjai és célja

A kutatásban a vármegyei kormányhivatalok közúti ellenőrei által megállítós mód-szerrel, szűrőpróbaszerűen végzett ellenőrzéseket vettük alapul. Az ellenőrzések egyik formája a telephelyi ellenőrzés volt, amikor is az üzembentartó által a menet-késznek minősített gépjárműveket és a tevékenység végzésével kapcsolatos doku-mentációkat a hatóság a vállalkozás telephelyén ellenőrzi. Ezek célja: a jogszerű magatartás kikényszerítése, a balesetek megelőzése (prevenció), a szállított áruk nyomon követése, környezet- és állatvédelem, valamint a gépjárművezetők kizsák-mányolásának elkerülése.

A területi vizsgálatokban az ellenőrzött járművek honosságát tekintettük földrajzi jellemzőnek. A honosságot meghatározza, hogy az ellenőrzött járműnek mely országban van a hivatalosan bejegyzett üzembentartója vagy a gépjárművezető mely ország állampolgára.

A vizsgálatok során az idősorok mellett fajlagos mutatókat is össze-hasonlítottunk.

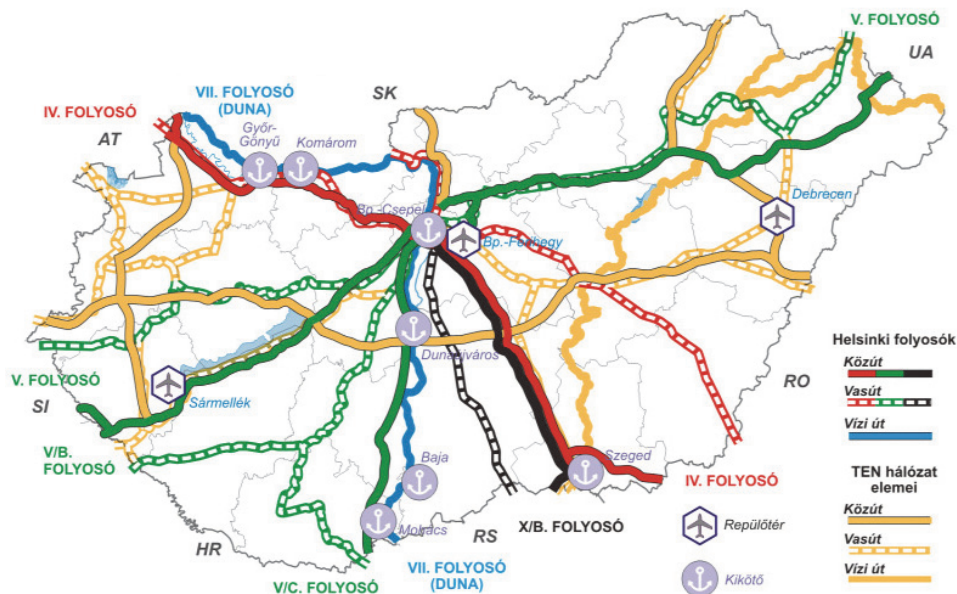
A vizsgált terület lehatárolása – Nagytérségi összefüggések

Az Észak-Alföldet alkotó vármegyék közül Hajdú-Bihar Romániával, Szabolcs-Szatmár-Bereg pedig három országgal (Románia, Ukrajna, Szlovákia) határos. E földrajzi fekvésen túl a térség közúti forgalmának domináns befolyásoló tényezője a Barcelona–Marseille–Milánó–Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–Ungvár–Lemberg–Kijev transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T), mely Kelet-Európát köti össze Dél-Európával (1. ábra).

Említett hálózatnak része a három országra kiterjedő Záhony–Csap–Ágcsernyő logisztikai térség, ahol Kelet-Közép Európa legnagyobb vasúti logisztikai központja működik. Jász-Nagykun-Szolnok vármegye helyzetének sajátossága az, hogy Buda-pest külső agglomerációjában fekszik, ami közlekedési viszonyait is meghatározza. Megemlítendő még a Budapest-központúság oldását célzó Kassa–Miskolc–Tiszaújváros–Nyíregyháza–Debrecen–Nagyvárad növekedési tengely, amely egyre nagyobb jelentőségű a vizsgált régióban. Részben erre alapozva a vizsgált vármegye-gek az Északkelet-magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna tagjai, sőt Hajdú-Bihar vármegye székhelye annak zászlóshajója is.

1. ábra

Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat elemei Magyarországon, 2021
Helsinki corridors and elements of the TEN-T network in Hungary, 2021



Forrás: KTI.

Eredmények

Az ellenőrzések honosság és időszak szerinti vizsgálata

Az ellenőrzések honosság, ezen belül is a külföldi honosságok szerinti vizsgálata azért fontos, mert megmutatja egyrészt hazánk közlekedésföldrajzi szerepét, másrészt pedig a régió gazdasági kapcsolatainak indikátoraként is használható.

Észak-Alföld összesített adataiban nagytérégi összefüggések mutatkoznak az ellenőrzött külföldi honosságuk összetételében. A vizsgált időszakban a 38 915 darab ellenőrzést végeztek Észak-Alföldön, ennek 21,39%-a külföldi, 78,61%-a magyar honosságú volt.

A külföldiek 19 nemzetet képviseltek, a régió földrajzi fekvése megmutatkozik abban is, hogy a külföldi ellenőrzöttek 76,5%-a a régióval határos országokhoz köthető, ezen belül is túlnyomó többségben vannak a román honosságúak, mivel az ellenőrzött külföldiek 60,31%-át ők tették ki.

A román honosságúak nagy számú ellenőrzése a földrajzi közelség mellett arra vezethető vissza, hogy a Schengeni övezet tagjaként hazánk fontos szerepet játszik Románia számára az EU többi részének elérésében, továbbá a korábban már említett Kassa–Miskolc–Nyíregyháza–Debrecen–Nagyvárad közlekedési folyosó fontos-

ságát is jelzi. A környező országok közül a nem EU-tag Ukrajna áruszállítóit is jelentős számban ellenőrizték (859 darab), ennek magyarázata, hogy Ukrajna szempontjából Észak-Alföld az EU-ba való belépés egyik legfontosabb útvonalát jelenti. Az ellenőrzöttek 5,87%-a szlovák honosságú volt. Szlovákia a régión keresztül éri el Dél-Európa egyes részeit, például a Balkán-félszigetet, valamint Romániát³, bár teherforgalom számára nyitott határátkelőhely nincs a régió és Szlovákia között, de a Kassa felől érkező, déli irányú forgalom áthalad a vizsgált területen.

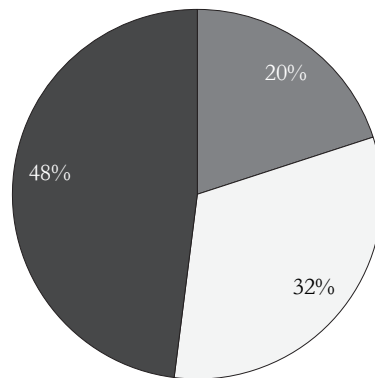
A szomszédos országok mellett még az ellenőrzött lengyel honosságok száma és aránya kiemelkedő (12,08%), ez egyrészt Lengyelország és Magyarország gazdasági kapcsolata miatt, másrészt a lengyel fuvarozók szempontjából Európa déli részeinek elérésében a régió kulcsfontosságú. Mindezek mellett a lengyel közúti áruszállítók Európa fő fuvarozójává váltak, melyet az EU statisztikai hivatalának (Eurostat) adatai is alátámasztanak, hiszen a vizsgált időszak minden évében a nemzetközi közúti áru fuvarozásban a szállított áruk mennyiségével ők vezetik a ranglistát.

A vizsgált időszakban míg a régióban a legtöbb magyar honosságú járművet a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal közlekedési hatósága ellenőrizte, addig a legkevesebbet pedig Hajdú-Bihar vármegyéé (2. ábra).

2. ábra

Az ellenőrzött magyar honosságú járművek száma az ellenőrzést végző vármegyék szerint, 2017–2021

Number of inspected vehicles with a Hungarian registration number, by county performing the inspection, 2017–2021



■ Hajdú-Bihar □ Jász-Nagykun-Szolnok ■ Szabolcs-Szatmár-Bereg

Adatok forrása: ITM.

³ A szlovák fuvarozók esetében Románia elérésében az orosz–ukrán háború óta Észak-Alföld szerepe egyre jelentősebb, ugyanez jellemző a lengyel fuvarozók esetében is.

A külföldi honosságúak esetében viszont már különbözik az ellenőrzést végző vármegyék sorrendje: az ellenőrzött külföldi járművek 37,3%-át Hajdú-Bihar vármegye közlekedési hatósága állította meg, a legkevesebbet pedig Jász-Nagykun-Szolnok vármegyéé (30,04%). Különbségük meglepő, hiszen utóbbi vármegye nem határ menti fekvésű, mégis alig marad el a másik két vármegye arányától.

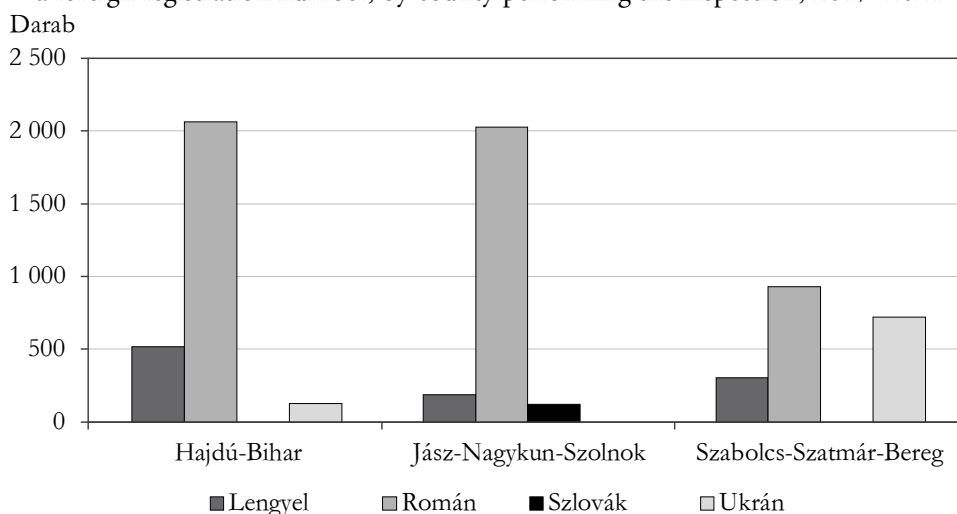
Az ellenőrzött külföldi honosságúak összesített és vármegyénkénti adatai is azt mutatják, hogy a román honosságúakat ellenőrizték legtöbbször a külföldiek közül. A második legtöbbet ellenőrzött külföldi honosság összesítve, Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok vármegyékben is a lengyel, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében pedig az ukrán volt. A harmadik legtöbbet ellenőrzött külföldi honosság tekintetében már nagyobb a szóródás, ugyanis a régióban összesített és a Hajdú-Bihar vármegyei adatok szerint ezt a helyet az ukrán, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében a lengyel, Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében pedig a szlovák honosságúak foglalják el, ami már a Salgótarján–Hatvan közlekedési vonal hatását is jelzi.

A 3. ábra azt mutatja, hogy a három országgal határos Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében legkiegyensúlyozottabb az első három legtöbbet ellenőrzött külföldi honosságú járművek eloszlása.

3. ábra

A három legtöbbet ellenőrzött külföldi honosságú járművek száma az ellenőrzést végző vármegyék szerint, 2017–2021

Number of the three most frequently checked vehicles with
a foreign registration number, by county performing the inspection, 2017–2021



Adatok forrása: ITM.

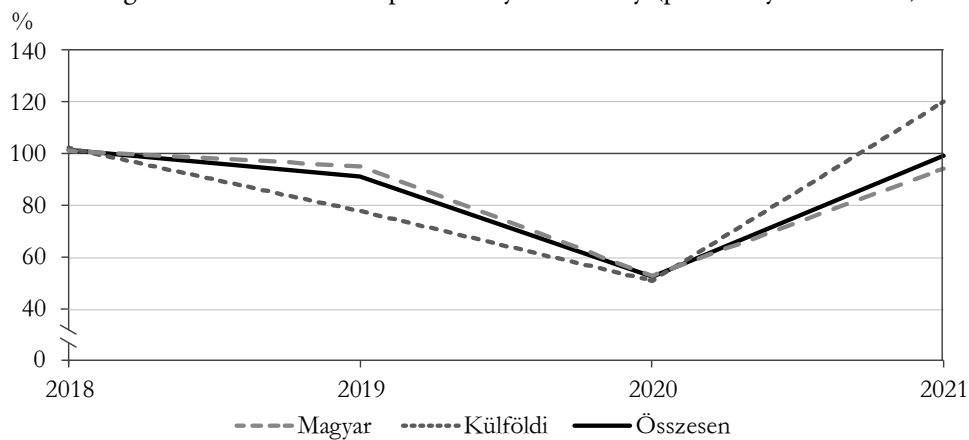
Észak-Alföld összesített adatainak időbeli vizsgálata azt mutatja, hogy az ellenőrzések száma jelentősen visszaesett, a 2017. évi 10 006 darabról 2021-re 4740-re. Az

ellenőrzések száma 2017 és 2019 között ingadozott, majd 2020-tól fokozatosan csökkent. A legtöbb gépjárművet 2018-ban ellenőrizték (10 144 darab), a legkevesebbet pedig 2020-ban (4782 darab), ami a 2018. évben ellenőrzötteknek a 47%-a. A vizsgált időszakban az ellenőrzések száma 2020-ban esett vissza a legnagyobb mértékben (48%) az előző évhez képest (4. ábra), ami 4461 darabbal kevesebb ellenőrzés jelentett.

4. ábra

Az ellenőrzések honosság szerinti számának változása (előző év = 100%)

Change in the number of inspections by nationality (previous year = 100%)



Adatok forrása: ITM.

A külföldi és a magyar honosság elemzése azt mutatja, hogy a visszaesés mindkettő esetében jelentős volt 2020–2021-re, ugyanakkor a külföldi honosságúak esetében gyorsabb volt a kilábalás üteme. Míg a legtöbb magyar és külföldi honosságot egyaránt 2018-ban ellenőrizték, addig a legkevesebbet a magyar honosságúak esetében 2021-ben, a külföldi honosságúak esetében pedig 2020-ban.

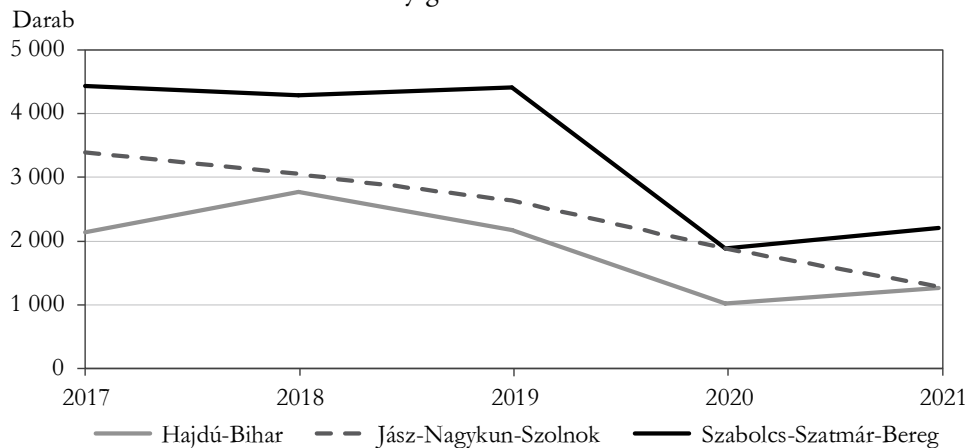
A vármegyei idősorok elemzése azt mutatja, hogy Jász-Nagykun-Szolnok vármegye adatsora fokozatosan csökken, szemben a másik két vármegyével, ahol nagyobb volt az ingadozás. Az 5. ábra szerint minden vizsgált évben Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye közlekedési hatósága hajtotta végre a legtöbb ellenőrzést, így e vármegye görbéje hasonlít leginkább a teljes régióéhoz. Előző állításunkat azzal egészítjük ki, hogy Jász-Nagykun-Szolnok vármegye közlekedési hatósága 2020-ban darabszámra pontosan ugyanannyit ellenőrzött, mint Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyéé, valamint minden évben a Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal közlekedési hatósága hajtotta végre a legkevesebb ellenőrzést.

2020-ban 2019-hez képest Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében volt a legnagyobb csökkenés, amit a bázishatás indokol, mivel az előző évben erre a vármegyére jutott a régióban összesen ellenőrzöttek 48%-a.

5. ábra

A vármegyei kormányhivatalok közlekedési hatóságai által végrehajtott ellenőrzések száma

Number of inspections carried out by the transport authorities of county government offices



Adatok forrása: ITM.

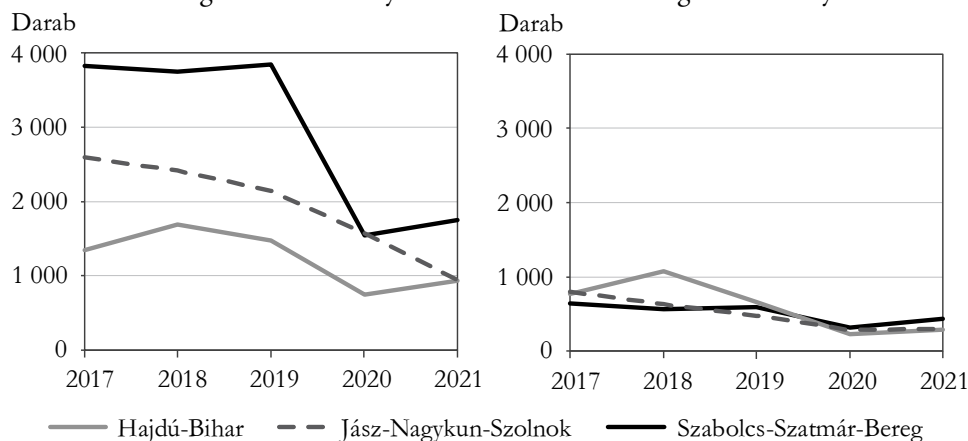
6. ábra

A vármegyei közlekedési hatóságok által ellenőrzött járművek száma honosság és vármegyék szerint

Number of vehicles inspected by county transport authorities by nationality and county

Magyar honosságú
Hungarian nationality

Külföldi honosságú
Foreign nationality



Adatok forrása: ITM.

A külföldi és a magyar honosság szerinti vizsgálat alapján a vármegyék közötti abszolút maximumok és minimumok eltérnek egymástól (6. ábra). A legtöbb külföldi honosságút Hajdú-Bihar vármegye ellenőrizte 2018-ban (1084 darab), ami az adott évben ellenőrzöttek 47%-a volt, a legkevesebb külföldi honosságút is ez a vármegye ellenőrizte 2020-ban (254 darab). A legtöbb magyar honosságút Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében ellenőrizték 2019-ben (3826 darab), a legkevesebbet pedig Hajdú-Bihar vármegyében 2020-ban (760 darab).

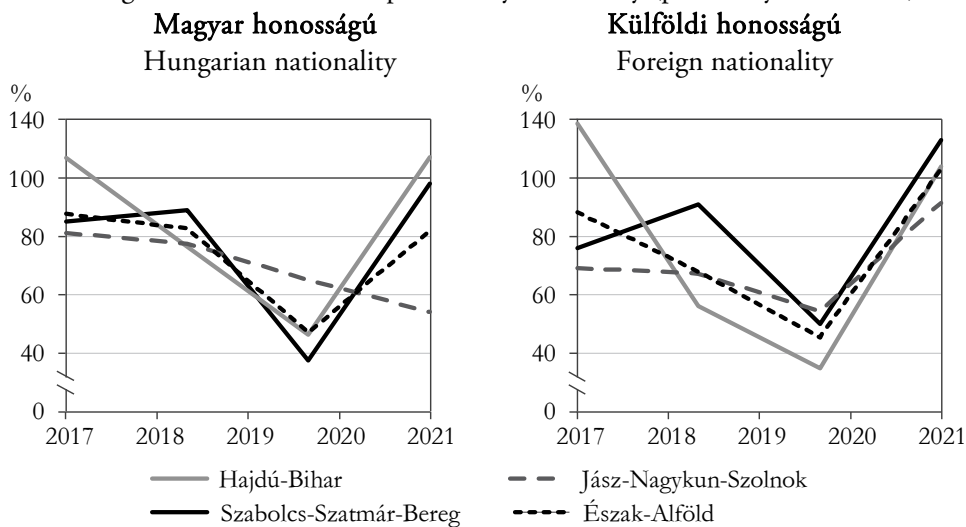
Jász-Nagykun-Szolnok vármegye és Hajdú-Bihar vármegye esetében a külföldi és a magyar honosságúak görbéi hasonlóak, ezzel ellentétben, a külföldi és a magyar honosságúak görbéi Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében térnek el egymástól a legnagyobb mértékben.

Közös vonás, hogy 2020-ban mind a magyar, mind a külföldi honosságú ellenőrzöttek száma visszaesett, ezek közül a legnagyobb mértékben Hajdú Bihar vármegyében a külföldi honosságúaké (az előző év 37%-a), Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében pedig a magyar honosságúaké (előző év 40%-a). Legkisebb mértékben a Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében ellenőrzött magyar (előző év 74%-a) és külföldi honosságúak száma (előző év 61%-a) csökkent (7. ábra).

7. ábra

Az ellenőrzések honosság szerinti számának változása (előző év = 100%)

Change in the number of inspections by nationality (previous year = 100%)



A közigazgatási bírsággal szankcionáltak vizsgálata

A közigazgatási bírsággal szankcionáltak honosság szerinti vizsgálata a közúti ellenőrök mindennapi munkáját segítheti, mivel a biztonságos közlekedés érdekében döntő fontosságú a szabályszegés minél teljesebb körű felderítése. A prediktív elem-

zés gyakorlati hasznosítását mutatja, hogy a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti összetételének tudatában a közúton ellenőrizendő jármű kiválasztásakor az ellenőrök számára fontos szempont a honosság.

Észak-Alföld összesített adatai alapján 2017 és 2021 között a vármegyei kormányhivatalok közlekedési hatóságai az ellenőrzöttek 6,35%-ára közigazgatási bírságot szabtak ki. A kiszabott közigazgatási bírságok 64,7%-át magyar, 35,3%-át pedig külföldi honosságúakra rótták ki.

A közigazgatási bírsággal szankcionált külföldiek részletesebb elemzése alapján a legtöbb közigazgatási bírságot a külföldi honosságú szabályszegők közül a román honosságúak kapták (54,93%). Ezt részben az ellenőrzések nagy száma is magyarázza. Románia Magyarország keleti szomszédja, így Nyugat-Európa irányába a kapcsolatot Magyarország jelenti számára, továbbá a történelmi hagyományokra épülő gazdasági együttműködés, amelynek motorja egyrészt a határ két közvetlen közeli oldalán lévő vállalkozások köre, másrészt az Európa észak-déli határát összekötő VIA Carpatia közlekedési folyosó.

Nagyságrendileg kevesebb közigazgatási bírságot szabtak ki a lengyel (110 darab), a szlovák (73 darab) és az ukrán honosságúakra (66 darab). A többi közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosság gyakorisága az alacsonyabb ellenőrzési számokkal párhuzamosan (amelynek okait már az előzőekben kifejtettük) nagyságrendileg kisebb.

A száz adott honosságú ellenőrzésére jutó kiszabott közigazgatási bírság, mint fajlagos mutató alapján egy másik rangsor is felállítható, ami reálisabban jellemzi a szabályszegők honosságát, s általa az adatok is összehasonlíthatóbbá válnak. E mutató alapján 4 honosságot érdemes elemezni, mivel ebből a négy országból érkezőket ellenőrizték a legtöbbet, és közülük került ki a legtöbb szabályszegő is, továbbá a többi ellenőrzött honosság viszonylag alacsony esetszámából tévkövetkeztetések is adódhatnak (például horvát honosságút 47 esetben ellenőriztek, és csak egy esetben szabtak ki közigazgatási bírságot).

1. táblázat

**Az Észak-Alföldön legtöbbet ellenőrzött külföldi honosságok
közigazgatási bírságolási adatai, 2017–2021**

Data on administrative fines for the most checked foreign nationalities
in the Northern Great Plain, 2017–2021

(Darab)

Honosság	Ellenőrzött	Kiszabott közigazgatási bírság	Száz adott honosságú ellenőrzésre jutó adott honosságra kiszabott közigazgatási bírság
Szlovák	489	73	14,93
Lengyel	1 006	110	10,93
Rómán	5 021	479	9,54
Ukrán	859	66	7,68

Adatok forrása: ITM.

A fajlagos mutató alkalmazásakor kapott eredmények részben rámutatnak a régió földrajzi fekvésére, de nagyobb részt a határátlépések különbözőségeit tükrözik. Szlovákia és Lengyelország a Schengeni övezet részei, így honosságaik az EU-n belül a belső határok átlépésekor határforgalom-ellenőrzés nélkül közlekedhetnek. Románia, bár az EU tagja, de nem része a Schengeni övezetnek, így e honosság hazánkba való belépésekor határellenőrzésen esik át. Ukrajna pedig nem tagja az EU-nak, így a magyarországi határátlépéskor, az EU-ba való belépéskor az ukrán honosságúakra egy sokkal kiterjedtebb határforgalom-ellenőrzés vonatkozik. A Schengeni övezet átlépésekor a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) munkatársai ellenőrzik a gépjárművek és járműszerelvények műszaki állapotát, továbbá a szállítmányozási és fuvarozási dokumentációkat, valamint a járművezető gépjárművezetői jogosultságát. Ezen okokból is kifolyólag, a száz szlovák, illetve lengyel honosságúra jutó szlovák, illetve lengyel honosságúra kiszabott közigazgatási bírság mutatója magas (szlovák honosságúak esetében 14,93, lengyel honosságúak esetében 10,93 darab), hiszen az ezen országból érkező járműveket nem ellenőrzik a határon. Ezzel szemben az ukrán és a román honosságúak esetében a határforgalom-ellenőrzés miatt is kisebb ez a mutató (román honosságúak esetében 9,54, ukrán honosságúak esetében 7,68 darab) (1. táblázat), ami rámutat arra is, hogy a EU külső határán végzett ellenőrzés sokkal alaposabban szűri ki az esetleges szabálytalanságokat.

Szlovákia Magyarország északi szomszédja, a gazdaságának mérete közel fele a magyarnak. A két ország között szoros a gazdasági kapcsolatot – mint korábban említettük – a VIA Carpatia is erősíti, továbbá Szlovákia a régión keresztül éri el Dél-Európa egyes részeit, például a Balkán-félszigetet, valamint Romániát⁴, megjegyzendő azonban, hogy teherforgalom számára nyitott határátkelőhely nincs a régió és Szlovákia között.

Lengyelország a térség egyik legnagyobb gazdasága, továbbá az EU-ban a közúti áruszállítás és fuvarozás egyik élenjárója, hiszen 2021-ben EU teljes tonnakilométerteljesítményének 19,8%-át szállította (Eurostat), melynek háttérében az áll, hogy az áruszállítások és fuvarozások kétharmada nemzetközi szállítás, keresztkereskedelem vagy kabotázs⁵ volt.

A külföldi honosságokra kiszabott közigazgatási bírságok számának vármegyéenkénti vizsgálata azt mutatja, hogy a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal közlekedési hatósága szabott ki mind számbelileg (513 darab) mind a vármegyén belüli százalékos arányban is (48,53%) a legtöbb esetben közigazgatási bírságot a külföldi honosságú szabályszegőkre.⁶ Ennek oka egyrészt az, hogy ez a vármegye három országgal határos, és itt található a három vármegye közül a legtöbb teherfor-

⁴ Szlovákia számára Románia elérésében az ukrán–orosz háború óta Észak-Alföld szerepe egyre jelentősebb, ugyanez jellemző a lengyel fuvarozókra is.

⁵ A „kabotázs az a jog, amely alapján egy adott tagállamban nem honos (ott bejegyzett telephellyel nem rendelkező) fuvarozó szállítási szolgáltatást nyújthat az adott tagállam területének két pontja között” (Kengyel 2020: 198. o.).

⁶ A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok nemcsak a közúton történő ellenőrzések adatait tartalmazzák, hanem a telephelyi ellenőrzések során kiszabottakat is.

galom számára is nyitott határátkelőhely, másrészt a vármegyét keresztezi az áruszállítás és fuvarozás szempontjából nagy forgalmat lebonyolító Barcelona–Marseille–Milánó–Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–Ungvár–Lemberg–Kijev folyosó.

Figyelemre méltó, hogy a második legtöbb külföldi honosságú szabályszegőkre kirótt közigazgatási bírságot százalékos arányban (29,88%) és abszolút számban (239 darab) is a nem országhatár menti fekvésű Jász-Nagykun-Szolnok Vármegyei Kormányhivatal közlekedési hatósága szabta ki. Annak ellenére, hogy az M3-as autópálya nem szeli át ezt a vármegyét, és a vizsgált időszakban a fő közlekedési utak közül pedig az 4-es főút halad át a vármegyén, ugyanúgy, mint Hajdú-Bihar megye esetében is. Az országos főhálózatának⁷ hossza is rövidebb (426 kilométer), mint a szomszédos Hajdú-Bihar vármegyéé (598 kilométer) (Magyar Közút).

Ugyan Hajdú-Bihar vármegyében ellenőrizték a legtöbb külföldi járművet, a kiszabott közigazgatási bírságok száma mégis alacsony (120 darab), ebből kifolyólag a száz külföldi honosságú ellenőrzésre jutó külföldi honosságúra kiszabott közigazgatási bírság mutatója a vizsgált vármegyék közül esetében a legalacsonyabb (3,86). Ebben a tekintetben Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye adatai kiemelkednek, ahol száz ellenőrzött külföldi honosságú járműre 19,48 kiszabott közigazgatási bírság jut, ami a régiós átlag (10,47) majdnem kétszerese.

Ezzel ellenező megállapításra jutunk a magyar honosság esetében, ha a száz magyar honosságú ellenőrzött jármű számát vetjük össze a magyar honosságúakra kiszabott bírságok számával: Hajdú-Bihar vármegyében 7,89 magyar honosságúra kiszabott közigazgatási bírság jut száz magyar honosságú ellenőrzött járműre (a régiós átlag 5,2). Itt kell megjegyezni, hogy a legtöbb magyar honosságú járművet Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében ellenőrizték, és ebben a vármegyében legkevesebb a száz magyar honosságú jármű ellenőrzésére jutó magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság (3,71). Tehát kijelenthető, hogy míg a külföldiek esetében Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében állapítanak meg átlagon felül szabályszegéseket, addig a hazai honosság esetében Hajdú-Bihar vármegyében.

A külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok megoszlása azt mutatja, hogy a három vármegye összesítésében Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye adatai meghatározóak, a külföldi honosságú bírságoltak magas száma alapján. Mindhárom vármegyében a kiszabott közigazgatási bírságok száma szerint a külföldi honosságok képviselői közül a román honosságú szabályszegők a listavezetők. Ha az arányokat tekintjük, akkor Hajdú-Bihar, illetve Jász-Nagykun-Szolnok vármegyéé eltér Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyéétől, ugyanis előbbi két vármegyében a román honosságúak aránya annak ellenére magas (87,5, illetve 69,04%), hogy szám szerint ez 105, illetve 165 darab közigazgatási bírságot jelent, szemben a Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei 40,74%-os arányhoz tartozó 209 darabbal. Ennek oka, hogy utóbbi vár-

⁷ Főhálózat: autópálya, autóút, I. rendű főút, II. rendű főút, autópálya vagy autóút csomóponti ága. Közúti ellenőrzéskor a főhálózatnak van elsőbbsége, mert az alsóbbrendű utakon gyakran nincs biztonságos fizikai lehetőség a jármű megállítására és ellenőrzésére, továbbá azt a forgalom sem indokolja.

megyében több közigazgatási bírságot szabtak ki, illetve többféle külföldi honosságot szankcionáltak közigazgatási bírsággal.

A külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok tekintetében a második, illetve harmadik helyen már jelentősebbek a különbségek: a régiós összesítéshez hasonlóan Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar vármegyében is második helyen állnak a lengyel szabályszegők, Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében pedig ezt a pozíciót a cseh honosságúak foglalják el. A vizsgálatból kitűnik, hogy a külföldi honosságúak ellenőrzéséhez hasonlóan Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok vármegyék adataiban az első és második hely között nagy a különbség. Érdekes megjegyezni, hogy ukrán honosságúakat csak az Ukrajnával határos Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében bírságoztak meg.

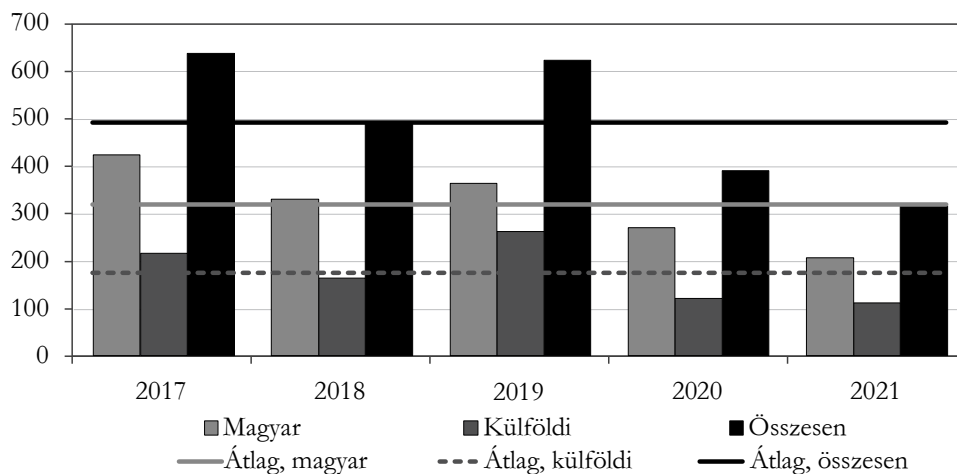
A vizsgált vármegyei kormányhivatalok közlekedési hatóságai által kiszabott közigazgatási bírságok tekintetében az összesített, honosságtól független adatokban és a magyar honosságúak esetében a két szélsőérték 2017-ben és 2021-ben, a külföldi honosságúak esetében 2019-ben és 2021-ben volt. A három honosság szerinti kategória (honosságtól független, magyar, külföldi honosságú) közös jellemzője, hogy 2017 és 2019 között a közigazgatási bírságok száma ingadozott, majd 2019 és 2020 között nagy, azt követően kisebb mértékben csökkent (8. és 9. ábra).

8. ábra

Az Észak-Alföldön kiszabott közigazgatási bírságok száma honosság szerint

Number of administrative fines imposed in the Northern Great Plain, by nationality

Darab



Adatok forrása: ITM.

Régiós összesítésben és a külföldi honosságok esetében is 2020-ban volt a legnagyobb visszaesés az előző évhez viszonyítva, amikor a régióban honosságtól függetlenül a közigazgatási bírságozottak száma 38, a külföldiek esetében pedig 54%-kal esett

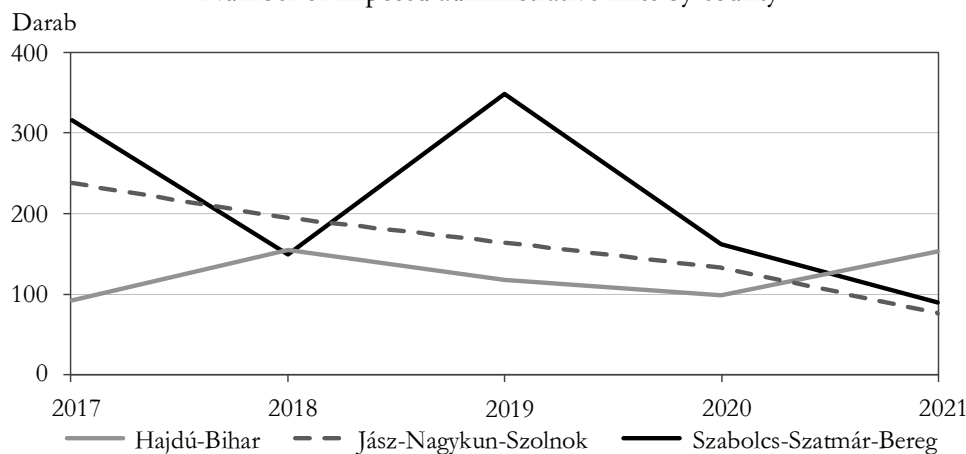
vissza. A magyar honosságúak tekintetében 2017 és 2018, valamint 2019 és 2020 között egyaránt 93 darabbal csökkent a kiszabott közigazgatási bírságok száma, ami 22 és 26%-kal maradt el az előző évitől, a legkisebb a régiós és külföldi honosságokhoz viszonyítva. Ez lényegében az ellenőrzési gyakoriság 2018. évi változásával és a Covid19-világjárvány 2020-as kezdetével magyarázható.

A kiszabott közigazgatási bírságok évenkénti változásaiban, valamint a honosság alapján történő összehasonlításában vármegyék között jelentősek a különbségek (9. ábra).

9. ábra

A kiszabott közigazgatási bírságok száma vármegyék szerint

Number of imposed administrative fines by county



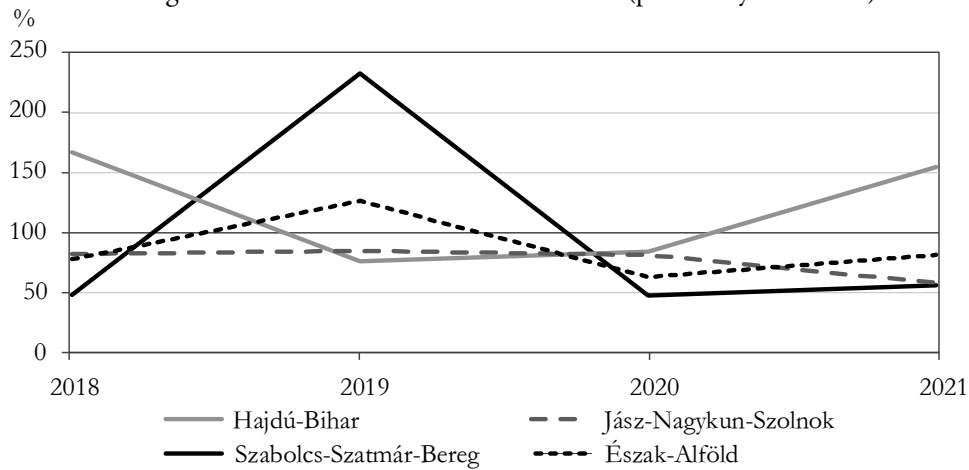
Adatok forrása: ITM.

A kiszabott közigazgatási bírságok honosságtól független adatai szerint a régió összesített adatainak alakulása megegyezik Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyéével, mivel ez a vármegye szabta ki az összes közigazgatási bírság 43%-át. Az ingadozás Hajdú-Bihar vármegyében kisebb, mint Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében, és előbbi vármegyében – 2020 kivételével – minden évben az utóbbi vármegyével ellentétes volt, míg Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében egyenletesen csökkent. Mindhárom vármegye és ennek következtében a régió közös jellemzője, hogy a 2020-ban a kiszabott közigazgatási bírságok száma csökkent, igaz eltérő mértékben (10. ábra).

Az előző évhez képest a legnagyobb csökkenés 2020-ban és 2018-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében volt (előző év 47%-a), ennek okai, hogy 2017-ben és 2019-ben itt kiemelkedő számú közigazgatási bírságot szabtak ki, 2018-ban pedig a közúti ellenőrök műszaki vizsgabiztosi feladatokat is elláttak, a külföldi honosságú gépjárművek megnövekedett műszaki vizsgáztatási igényének kiszolgálására, ezért ebben az évben mind az ellenőrzések, mind a kiszabott közigazgatási bírságok száma csökkent. Kiugró növekedés szintén Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyéhez köthet (2019-ben 234%) (10. ábra).

10. ábra

A közigazgatási bírságok számának változása (előző év = 100%)
 Change in the number of administrative fines (previous year=100%)



A külföldi és a magyar honosságokra kiszabott közigazgatási bírságok vármegyeenkénti összehasonlításából kiderül, hogy Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében minden évben a magyar honosságúakra, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében pedig 2019-ben és 2021-ben a külföldi, a többi évben pedig a magyar honosságúakra szabtak ki több közigazgatási bírságot (11. ábra).

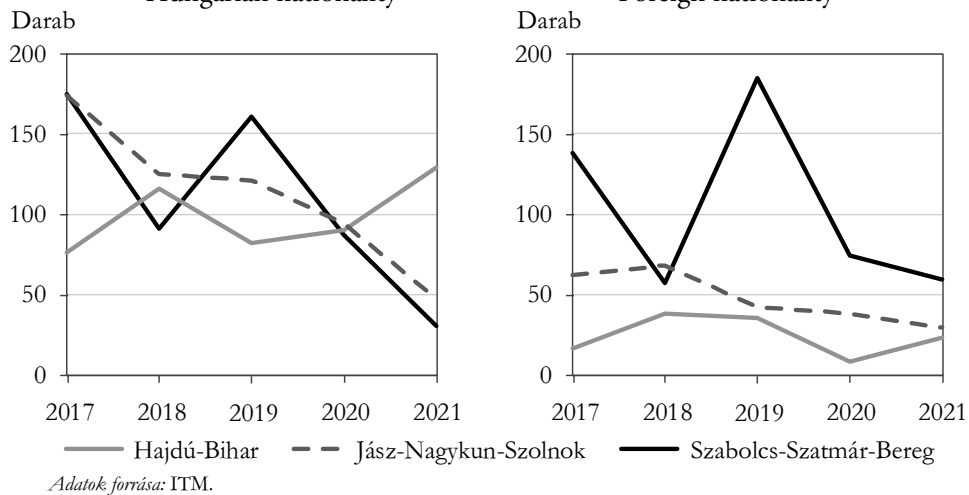
11. ábra

Közigazgatási bírságok honosság és vármegyék szerint

Administrative fines by nationality and county

Magyar honosságú
Hungarian nationality

Külföldi honosságú
Foreign nationality



A magyar honosságúakra évenként kiszabott legtöbb, valamint legkevesebb közigazgatási bírság azt mutatja, hogy a vármegyék közötti sorrend differenciáltabb, szemben a külföldi honosságúakra évenként kirótt közigazgatási bírsággal. 2017 és 2020 között Jász-Nagykun-Szolnok (2017, 2018, 2020)⁸ és Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye adatai dominálnak (2017, 2019). 2021-ben Hajdú-Bihar vármegye közlekedési hatósága szabta ki a legtöbb közigazgatási bírságot a magyar honosságúakra (129 darab), ami az adott évben a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok 62%-át tette ki. A rájuk kiszabott legkevesebb bírság szerint Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye (2018, 2020, 2021)⁹ és Hajdú-Bihar vármegye (2017, 2019) szerepe meghatározó (11. ábra).

Minden évben a legtöbb külföldi honosságút közigazgatási bírsággal Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye közlekedési hatósága szankcionálta, kivéve 2018-at, amikor Jász-Nagykun-Szolnok vármegyéé. A legkevesebb közigazgatási bírságot a külföldi honosságúakra minden vizsgált évben Hajdú-Bihar vármegye szabta ki (11. ábra).

A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok számának változása Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében párhuzamos a régióban a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságokéval, továbbá nagy ingadozás jellemzi (9–11. ábra). Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében – akárcsak az összesített bírságok tekintetében – folyamatos a csökkenés. Hajdú-Bihar vármegyében a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok száma ellentétesen alakult a Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyével. 2021-ben pedig számuk csak Hajdú-Bihar vármegyében emelkedett.

A magyar és a külföldi bírságotak száma minden vármegyében, kisebb eltérésekkel, de egymáshoz hasonlóan alakult. A régióban a külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok változása leginkább a Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyeihez illeszkedik, mivel az összes külföldi honosságú szabályszegőkre kirótt közigazgatási bírság 59%-a ehhez a vármegyéhez kötődik.

Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok csökkenésének okai

Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok a legnagyobb mértékben 2020-ban és 2021-ben csökkentek, az okok összefüggenek egymással, ezért célszerű azokat közösen elemezni.

Az ellenőrzések számának csökkenésében a Covid19-világjárvány éreztette közvetett és közvetlen hatásait. Az Eurostat statisztikája szerint az EU-ban a nemzeti, a nemzetközi, a keresztt- és a kabotázs fuvarozás összesen a 2019 második negyedévében teljesített 461 milliárd tonnakilométerről 2020 második negyedévében 416 milliárd tonnakilométerre (10%-kal) esett vissza (Eurostat).

⁸ Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében 2017-ben a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok száma 174 darab. Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében ez a szám 175 darab, az eltérés nem szignifikáns, ezért szerepel Jász-Nagykun-Szolnok 2017-ben is ebben a kategóriában.

⁹ Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei közlekedési hatóság által kiszabott közigazgatási bírságok a 2021-ben magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok 14,6%-a volt.

Magyarországon a nemzetközi közúti áruszállítás az előző év azonos időszakához képest 2020 második negyedévében 30,3%-kal esett vissza. A belföldi közúti áruszállítás csökkenése hazánkban ennél kisebb mértékű volt (4,7%) (KSH).

A visszaesés okai többek között a termelési kapacitások csökkentése, az egyes árukra kivetett átmeneti exporttilalmak (például építőipari, gyógyászati alapanyagok) mellett az általános gazdasági problémák voltak, mint a magasabb infláció, alapanyag-, illetve alkatrészhiány okozta termelési problémák, és ezekből kifolyólag az ellenőrzési keresztmetszet is leszűkült.

Az ellenőrzések visszaesésében az említetteken kívül döntően közrejátszott a Covid19-világjárvány közvetett hatása is, ami abban nyilvánult meg, hogy a fertőzésveszély miatt kevesebb volt az ellenőrzés. Az ellenőrzésekkel párhuzamosan a szabályszegésekre kiszabott közigazgatási bírságok száma is visszaesett.

További közigazgatási bírságot csökkentő tényező az [5] törvény 2019. január 1-jei hatályba lépése, mert e törvény személyi hatálya szélesebb, mint a korábban hatályos [2] törvényé, ami csak a magyar kis- és középvállalkozások esetében adott lehetőséget – bizonyos körülmények fennállása esetén – a figyelmeztetés mint közigazgatási szankció alkalmazására. Az [5] törvény személyi hatálya honosságtól függetlenül kiterjed a természetes személyekre és mérettől, valamint honosságtól függetlenül a jogi személyekre és a jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetekre is. Kiemelendő azonban, hogy csak bizonyos feltételek esetén áll fenn ez a lehetőség. Véleményünk szerint a jogszabálykövető magatartás erősödése is megjelenik az okok között.

Összegzés

A tanulmány két határ menti fekvésű vármegye (Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg), valamint a központi fekvésű Jász-Nagykun-Szolnok vármegye közlekedési hatóságai által végrehajtott ellenőrzéseket és az általuk kiszabott közigazgatási bírságokat vizsgálta.

Az ellenőrzések adataiban a földrajzi fekvés meghatározó jellege mutatkozik meg a legnagyobb mértékben, jellemezve az ország, illetve a régió gazdasági kapcsolatait és a vizsgált területet tranzitként használó külföldi honosságokat. Az ellenőrzések számában a román honosság fölényesen kiemelkedik, e mellett meghatározó szerepű még a lengyel és az ukrán honosság is. Ezen a téren kutatásunk hasonló megállapításokra jutott Gorzelanczyk et al. (2020) kutatócsoportjával, esetükben is az ADR ellenőrzés során ellenőrzöttek és bírsággal szankcionáltak összetétele utalt az adott ország, illetve tartomány gazdasági kapcsolataira, azzal a kiegészítéssel, hogy hazánk földrajzi fekvéséből adódóan fontos tranzitország is, így megismerhetjük azt is, hogy a régió közútjait mely nemzetek használják a legsűrűbben.

A vizsgált szempontok többségében a határ menti fekvés nyomon követhető, főleg Szabolcs-Szatmár-Bereg, de Hajdú-Bihar vármegyében is. Ezt szemlélteti az is,

hogyan az ukrán honosságúak 98%-át ez a két vármegye ellenőrizte, ennek is döntő többségét Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye.

Covid19-világjárvány okozta hatások az áruszállítási ágazatot jelentősen érintették, főleg a nemzetközi áruszállítás visszaesése miatt. A szállítási tevékenységek jelentős csökkenésével a szabályszegésekért kiszabott közigazgatási bírságok száma is visszaesett (2019-ben 626, 2020-ban 391 darab). A kiszabott közigazgatási bírságok száma a külföldi honosságúak esetében nagyobb mértékben csökkent (2019-ben 262, 2020-ban 120 darab), mint a magyar honosságúak esetében (2019-ben 364, 2020-ban 271 darab).

Ez rámutat arra, hogy a Covid19-világjárvány hatását elsősorban a nemzetközi áruforgalom visszaesésében lehet nyomon követni, ami főként az adminisztratív korlátozások miatt állt elő. Ezen korlátozások feloldását követően a forgalom növekedésével azonban a szabályszegések száma nem emelkedett párhuzamosan, ami a járvány piactisztító és tudatosságot növelő hatását is mutathatja.

Kutatásunk eredményei a gyakorlati munka során is használhatók, többek között a kockázatelemzéseknel. A minél szélesebb körű felderítéshez járulhat hozzá azzal, hogy milyen szabályszegéstípusokra kell fokozott figyelmet fordítani a hatóságnak, a lehetséges balesetek elkerülése és a jogkövető magatartás erősítése érdekében. Ennek keretében az adatok prediktív elemzése, illetve térképi ábrázolása elősegítheti a hatósági munka eredményességének javítását. A prediktív elemzést az élet számos területén alkalmazzák: kereskedelem, szolgáltató cégek (például bankok, biztosítók), közműcég (például víz- és áramszolgáltatók), továbbá rendészet, illetve büntető igazságszolgáltatás. A predikció működési elve minden területen azonos. A megelőző szoftverek matematikai statisztikai módszerekkel (például regresszió, korreláció) és mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásával egyes jövőbeli eseményeket bizonyos hibaszázalékkal előre jeleznek. A rendészet területe annyival tekinthető sajátosabbnak, hogy ott a mesterséges intelligencia kriminológiai elméleteket tanít a szoftvernek (például közeli ismétlődés elmélete). A rendészet területén a bűncselekmények helyének, idejének és az elkövető „személyének” előrejelzésére használják (egyes szoftverek a sértettek előrejelzésére is alkalmasak). A rendészeti szoftverek elsősorban az utcán elkövetett, ún. street crime típusú cselekmények előrejelzésére szolgálnak (például lopás, rablás, gépkocsilopás, betörés), azonban véleményünk szerint lehetséges a különféle szabályszegések előrejelzése is (Mátyás 2020). Ezen véleményünket az első magyar megelőző rendészeti szoftver megalkotójának, Traub Ferencnek a közlésére alapozzuk, aki szerint bármely olyan cselekmény előre jelezhető, ami kellően nagy esetszámban következik be, így például a legtöbb közlekedési balesettípus is. E szoftverek egy forró pontos térképen jelzik azt, hogy az elkövetkező időszakban (maximum két hét) mikor, hol és milyen típusú bűncselekmény elkövetése várható. A szabályszegések esetében – feltételezésünk szerint a bűncselekményekhez hasonlóan – térképen is megjeleníthetők lennének a jövőben esetleg bekövetkező szabályszegések és azok valószínűsége. Egyrészt demonstratív hatósági jelenlét (például egyenruhát viselve) egyes szabályszegések megelőzhetőek lennének

(a hatósági jelenlét következtében nem követik el az adott cselekményt), másrészt viszont a kormányhivatalok közúti ellenőrei által, szűrőpróbaszerűen végzett ellenőrzések hatékonyságát is növelhetné a módszer alkalmazása. Erre alapozva kutatásunk a későbbiekben kiterjeszthető az egyes külföldi honosságok által elkövetett szabályszegések típusainak profilozására, de a magyar honosságúak esetén is segítheti a közúti ellenőrök munkáját. A közúti ellenőrök számára a prediktív elemzés a napi munkavégzés során alkalmazható, egyrészt már az ellenőrizendő jármű kiválasztásakor a honosság előre jelezheti azt, hogy milyen valószínűséggel várható szabályszegés, másrészt a közigazgatási bírságotak honossága és az elkövetett szabályszegések tipizálásával nagyobb figyelmet fordíthatnak az adott honossághoz köthető szabályszegések feltárására.

A szabályszegések esetében is kijelenthetjük azt, hogy nem a megtorlás, hanem a megelőzés az, ami hosszú távon a közlekedésbiztonság növeléséhez vezet, ezért a vármegyei kormányhivatalok közúti ellenőreinek sem elsődleges célja a közigazgatási bírságok kiszabása, hanem többek között a közlekedési balesetek megelőzése, mivel a közúti áruszállításban és fuvarozásban jellemzően a nagyobb tömegű, nagyobb mozgási energiájú, gyakran nagyobb baleseti kockázatú árut szállító járművek vesznek részt, és az általuk okozott balesetek által kiváltott személyi sérülések és környezeti-infrastrukturális károk is súlyosabbak lehetnek.

Jelen kutatás kiindulópontul szolgálhat továbbá az orosz–ukrán háború áruszállítást és fuvarozást érintő hatásainak vizsgálatához is, mert a háború miatt a régió közlekedéscsökkentő fekvése felértékelődik. További vizsgálatokkal kideríthető az is, hogyan változott az ellenőrzések során az áruszállítók és fuvarozók honosság szerinti összetétele, ezzel párhuzamosan a kiszabott bírságok mennyisége és a leggyakoribb szabályszegéstípusok is. Ez pedig régiós, de akár nagyobb térségi összefüggésekben Kelet-Magyarország biztonságos szállítmányozását is segítheti, továbbá szerepet kaphat a térség gazdasági fejlesztésében is.

IRODALOM

- ÅBERG, L. (1998): Traffic rules and traffic safety *Safety Science* 29 (3): 205–215.
- AMBRUS, I.–HOLLÁN, M. (2020): A fertőző betegségek elleni küzdelem a magyar büntetőjogban: régi problémák és új aspektusok a Covid19-járvány idején *Magyar Tudomány* 182 (5): 603–613. <https://doi.org/10.1556/2065.182.2021.5.4>
- BALÁZS, I.–HOFFMAN, I. (2020): A közigazgatási jog rezilienciája – koronavírus idején. In: GÁRDOS-OROSZ, F.–LŐRINCZ, V. O. (szerk.): *Jogi Diagnózisok A Covid-19-világjárvány hatásai a jogrendszerre* Társadalomtudomány Kutatóközpont Jogtudományi Intézet – L'Harmattan, Budapest.
- BALOGH, R.–KOZMA, S.–VASS, GY. (2018): A közúti veszélyes áruszállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos tapasztalatok értékelése a bírság jogszabály változásának következtében *Védelem Tudomány* 3 (3): 21–34. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(98\)00023-X10.32562/mkk.2019.3.2](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(98)00023-X10.32562/mkk.2019.3.2)

- BÁRDOS, Z. (2010): A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások ellenőrzésének Fejér megyei tapasztalatai *Hadmérnök* 5 (2): 101–114.
- CHOVANCOVA, M.–STOPKA, O.–HLATKÁ, M. (2018): Material deliveries rationalization by utilizing the specific designed methodology. In: *22nd International Scientific on Conference Transport Means* pp. 43–48., 3–5 October 2018. Trakai, Lithuania.
- DÉRI, P. (2004): A bűnügyi földrajz (kriminálgeográfia). In: BÓCZ, E. (főszerk.): *Kriminalisztika* pp. 1017–1018., BM Kiadó, Budapest
- GORZELANCZYK, P.–KRAWIEC, M.–KALINA, T.–JURKOVIČ, M. (2020): Risk Assessment in the Transport of Hazardous Materials on the Example of the Greater Voivodeship *Transportation Research Procedia* 44: 283–289.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.02.041>
- HARMAN, E. (2022): Szabályszegek a bűnözésföldrajz és a közigazgatási földrajz határmegegyén *Bűnözésföldrajzi Közlemények* 3 (3–4): 33–42.
- HOLLÁN, M. (2020): A járványügyi szabályszegek „dekriminalizációja”: felemás büntetőpolitikai félfordulat járvány idején *Mta Law Working Papers* 7 (24): 1–36.
- JAVORŠEK, R. (2011): *Policijska kontrola nad vozili z vgrajenimi digitalnimi tabografii* Doctoral dissertation, Fakulteta za varnostne vede, Univerza v Mariboru, Maribor.
- JUHÁSZ, A. (2019): Hatékonyság a közlekedésrendészetben *Magyar Rendészet* 19 (4): 149–156.
<https://doi.org/10.32577/mr.2019.4.11>
- JUHÁSZ, A.–MAJOR, R. (2021): A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegek magatartások háttérére *Magyar Rendészet* 21 (4): 155–170.
<https://doi.org/10.32577/mr.2021.4>
- KÁTAI-URBÁN, L.–KOZMA, S.–VASS, GY. (2015): Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése *Hadmérnök* 10 (4): 101–114.
- KENGYEL, Á. (2020): Közlekedéspolitika. In: KENGYEL, Á. (szerk.): *Európai uniós politikák* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- KIS, N.–NAGY, M. (2007): *Európai közigazgatási büntetőjog* HVG- ORAC Lap- és könyvkiadó Kft., Budapest.
- KÖRMENDY, N.–FÖLDI, L. (2004): Current issues of the transportation of dangerous goods by road, from the aspect of disaster management, with special emphasis to the accession of Hungary to the European Union *AARMS Academic and Applied Research in Military Science* 3 (3): 427–436.
- MÁTYÁS, SZ. (2020): *Bűnözésföldrajz* Didakt Kft. Debrecen.
- RITÓ, E.–CZÉKMANN, ZS. (2018): Okos megoldás a közlekedésszervezésben – avagy az automatikus döntéshozatali eljárás egy példán keresztül *Miskolci Jogi Szemle* 13 (2): 104–118.
- RYCHTER, M. (2012): Possibilities of manipulating recommendations of elements of the digital tachographs system and ways of preventing this action *Journal of KONES* 19 (2): 481–491.
- SKRUCANY, T.–KENDRA, M.–JURKOVIC, M.–KALINA, T. (2018): Environmental Comparison of Different Transport Modes *Nase More* 65 (4): 192–196.
<https://doi.org/10.17818/NM/2018/4SL5>
- SZATMÁRI, L. (1990): A jogi felelősség – és szankciórendszer elméleti kérdései. In: SZATMÁRI, L.: *A bírság a magyar államigazgatásban* Kandidátusi értekezés, ELTE ÁJK, Budapest.
- TÖRÖK, B.–FÖLDI, L. (2007): Possible use of the VERIK system in disaster relief of road accidents during transportation of dangerous goods *AARMS Academic and Applied Research in Military Science* 6 (4): 647–658.

INTERNETES HIVATKOZÁSOK

- EUROPÁI BIZOTTSÁG (2011): *Útítterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.*
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:hu:PDF>
(letöltve: 2023. május)
- KOBOLKA, I.–KOVÁCSICS, F. (2004): *Biztonságföldrajzi kérdések* II. Magyar Földrajzi Konferencia Szeged, 2004. szeptember 2–4.
http://geography.hu/mfk2004/mfk2004/phd_cikkek/kobolka_kovacsics.pdf
(letöltve: 2023. május)
- NAGY, M. (2019): A közigazgatás szankciórendszere. In: JAKAB, A.–KÖNCZÖL, M.–MENYHÁRD, A.–SULYOK, G. (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* (Közigazgatási jog rovat). <http://ijoten.hu/szocikk/a-kozigazgatas-szankciorendszere>
(letöltve: 2023. május)

HONLAPOK/ADATBÁZISOK

- EUROSTAT: (Road freight transport statistics).
<https://ec.europa.eu/eurostathttps://ec.europa.eu/eurostat>
(letöltve: 2023. október)
- EUROSTAT: (online data code ROAD_GO_IA_UGTT) (letöltve: 2023. október)
- EUROSTAT: (online data code: road_go_tq_tott) (letöltve: 2023. október)
- INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI MINISZTERIUM (ITM): (letöltve: 2023. október)
- KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT. (KTI): www.kti.hu
(letöltve: 2023. október)
- KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (KSH):
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv002.html
(letöltve: 2023. október)
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv001.html
(letöltve: 2023. október)
- MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT ZRT.: Országos Közúthálózat Eredménytáblái /2021.év/).
(letöltve: 2023. október)
- ORSZÁGOS RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG (ORFK): www.police.hu (letöltve: 2023. október)

TÖRVÉNYEK

- [1] A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
- [2] A kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény
- [3] A szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény
- [4] Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény
- [5] A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény