

BUDAÖRS VÁROS POLGÁRMESTERE

2040 Budaörs, Szabadság u. 134.

Telefon: +36/23-447-817

Központi fax: +36/23-447-816

E-mail: polgarmester@budaors.hu

www.budaors.hu

Hivatali kapu adatai: Azonosító rövid név: BOONK, KRID: 756086743



Ügyiratszám: IV/72-2/2023.

Ügyintéző: dr. Kiss Károly

Tárgy: Tájékoztatás törvényességi
felhívással kapcsolatban

Hiv.sz.: PE/030/00202-8/2023.

Pest Vármegyei Kormányhivatal

dr. Tarnai Richárd főispán úr
részére

Tisztelt Főispán Úr!

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete törvényességi felhívást kapott Öntől a *súlykorlátozott forgalmú helyi közútra történő behajtásról* szóló 27/2021. (XI.10.) önkormányzati rendelettel (a továbbiakban: Ör.) kapcsolatban. A törvényességi felhívással kapcsolatban az alábbiakról szeretném tájékoztatni:

1. Az Ön által kifogásolt jogintézmény (építésügy-úthasználat kapcsolata) 2020. augusztus 28-án került bele az akkor hatályos, a *10 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépjárművek helyi közútra történő behajtásához szükséges közútkezelői hozzájárulás kiadásáról* szóló 20/2006. (III.29.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Régi Ör.) normaszövegébe. Egy évvel később, 2021. augusztus 25. napján a Régi Ör.-rel kapcsolatban a Kormányhivatal törvényességi felhívással élt (PE/303/01196-1/2021.), melyben azonban ezen szabályozási elemet nem kifogásolták.

A jelen eljárásban kifogásolt – a Régi Ör.-t felváltó – hatályos Ör.-t a Képviselő-testület 2021. december 8-án fogadta el. Meghozatala előtt azonban még számos, részletesen körülírt kérdést tettünk fel a Kormányhivatalnak, melyre adott rövid válaszukban kifejezetten nem elleneztek ezen szabályozási elemet; csak az összefüggést, a relevanciát vitatták – indokolás nélkül (ezt a részt idézik jelen törvényességi felhívásukban).

Még az Ör. elfogadása előtt, 2021. november 24-én megküldtük Önöknek a jogszabály-tervezetet, annak részletes indokolásával együtt, majd a képviselő-testület a rendeletet is elfogadta.

Sajnos az azóta eltelt időben az Önök részéről levelünkre válasz nem érkezett; a törvényességi felhívást 2023. augusztus 10-én érkezett. Valójában tehát a Kormányhivatal által 3 év alatt folyamatosan, de 3 aktus során (1. kodifikációjakor, 2. kérdések felvetésekor, 3. tervezet megküldésekor) kifejezetten is észlelhető és – álláspontunk szerint legitim – célját a gyakorlatban is elérő szabályozási elemmel szemben jelen törvényességi felhívás az első egyértelmű törvénysértést állító megnyilvánulás. Indokolásként egyedül a Kúria gyakorlatát említik, de a „több

határozat” számmegjelölés nélkül egyrészt beazonosíthatatlan (tényállásuk jelen szabályozási elemre vonatkozó precedens jellege ellenőrizhetetlen).

Másrészt a Kúriának tulajdonítható azon indok, hogy „az engedély kiadása nem köthető az engedélyezési céllal összefüggést nem mutató feltételhez” éppen a szabályozási elemmel kapcsolatban kifejtett indoklásunk semmibe vételét jelenti: szerintünk van összefüggés.

2. Az összefüggésről már a fent jelzett iratokban nyilatkoztunk; ezen dokumentumok már a Kormányhivatal rendelkezésére állnak. Az alábbiakban kifejezetten a jelen törvényességi felhívásra koncentrálni fejtjük ki – részben a korábbiak megismétlésével – indokaink egy lehetséges logikai ívét.

2.1. A jogszabály-tervezethez fűzött általános indoklás is rögzíti, hogy nem tekinti alanyi jognak a túlsúllyal történő behajtást súlykorlátozással megjelölt útszakaszra. „Valamennyi esetkörre igaz, hogy a túlsúllyal való behajtás iránti kérelem alapján meginduló eljárásban az érintettek építési tevékenységét nem minősítjük, nem akadályozzuk őket az építkezésben, és nem büntetjük őket esetleges építési jogi jogsértéseik miatt (az az építési hatóság hatásköre); csak nem történik pozitív diszkrimináció, azaz be kell tartaniuk a súlykorlátozást – mint mindenki másnak is.” Az Alkotmánybíróság gyakorlatában az esetleges megkülönböztetésekre mércét kell alkalmazni: van-e ésszerű, azaz nem önkényes indoka a különbségtételnek. Esetünkben egyrészt nem a „jogellenesen” építkezők alapjoga sérül (a szabályozás az emberi méltóságot nem érinti), másrészt van ésszerű indok (ezek kerülnek kifejtésre alább).

2.2. Az *Alaptörvényből és Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvényből* kiindulva arra lehet következtetni, hogy az önkormányzat „felelős” a helyi közösségért, a településért; feladatait is elsősorban a helyiek/helység érdekében gyakorolja. Az önkormányzat által ellátandó feladatok egymástól nem választhatók el hermetikusan; azok számos ponton összefüggenek. A településfejlesztés, településrendezés és településüzemeltetés (közutak fenntartása) összefügg továbbá (már) nem önkormányzati feladatokkal is – különösen az építésügy terén. Álláspontunk szerint ezért semmi nem tiltja, hogy a közutakra és az építkezésekre vonatkozó a szabályozási célok is összefüggjenek, egymásra tekintettel legyenek (csak ne legyenek ellentétesek egymással). Konkrétan: egy közút-fenntartásra vonatkozó súlykorlátozó helyi szabály nem csak és kizárólag a közutat, annak fizikai állagát védheti; lehetnek benne a helyi közösséget (út szomszédságában lakók) védő, illetve a településen csak jogkövető módon – a helyi és központi hatóságokkal együttműködve – építkezők számára kivételeket biztosító szabályok is.

2.3. Egy súlykorlátozás nem feltétlenül jelenti azt, hogy az útszakasz azonnal sérül, amint egy tehergépjármű nagyobb súllyal ráhajt. De minden korlátozás csökkenti a behajtási gyakoriságot, amely egy konkrétan előre nem látható mennyiségig „csak” veszély. Ésszerű azt feltételezni, hogy a mennyiség minőséggé válik – különösen a károkozás tekintetében. A helyi településképvédelemi hatósági feladatok ellátása során kapcsolatba kerülhet az építkezésekkel, a helyi közútkezelő hatóság, valamint a közterület felügyelet a közutak forgalmának ellenőrzésekor észlelheti a túlsúlyos tehergépjárművek útvonalát, a közút állapotában beálló károkat.

A „még időben” észlelés és a nagyobb károk bekövetkeztének megelőzése (egy ideig senki számára nem adható behajtási engedély) realisabb, ha az engedélyek kiadására a lehető legkevesebb alkalommal kerül sor. Az Ör. nem is teszi „kötelezővé” a jogszerűen építkezők pozitív diszkriminációját, hiszen az engedély számukra is megtagadható az aktuális körülményekre tekintettel (út állapota, illetve túlsúly nagysága).

2.4. Ésszerű továbbá az a feltételezés is, hogy aki jogszerűen építkezik (igazolni tudja, illetve látható, hogy a központi és helyi szabályozásnak eleget tesz), az a túlsúllyal történő behajtás esetén is jogszerűen fog eljárni, illetve az esetlegesen okozott károkat jogszerűen helyreállítja, illetve helyreállításának költségét megfizeti – megfelelően együttműködik a hatósággal minden területen. Ésszerű ennek fordítottját is feltételezni (aki az építésügyre vonatkozó jogszabályokat megszegi, az a közút állapotára sem fordít kellő gondosságot; az esetlegesen okozott károkért való felelősség alól is kibújni igyekszik).

2.5. A 2.4. pontban körülírt ésszerű feltételezést számos jogszabály és egyéb eljárás tartalmazza. Nem kapcsolódik ugyanis közvetlenül egy állami/önkormányzati támogatáshoz, pályázat-kiírásához a köztartozás-mentesség. Mégis a támogatást adó, illetve szerződési ajánlatokat bekérő megköveteli leendő szerződőpartnereitől, hogy egy egyéb területen (adó jogszabályok) „tisztá” legyen. Logikus lenne az is, ha a köztartozással rendelkezők is kaphatnának támogatást, nyerhetnének pályázatot, csak a kifizetendő összeg megfelelő részét a köztartozás kifizetésére kellene fordítani (azt közvetlenül arra utalnák). A munkaerőpiac számottevő részén igényelnek erkölcsi bizonyítványt egy álláspályázathoz, holott egyáltalán nem biztos, hogy aki egyszer lopott, az megint fog. Logikus lenne, hogy a munkaadók mindenkinben megbíznak, amíg őket magukat nem éri kár a munkavállaló részéről. A gyakorlat és az azokon alapuló jogszabályi rendelkezések mégsem ezt a logikát követik, hanem összekötnék egy korábbi negatív cselekményt egy későbbi – attól független, illetve ahhoz csak közvetetten, de ésszerű módon köthető – pozitív elbírálási lehetőségéből való kizárással.

2.6. A *közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény* logikája is abból indul ki, hogy valamely közigazgatási eljárásban történt szabályszegés később hatással van egy teljesen más közigazgatási eljárásban alkalmazott szankció mértékére. A szabálysértési, illetve büntetőjogi tényállások tekintetében a „visszaesés” fogalmáról nem is beszélve. A „priusz” (archaikus kifejezéssel a becsület elvesztése) adott büntetésen túlmutató következménye a mai jogrendszernek is része. Települési szinten értelmezve egy településkép-védelmi és egy úthálózat fenntartási feladatkör szervesen kapcsolódhat – kiegészülve egy olyan építésügyi kérdéssel is, amely nem települési szintű hatáskör. Utóbbiba azonban – ahogy a jogszabály indokolásában is kifejtettük – nem avatkozunk be (lásd. 2.1. pontban idézettek), nem szankcionálunk, hanem egy ésszerűen szűk körre alkalmazhatunk pozitív diszkriminációt.

3. A fentiektől függetlenül természetesen eleget teszünk a *helyi önkormányzatok törvényességi felügyeletének részletes szabályairól szóló 119/2012. (VI.26.) Kormányrendelet 7. § a)* pontjában foglaltaknak azzal, hogy a törvényességi felhívás tartalmáról a 2023. szeptember 13. napján tartandó ülésen tájékoztatom a Képviselő-testületet.

4. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy amennyiben a törvényességi felhívásban foglaltaknak eleget tennénk, és tényleges jogszabálysértés, illetve annak észlelhetősége ellenére is behajtási engedélyt kellene adni a túlsúlyos gépjárműveknek, akkor azzal támogatnánk (pozitív diszkriminációban részesítenénk) nyilvánvalóan illegitim céljukat.

Várjuk a T. Kormányhivatal fentiekkel kapcsolatos álláspontját, valamint a hivatkozott Kúriai gyakorlatot alátámasztó ítéletek számmegjelölését annak érdekében, hogy a 2023. szeptember 13-i képviselő-testületi ülésen érdemi döntés születhessen.

Együttműködésüket előre is köszönjük!

Tisztelettel:

Wittinghoff Tamás
polgármester