



PEST MEGYEI KORMÁNYHIVATAL

TÖRVÉNYESSÉGI ELLENŐRZÉSI ÉS FELÜGYELETI FŐOSZTÁLY

Tárgy: **Állásfoglalás járművek parkolásáról és tárolásáról**

Tisztelt Jegyző Úr!

Főosztályomhoz elektronikus úton eljuttatott, közterületen történő parkolásra vonatkozó állásfoglalást kérő levelében a következő kérdésekben kérte álláspontunk közlését:

„Hol válik el egymástól a parkolás és a tárolás? Meddig minősül egy jármű egy helyben állása parkolásnak és honnantól tárolásnak?”

A feltett kérdések megválaszolásához a 2010. évi XLVI. törvény (továbbiakban: Kptv.) rendelkezéseit érdemes először röviden áttekinteni, mert ebből egyértelművé válik, hogy a parkolás = várakozás, az egyéb jogszabályok ugyanis, pl. az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) kizárólag a várakozás megnevezést használják, érte ezalatt a „parkolást.”

A Kptv. szövegezése során már mindkét kifejezést egyaránt alkalmazza a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) módosításakor. „A települési önkormányzat köteles gondoskodni (...) parkokban és egyéb közterületeken közúti járművel történő várakozás (parkolás) biztosításáról;...”

A már említett KRESZ a várakozást az alábbiak szerint definiálja: „járművel a megállásnál hosszabb ideig történő egyhelyben tartózkodás.” Szintén a KRESZ-ben olvasható fogalom meghatározás alapján a megállás: „járművel a be és a kiszálláshoz, vagy a folyamatos fel és lerakáshoz szükséges ideig, illetőleg – ha a vezető a járműnél marad – egyéb okból legfeljebb 5 percig történő egyhelyben tartózkodás.”

A leírtakból következően az 5 percnél hosszabb időtartamú „megállás” azaz egyhelyben tartózkodás már várakozásnak (parkolásnak) minősül.

A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII.20.) MT rendelet (továbbiakban: MT) 7.§ (1) bekezdése kimondja, hogy „közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt jármű – a (3) és (4) bekezdésben foglalt esetet kivéve – közúton vagy más közterületen nem tárolható.”

(Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekes szék és a gépi meghajtású kerekes szék – ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska – azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.

Gépjármű: olyan jármű (közúti szállító- vagy vontató eszköz, önjáró vagy vontatott munkagép), amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.

Gépkocsi: olyan gépjármű (közúti szállító- vagy vontató eszköz, önjáró vagy vontatott munkagép), amelyet beépített erőgép hajt, melynek négy vagy több kereke van; a négy kerekű motorkerékpár azonban nem gépkocsi.

Személygépkocsi: személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, [olyan gépjármű (közúti szállító eszköz), amelyet beépített erőgép hajt, melynek négy vagy több kereke van], amelyben – a vezető ülését is beleértve – legfeljebb 9 állandó ülőhely van.)

Vontató: pótkocsi (olyan jármű, amely gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel történő vontatásra készült. A legfeljebb 750 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi: könnyű pótkocsi, az ennél nagyobb össztömegű pótkocsi: nehéz pótkocsi.) vontatására készült, rakfelület nélküli gépkocsi.

Tehergépkocsi: a személygépkocsit, az autóbust, a trolibuszt és a vontatót kivéve minden gépkocsi.

Közúti közlekedési szolgáltatás: járművel üzletszerűen [díj ellenében (ellenérték fejében), gazdasági tevékenységként] végzett személyszállítás, áruszállítás, bérvontatás és autómentés, ideértve a jármű gépjárművezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátását is. (MT 1.§ (2) bekezdés)

„(2) Az az üzembentartó, aki közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységéhez tíznél több járművet használ, járműveit telephelyen köteles tárolni.”

„Jármű” alatt a gépjármű, gépkocsi és a személygépkocsi is egyaránt értendő, tehát valamennyi járműfajta kiterjed ez a kötelezettség, amely az üzembentartó oldalán a 11. járműve meglétekor áll be.

„(3) Ha az üzemben tartó a közúti közlekedési szolgáltatást legfeljebb 3500 kg legnagyobb megengedett össztömegű gépkocsival végzi, e járművet a közúton vagy más közterületen is tárolhatja.”

Össztömeg: a jármű saját tömegének, valamint a rajta levő személyeknek, rakományoknak és egyéb tárgyakkal az együttes tömege.

Gépkocsi: olyan gépjármű (közúti szállító- vagy vontató eszköz), amelyet beépített erőgép hajt, melynek négy vagy több kereke van.

„(4) A közút kezelője kivételesen indokolt esetben – olyan helyen, ahol a jármű a közúti forgalmat nem zavarja – hozzájárulhat a közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt bármely jármű (járműszerelvény) közúton való tárolásához. Más közterületen az ilyen jármű tárolásához közterület-használati engedély szükséges.”

Járműszerelvény: gépjárműből, mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és hozzákapcsolt pótkocsiból (egyéb vontatmányból) álló, a forgalomban egy vezetővel, egységként résztvevő járműkombináció.

Gépjármű: olyan jármű (közúti szállító- vagy vontató eszköz, önjáró vagy vontatott munkagép), amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.

A fenti szabályrendszer alapján az alábbi csoportosítás végezhető el:

1. Közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt járművek közúton vagy más közterületen **nem tárolhatók**. A kivételek a következők:
 - 1 db gépkocsi, max. 3500 kg megengedett össztömeg;

- a közúti forgalom zavartalansága esetén – közúton – a közút kezelőjének hozzájárulásával;
- – más közterületen – közterület-használati engedéllyel;
- a 10-nél több járművet használónak telephelyet kell fenntartania.

Az MT a közúti közlekedési szolgáltatási körbe többek között a járművel üzletszerűen, díj ellenében (ellenérték fejében) vagyis gazdasági tevékenységként végzett személyszállítást, áruszállítást sorolja. A jogalkotói cél nyilvánvaló: senki ne használhassa a közterületet vagy a közutat kvázi „telephelyként”, ne foglalhassa el azt – ebben az összefüggésben vélhetően – huzamosabb ideig, főként úgy, hogy az mások zavarását idézze elő, miközben az érintett eszköz az üzembentartója (tulajdonosa) számára hasznot hoz, lévén az a „termelőeszköze.” Valamilyen „ellenszolgáltatás” (ebben az értelemben az engedélyt is ide sorolom) kívánalma is kiolvasható tehát a szabályozásból, ez azonban nem feltétlen, hiszen 1 db gépkocsi, ha össztömege alatta marad a megengedettnek, közúton vagy más közterületen **is** egyhelyben tartózkodhat. Erről az egyhelyben tartózkodásról a jogalkotó a következőket mondja: „Ha az üzemben tartó a közúti közlekedési szolgáltatást legfeljebb 3500 kg legnagyobb megengedett össztömegű gépkocsival végzi, e járművet a közúton vagy más közterületen is **tárolhatja.**”

Tárolás: -

További feltételt itt nem ír elő. Mint minden gépkocsi, a most tárgyalt körbe tartozó jármű is vagy közterületet, közutat használ, foglal el, vagy magánterületet, magánutat.

Erre a tárolásnak titulált egyhelyben tartózkodásra, mivel megengedett közúton és közterületen is, egyaránt sor kerülhet:

- várakozási övezetben várakozásra (parkolásra) kijelölt, díjfizetési kötelezettséggel járó területen;
- díjmentes területen.

Ha várakozásra kijelölt, díjfizetési kötelezettséggel járó (parkoló)helyet foglal el ez a gépkocsi, (nem találtam olyan előírást, amely ezt kizárná) amelynek alapvető jellemzője, hogy közúti közlekedési szolgáltatás nyújtásához használják, közterületen tartózkodásának „jogcíme” az MT rendeletből következően a tárolás kifejezéssel lenne leírható, mert a szabályozás semmiféle differenciálást nem végez el, kizárólag tárolást említ. A kérdés úgy is feltehető: amennyiben ez a gépkocsi parkolásra kijelölt helyen, egyhelyben tartózkodik, e tartózkodásának minősítését az elfoglalt hely rendeltetése határozza e meg? A megengedett össztömeg alatt maradó közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt gépkocsi várakozásra (parkolásra) kijelölt helyen való egyhelyben állása tárolás vagy várakozás (parkolás)? Tárolható-e ott jogszerűen ilyen jármű?

Ebben az összefüggésben a tárolás a parkoláshoz viszonyítva rendeltetésellenes használatként jelenik, jelenhet meg. A parkoló, mint közterület nem tárolásra kialakított hely, nem „lerakat”, „telephely”, hanem parkolásra, a megállásnál ugyan hosszabb idejű, azonban mégsem korlátlan egyhelyben tartózkodásra szolgáló területrész, mert, ha fizetni is kell a várakozásért a hét munkanapjain, azt általában 07.00 (08.00)-18.00 (20.00) közötti időtartamra állapítják meg, óránkénti díjfizetés előírásával. Az üzembentartó időlegesen hagy fel járműve használatával, de azzal a szándékkal, hogy bizonyos idő elteltével (munka vagy valamilyen más tevékenység végzését követően) újból visszatérjen ahhoz, majd tovább/el/utazzon, pl. a lakóhelyére. Ezért azon az állásponton vagyok, hogy az **elfoglalt hely rendeltetése** hat ki, lesz meghatározó az egyhelyben tartózkodás minősítésére.

A tárolást, annak tartalmát ugyan a jogi szabályozás közelebbről nem határozza meg, a jogalkotó azonban a szabályozásba való bevonásával voltaképpen elismeri, legalizálja, sőt a jogintézmény szintjére emeli ezt a módozatot, még ha tilalmazza is – alapesetben – a közúti szállító- vagy vontató

eszköz, önjáró vagy vontatott munkagép, gépjármű, gépkocsi, tehergépkocsi, személygépkocsi, autóbusz, mezőgazdasági vontató, lassú jármű és járműszerelvény tárolhatóságát. A tárolás azonban nem egyszerűsíthető le az MT rendelet szövegösszefüggéseit is alapul véve olyan funkcióra, ami már eleve magában foglalná a rendeltetésellenességet.

A KRESZ az 1. pontba sorolt járművek esetén kihangsúlyozza, hogy „**használt**” járművekről van szó, azaz olyan járművek értendők ezalatt, melyek egyébként jogszerűen részt vehetnek a forgalomban, alapvető feltétele a hatósági jelzés megléte. (A 6/1990.(IV.12.) KöHÉM rendelet – többek között – a hatósági jelzések elhelyezésére vonatkozó üzemeltetési, műszaki feltételeket szabályozza.)

Annak, hogy a jogalkotó az 1. pontba sorolt járművek egyhelyben tartózkodására a hatósági jelzés megléte ellenére mégis a tárolás kifejezést használja, álláspontom szerint az a magyarázata, hogy a tevékenységre helyezi a hangsúlyt, a tevékenység gazdasági, szolgáltató jellegére, az így használt járművek, a „hasznójárművek” parkolása lényegét tekintve „tárolás.” Azért, mert a dolgok normális rendje szerint ezeknek a járműveknek akkor is, ha csak egy van belőlük, telephelyen kellene állniuk. A telephelyen letett vagy tartott dolog, így pl. a jármű egyhelyben állása is tárolás és nem parkolás.

A személyszállító kisiparosként dolgozó személy (taxi), az MT szerint, ha saját célra veszi igénybe a járművet, arról le kell vennie, vagy le kell takarnia a „TAXI” szót mutató fényjelző berendezést, amely jelzi, ha a személytaxi igénybe vehető (szabad). Ha ez a személyszállító kisiparos a munka végeztével a lakása előtti közterületen (utcán) „tárolja” az autóját, pl. 16.00 órától másnap reggel 7.45 óráig, és olyan helyen áll az 1100 kg-os járművével, amely várakozásra kijelölt terület (díjfizetős, reggel 8.00-18.00 között, utána ingyenes) egyhelyben tartózkodása az MT szóhasználata szerint tárolás. Álláspontom szerint azonban ez az eset várakozásnak (parkolás) minősül, és nem tárolásnak, amennyiben a még fennmaradó 2 órai időtartamra bedobja a parkoló automatába az egyébként óránként felszámított pénzüsszeget. A 18.00-08.00 óra közötti – díjmentes – időszak parkolása ellenben tekinthető tárolásnak.

A közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt **bármely** (így akár a fentiekben elemzett, megengedett össztömeg alatti) **jármű** (járműszerelvény) közúton való tárolásához a közút kezelője kivételesen indokolt esetben – olyan helyen, ahol a jármű a közúti forgalmat nem zavarja – hozzájárulhat. Más közterületen az ilyen (bármely - közbeszúrás tölem D.F.) jármű tárolásához közterület-használati engedély szükséges. Az MT 7.§ (5) bekezdéséből következően az (1), a (3) és a (4) bekezdésben foglaltakat megfelelően alkalmazni kell azokra az autóbuszokra, tehergépkocsikra, mezőgazdasági vontatókra, lassú járművekre és járműszerelvényekre is, amelyeket nem közúti közlekedési szolgáltatáshoz használnak. Így pl. az az **autóbusz**, melyet nem közúti közlekedési szolgáltatás céljára használnak közúton, olyan helyen, ahol a jármű a közúti forgalmat nem zavarja – kivételesen indokolt esetben – tárolható, a közút kezelőjének hozzájárulásával. Más közterületen e járműnek a tárolásához közterület-használati engedélyre van szükség.

Út: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (**közút**), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút). (KRESZ 1. sz. függelék) Az EBH2005. 1292 számú jogesetben foglaltak szerint a közút részének tekintendő a lakóházak és a lakóházak előtti szilárdburkolatú úttest közötti fűvel, más helyütt bokrokkal beültetett terület. A Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint ez a fogalom a közutat, mint egységes egészet veszi tekintetbe, annak elkülönülő alkotóelemeitől, részeitől függetlenül. Ekként a közútfogalom egészére nézve irányadó az a fogalmat alkotó ismérv, miszerint gyalogosok és járművek közlekedésére szolgáló közterület. Ezért aztán a közút fogalmába tartozó lehet az a terület is, ahol éppen a gyalogosok, járművek nem képesek valamely körülmény miatt folyamatosan közlekedni. „...ez a terület a közúti járművek közlekedésére szolgáló területhez, azaz a közút úttestnek minősülő részéhez közterületként közvetlenül kapcsolódott, ennél fogva függetlenül a szélességétől,

KRESZ-beli elnevezésétől (útpadka), valamint a beültetett növényzettől a közút részének, ezért közútnak tekintendő.”

Közterület: közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló földterület, amelyet az ingatlan-nyilvántartás ekként tart nyilván. (Lásd. 1997. évi LXXVIII. tv. 2.§ 13. pontja)

Az elmondottak alapján véleményem szerint a közútkezelő hozzájárulása és a közterület-használati engedély birtokában megvalósuló helyfoglalás tárolás, mely nem azonosítható a várakozással (parkolással). Akkor sem – a közterület-használati engedélyre gondolok – ha az igénybevétel ellentételezéseként, díjfizetési kötelezettséggel párosul. Az elképzelhetetlen ugyanis, hogy a település egész belterülete egy egységes nagy várakozási övezet legyen. A belterületen lévő közterületeken belül jelölhetők ki a várakozási övezetek, ez azonban nem jelenti azt, hogy ne marad(hat)nának olyan területrészek (útfelületek) a közterületből, amelyek kívül esnek a parkolási zónán, így ebből a szempontból – elvileg – akár díjmentesen is igénybe vehetők. Az ilyen helyen és az ilyen módon elhelyezett („letett”) járműnél vélem életszerűnek a huzamosabb időtartam előfordulását is (akár 1 évet), mert ez nem más, mint legalizált „telephely kiváltás.” (Vö. 4. oldal 4. bekezdés második és harmadik mondatával.) E hosszú idő alatt a hatósági jelzéssel ellátott jármű minden bizonnyal nem fog megszakítás nélkül egyhelyben állni, ha mégis, az nem tekinthető jogszabálysértőnek a közútkezelői hozzájárulás vagy a közterület-használati engedély birtokában.

A KRESZ előírása szerint azt a hatósági jelzéssel (pl. rendszám) nem rendelkező járművet, amely a közúti forgalomban csak ilyen jelzéssel vehet részt, főútvonalon tilos, mellékútvonalon – közterület-használati engedély nélkül – legfeljebb 10 napig szabad **tárolni**. Az úton e rendelkezések megszegésével tárolt járművet a rendőrség, a közterület felügyelet, a közút kezelője – a tulajdonos költségére – eltávolíthatja. A KRESZ hivatkozott rendelkezése egyaránt alkalmazandó mind az 1. mind az alant részletezett 2. pontba tartozó járművekre.

Főútvonal: jelzőtáblával főútvonalként megjelölt út.

Mellékútvonal: -

2. Nem közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt járművek
 - a. MT 7.§ „(5) Az (1), a (3) és a (4) bekezdésben foglaltakat megfelelően alkalmazni kell azokra az autóbuszokra, tehergépkocsikra, mezőgazdasági vontatókra, lassú járművekre és járműszerelvényekre is, amelyeket nem közúti közlekedési szolgáltatáshoz használnak.” A tárolás lehetősége tehát közúton vagy más közterületen – főszabályként – e járműveknél is kizárt, az ismertetett kivételek, ill. az azokhoz fűzött magyarázó szövegem itt is irányadók.
 - b. **Személygépkocsi:** személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, amelyben – a vezető ülését is beleértve – legfeljebb 9 állandó ülőhely van.

(A b. pontba tartozókat nevezem „úrvezetőknek”, akik csak saját magukat vagy barátaikat, családjukat stb. „fuvarozzák” ellenszolgáltatás nélkül.)

A 2. pont „b.” alpontjába tartozó, hatósági jelzéssel ellátott járműnél is előfordulhat – elvileg –, hogy olyan helyet foglal el, mely nem minősül parkolóhelynek. Amennyiben a tulajdonos (üzembentartó), azt követően, hogy leállította a személygépkocsiját egy ilyen helyre és 2 hónapig feléje sem néz, ez

nevezhető tárolásnak, mert nem várakozásra (parkolásra) kijelölt helyen tartja a személygépkocsit. Díjfizetési kötelezettség hiányában még azzal sem vádolható, hogy jogszabályba ütköző magatartást tanúsított volna, egyszerűen csak tárolja az egyébként esztétikailag és műszakilag sem kifogásolható állapotú autóját hosszabb ideig, mert nincs rá szüksége. Hatósági jelzéssel ellátott – nem közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt(!) – járművet főútvonalon és mellékútvonalon egyaránt lehet tárolni, ez utóbbin közterület-használati engedély hiányában is tárolási lehetőséget kapott még a hatósági jelzéssel nem rendelkező jármű tulajdonosa is, igaz, csak legfeljebb 10 napig. A 11. naptól viszont már csak ilyen engedély birtokában tárolhatja járművét, ami – szerintem – akár határozatlan ideig is szólhat.

Több ok is előidézheti, hogy a jármű nem rendelkezik hatósági jelzéssel. A rendszám nélküli járművek többségénél elképzelhető, hogy megfelelnek a még elvárható esztétikai kívánalmaknak, de jellemzőbb inkább az lehet, hogy ezek a járművek már sem műszakilag, sem esztétikailag nem megfelelőek. Lehet közöttük olyan is, mely már „roncsautónak” nyilvánítható, vagy műszaki állapota miatt nem mozgatható, téglá támasztékon áll, mert nincsenek kerekei, bűncselekmény következtében vagy műszaki okok miatt kiégett stb. A tárolás valójában ekkor kap(hat) pejoratív tartalmat. Pl. ha egy ilyen rendszámmal nem rendelkező személygépkocsi olyan várakozási (parkoló) helyet foglal el, ahol fizetni kell(ene), a jogszerűtlen tárolás nem maradhat következmények nélkül: el kell szállítani, el kell távolítani onnan a járművet. Ha és amennyiben olyan helyen áll, ahol egyébként állhatna, pl., mert nem parkoló, így fizetni sem kell a „várakozásért” [(parkolásért), díjmentes terület], azt kell vizsgálni, hogy az egyhelyben állásra főútvonalon kerül-e sor (tilos) vagy mellékútvonalon, utóbbi esetben rendelkezik e közterület-használati engedéllyel vagy sem.

Összegezve, a tárolás annak ellenére, hogy magasabb szintű jogszabály nem határozza meg közelebbről a tartalmát, nem megállás. Viszont – és a probléma gyökere valójában innen eredeztethető – várakozás (is), mert abba a fogalom meghatározásba, hogy 5 percnél hosszabb időtartamú megállás, (egyhelyben tartózkodás), beleillik, illetve beleilleszhető. Ebben az értelemben 5 perchez képest mindaz az időtartam „hosszabb”, ami ezen túlnyúlik, ebből következően az 1 éves egyhelyben állás (!) is elvileg várakozás. A tárolás abban is azonosságot mutat a megállás, várakozás fogalmakkal, hogy „egyhelyben tartózkodással” valósul meg, a tárolás alkalmával a jármű „egyhelyben áll.” A várakozás ugyanakkor parkolás a közterület járművel történő várakozásra kijelölt részén, akár díjfizetés ellenében valósuljon meg, akár ingyenesen. Ha személygépkocsival közterületen (utcán) huzamosabb ideig, de jogszerűen – hatósági jelzés (rendszám) van a kocsimon, a lakóhelyem önkormányzata, mint a kerületben élő lakosnak éves várakozási engedélyt ad ki, jelképes összegért, kérelemre – várakozok („parkolok”), azaz olyan helyet foglalok el, mely várakozásra kijelölt helynek minősül, azonban nem mozdulok el onnan két hétig a betegségem miatt, attól ez még várakozás (parkolás) és nem tárolás. Bár a szomszédok számára ez úgy tűnhet, az utcán „tárolom” a járművem, hiszen mozgást nem látnak, használatot nem érzékelnek. Használat esetén (mozgatom a járművet) ellenben vélhetően mindenki parkolásnak tekintené a helyfoglalásomat.

Díjmentes (köz)területen álló, az 1. pontba (de a 2. pontba) tartozó járművek esetében is el tudom képzelni a tárolást, mint olyan „funkciót”, amikor az legális lehet. Az 1. pontba, valamint a 2. pont „a.” alpontba tartozó járműveknél a közútkezelői hozzájárulással; vagy díjfizetést eredményező helyfoglalásként, lásd. közterület-használati engedélyhez kötöttség MT 7.§ (4) bekezdéséből vett esetét.

A tárolás átmeneti és tartós jelleget egyaránt magában hordozhat. Az elhatárolásnál az időtényező sem releváns, a nem közúti közlekedési szolgáltatásra használt járműveknél a közlekedési célra való objektív alkalmasság, megfelelőség lehet az elhatárolás kritériuma. Az a személygépkocsi nem parkol, hanem „tárolódik”, amelynek nincs hatósági jelzése (rendszáma), műszaki állapota miatt kivonták a forgalomból, roncsautó stb. Ha ez az autó mindössze fél órát áll, ez tárolás, mert a huzamoság vagy tartósság nem

egyedüli előfeltétele annak, hogy a tárolás minősítés megalapozott lehessen, ugyanakkor az is kimondható, hogy a tárolás a várakozásnál hosszabb ideig történő egyhelyben tartózkodás. Ez úgy gondolom a fentiekben bemutatott jogszabályi rendelkezésekből levezethető. (A kivétel sem cáfol rá erre: a várakozási területen megkülönböztető fény és hangjelzéssel jogszerűen felszerelt jármű díjfizetés és időtartam korlátozás nélkül várakozhat.)

„Van-e lehetősége az önkormányzatnak arra, hogy a parkolási rendeletében kizárólag autóbuszok számára jelöljön ki parkolási övezetet?”

Főszabály szerint a várakozási helyek (övezetek) kijelölése, a várakozás időtartamának és a díjának meghatározása önkormányzati rendeletben szabályozható. Ezzel összefüggésben az Alkotmánybíróság, a 712/B/1996. AB határozatában rámutatott arra, hogy az „(...) önkormányzat mérlegelési jogkörébe tartozik, hogy a tulajdonában lévő területen belül mely övezetben és időszakban s milyen közúti járművekre vonatkozólag létesít fizetési kötelezettséggel járó parkolóhelyet.”

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kktv.) új, – 2010. június 5-től hatályos – 15/A. § felhatalmazást tartalmaz a helyi önkormányzat részére arra, hogy rendeletben kijelölje a várakozási területet. (**Várakozási terület:** a 8. pont szerinti utak közül a helyi közút és a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánút 11. pont szerinti tartozéka, valamint a helyi önkormányzat tulajdonában álló terek, parkok és egyéb közterületek járművel történő várakozásra kijelölt része – 47.§ 24. **Várakozási terület kezelője:** a helyi közút és a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánút tartozékaként a 33. § (1) bekezdés c) pontjában meghatározott szervezet, a közösségi közlekedéssel érintett közutak kivételével, illetve a helyi önkormányzat tulajdonában álló tereken, parkokban, egyéb közterületen kialakított várakozási terület tekintetében a tulajdonos helyi önkormányzat; a várakozási területen létesített parkolóóra, jegykiadó automata az Ötv. 9. § (5) bekezdése szerinti szolgáltató tulajdonában, illetve használatában állhat) A várakozási terület három vagy annál több kerekű járművel történő, várakozási célú használatáért várakozási díjat kell fizetni.

A helyi önkormányzat képviselő-testülete felhatalmazást kapott arra, hogy – fővárosban a fővárosi közgyűlés – hogy rendeletben állapítsa meg a várakozási területek tekintetében

- a) az egyes díjköteles várakozási területeket, valamint azok kategóriáját,
- b) várakozási területenként vagy kategóriánként a díjköteles várakozási időszakot,
- c) a fizetendő várakozási díj mértékét,
- d) a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát,
- e) a díjfizetés alól mentesítettek, valamint a kedvezményes várakozásra jogosultak körét, a kedvezményes várakozási díj mértékét, azzal, hogy a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítésére a kerületi képviselő-testület jogosult.

A várakozási díj mértékének megállapítására szintén önkormányzati rendeletben kerül sor, a kereteit a Kktv. 15/A. § (4) és (6) bekezdése szabályozza. A díjmegállapítás során figyelemmel kell lenni a fogyasztók érdekeire, a szolgáltatás-ellenszolgáltatás egyenértékűségére. A helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében megállapíthatja a várakozási területen a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát, amely nem lehet egy óránál kevesebb.

Autóbusz (személyszállítás céljára készült, elektromos felsővezetékhez nem kötött olyan gépkocsi, amelyben – a vezető ülését is beleértve – kilencnél több állandó ülőhely van), vontató, tehergépkocsi, mezőgazdasági vontató, lassú jármű és pótkocsi **várakozása** esetén a várakozási díjnak a legmagasabb

összege az (5) bekezdésben megjelölt díjak háromszorosa, járműszerelvény várakozása esetén az (5) bekezdésben megjelölt díjak hatszorosa lehet.

A Kktv. előzőekben hivatkozott rendelkezései nem zárják ki annak a lehetőségét, hogy az önkormányzat autóbuszok számára várakozási területet jelöljön ki. A várakozási díj mértékét a Kktv. 15/A. § (6) bekezdésében foglaltakra figyelemmel kell megállapítani.

Levellem a 60/1992. (XI. 17.) AB határozat értelmében nem tekinthető a jogalkalmazók számára kötelező jogi iránymutatásnak vagy állásfoglalásnak és arra sem bíróság, sem más hatóság előtt nem lehet érvényesen hivatkozni. Kizárólag jogi véleményemet tartalmazza, mely a jogalkalmazót nem menti döntése felelőssége alól.

Budapest, 2011. szeptember „ ”

Tisztelettel:

dr. Danka Ferenc
főosztályvezető