

ELŐTERJESZTÉS
A képviselő testület
2021. november 29-i soron következő ülésére

Tárgy: törvényességi észrevétel megtárgyalása

A Pest Megyei Kormányhivatal törvényességi felhívást tett Remeteszlős Község Önkormányzat Képviselő-testülete (továbbiakban: Testület) felé a *tehergépjárművek úthasználatáról szóló 9/2010. (IX.27..) önkormányzati rendelete* (a továbbiakban: Ör.) tárgyában.

A Kormányhivatal az észrevételében kifejtette, hogy a rendelet úthasználati díjat megállapító rendelkezése törvénytelen (azaz nem szedhetünk díjat a 12 tonnánál nagyobb össztömegű járművek Remeteszlős község belterületére történő behajtásához), ezért az arra vonatkozó részeket helyezük hatályon kívül.

Álláspontja szerint – a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. (a továbbiakban: Möt.), a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. és Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló 2011. évi CXCV. törvények vonatkozó rendelkezései alapján – a Rendelet azért törvénytelen, mert annak megalkotásához nincs felhatalmazása az önkormányzatnak. Előadása szerint ezt támasztja alá a Kúria Önkormányzati Tanácsának Köf.5.014/2012/8. számú határozata is.

Az észrevétel alapján a díj szedése törvénytelen, de a behajtás engedélyhez kötése nem, így azt továbbra is megkövetelhetjük.

Az ügyről előzetesen egyeztetett a Képviselő-testület a 2021.10.09. napi ülésén. Ezen alkalommal konszenzusra jutottunk abban, hogy megvizsgáljuk a jogi, közigazgatási, műszaki véleményeket és a döntés pénzügyi hatását illetve egyeztetünk a szomszédos önkormányzatokkal egy esetlegesen közösen kialakítandó álláspontról. Ennek eredményei a következők:

- Önkormányzati ügyvédünk jogi álláspontja (melyet a 2021.10.09. napi ülésén bemutattam) a következőket rögzítette:
 - Álláspontja szerint a Kormányhivatal észrevétele megfontolandó állításokat tartalmaz.
 - Számára úgy tűnik, hogy a Pest Megyei Kormányhivatal elmulasztotta a törvényességi ellenőrzést és ezt most, ennyi év után pótolja, mégpedig azt követően, hogy időközben megváltozott a jogi környezet.
- Igazgatási szempontból a korlátozások megszüntetése közlekedési anarchisztikus állapotokat teremtene. jelentős előre nem látható károkat okozva. Mivel a Kormányhivatal álláspontja szerint a behajtás engedélyhez kötése továbbra is lehetséges volna, az három helyzetet idézhet elő:
 - Az Önkormányzat továbbra is fenntartaná a behajtási engedély rendszerét, de behajtási díjat nem kér. Ehhez 1 fő státuszt kell saját forrásból finanszírozni, bevételi oldal nélkül.
 - Az Önkormányzat – mint gondos gazda – nem tekint el a 12 tonnás súlykorlátozástól és nem ad behajtási engedélyt a nehézgépjárműveknek. Ezzel ellehetetleníti az építkezéseket, viszont a lehetőségekhez képest megőrzi az út jó műszaki állapotát. Emellett egy kollega munkaidejének jelentős részét leköti a behajtási engedélyek kiadásával és azok ellenőrzésével úgy, hogy a bérének nincs ellentételezési oldala.
 - Az Önkormányzat a saját forrásából nem tartja fent a behajtási engedélyezés rendszerét, így bárki behajthat a község belterületére. Ebben az esetben a nehéz gépjárművek tönkre teszik az utakat és nincs külön bevétel a hibák kijavítására.
- Műszaki értelemben elmondható, hogy a Remeteszlős teljes belterülete lakó-pihenő övezet, így az utak tervezése és kialakítása ennek figyelembe vételével történt. (Ez nem azt jelenti, hogy nem hajthat be nehézgépjármű, csupán azt, hogy a behajtás kontrollált körülmények között történhet, megadott útvonalakon.
- Tekintettel arra, hogy a törvényességi észrevételt minden pest megyei település megkapta, ahol rendeletben szabályozták a behajtást, a kérdést tárgyaltuk a Budakörnyéki Önkormányzati Társulás (BÖT) 2021. szeptember 16-i ülésén, ahol közös fellépésről határoztunk, valamint arról, hogy mindenki utasítsa el a törvényességi felhívást.

Javaslom, hogy utasítsuk el a Kormányhivatal törvényességi észrevételét az alábbi okok miatt.

1. A *tehergépjárművek úthasználatáról szóló 9/2010. (IX.27.) rendelet* (Ör.) megalkotásakor a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) volt hatályban. Az Ötv. 8. § (1) bekezdése a települési önkormányzatnak a helyi közszolgáltatások körében különösen kiemelt feladata a helyi közutak és közterületek fenntartása. A (2) bekezdés rögzítette, hogy az (1) bekezdésben foglalt feladatokat a települési önkormányzat maga határozza meg. A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Möt.) 13.§ (1) bekezdés 2) pontja szintén a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatnak jelöli meg a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartását. ***Amennyiben helyt adnánk annak az érvrendszernek, hogy az Önkormányzat nem állapíthat meg úthasználati díjra vonatkozó fizetési kötelezettséget, akkor helyesnek kellene elfogadnunk azt az álláspontot, hogy egy törvény (jelen esetben a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, későbbiekben: Kktv.) nem engedi meg, hogy a törvény által kötelezően előírt***

önkormányzati feladat- és hatáskörök ellátását, finanszírozását – az Mötv-ben foglaltaknak megfelelően - a saját bevételekből valósítsuk meg (hiszen az erre a célra biztosított külön források nyilvánvalóan nem elegendők). Ezt azért vitatjuk, mert abban bizonyosak vagyunk, hogy egy jogszabály sem veszélyeztetheti a törvény által kötelezően előírt önkormányzati feladat- és hatáskörök ellátását, ellátásának finanszírozását - jelen esetben a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartását.

2. A Kktv. 33.§ (1) bekezdés b) pontjának ba) és bb) alpontjai rendelkeznek a különböző típusú utak kezelőinek a személyéről. Álláspontunk szerint mind az Államnak, mind az önkormányzatoknak az a feladata, hogy a közúti közlekedés alapvető feltételeit. Ha és amennyiben elfogadjuk azt a következtetést, hogy a Kktv. 33/A § - 33/C § országos közutak esetében az Állam számára keletkezett díjbeszedési jogot és ebből az következne, hogy az helyi közutak esetében viszont nem lehetne illet megtenni, **akkor el kellene fogadnunk, hogy közúti közlekedés feltételeit biztosító „szervezetének” egyike ugyanazon feladat ellátása érdekében szedhet be használati díjat, a másik szervezet viszont nem. Álláspontunk szerint ez nincs így, ez sértené a jogegyenlőséget.** Ez különösképpen hangsúlyos annak figyelembe vételével, hogy a Kktv. 33/A § (5) bek. egyértelműen rendelkezik arról, hogy az országos közutak díjbevételei azok üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgálnak. Tehát a Kktv. elismeri az üzemeltetési költségek fedezése érdekében történő úthasználati díj beszedésének intézményét. Véleményünk szerint ez a jog az Önkormányzatot is megilleti.
3. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény konzekvensen külön nevezi és kezeli az országos és a helyi közutakat. **A Kktv. 43 cikkelyben elkülönülten nevesíti ezeket, abból a nyilvánvaló okból kifolyólag, hogy ez a két úttípus műszaki, közlekedési és tulajdoni szempontból is két önálló entitás.** Ebből következően a Kktv. indokolt esetben külön-külön rendelkezik e két úttípusról. Szintén ebből következően – **álláspontunk szerint - ez azt is jelenti, hogy amikor egy inkriminált cikkely az országos közút tekintetében megenged (előír) valamit, akkor abból nem következik, hogy ez a helyi közút tekintetében viszont tiltást jelent.** Mivel a Kktv. 33/A-33/C. §-ai az országos közutak meghatározott időtartamban történő használatáért (használati díj) fizetendő díjat szabályozza, ezért véleményünk szerint a rendelkezés neutrális a helyi közutak szempontjából (tehát tiltást nem tartalmaz). **Mivel az Ör. a helyi közutakról rendelkezik, a Kktv. pedig nem rendelkezik (és nem tiltja) a helyi közutak használatához kapcsolódó használati díj kivetésének kérdéséről, ezért fenntartjuk, hogy az Ör. a törvény által nem szabályozott helyi társadalmi viszonyok rendezésére született (Alaptörvény, 32. cikkely (2) bekezdés). Álláspontunk szerint ez egyben a törvényi felhatalmazást is jelenti.**
4. Az Mötv. 13. § (1) bekezdés 2. pontja szerint a helyi közutak és tartozékaik kialakítása és fenntartása kötelező önkormányzati feladat.
Magyarország központi költségvetési törvény alapján Budajenőnek 2021-ben megállapított állami támogatás előirányzata „közutak fenntartása (Ktgv. tv. 2. mell. I. 1. bd.)” címen 2.115.000,-Ft. Ez az összeg 2014 óta változatlan, holott a kivitelezés árai folyamatosan emelkednek, ráadásul 2016-2019-ig – a beszámítás intézménye miatt – ezt az összeget sem kaptuk meg. Az állami támogatás még az éves kátyúzási feladatokat sem fedezi, nemhogy utak felújítását, építését szolgálna.
5. A korlátozások megszüntetése közlekedési anarchisztikus állapotokat teremtene. jelentős károkat okozva a remeteszőlősi úthálózatban. A behajtás engedélyhez kötése (díjfizetés nélkül) tehát indokolt maradna, mivel anélkül a nagyméretű járművek közlekedési problémákat okoznának (sokszor el sem férnek), továbbá az esetleges károkozás esetén az engedély segítség lehet az elkövető beazonosítására, illetve az utcák állapotának felméréséhez is adatokkal szolgálna az éves behajtások száma. A behajtási engedélyekkel jelenleg a közterületfelügyelő foglalkozik (illetve kis részben a pénzügyes), akiknek az ez irányú munkája az utóbbi 2-3 évben jelentős mértékben megnőtt. A díj elmaradása esetén tehát nem csak az útfenntartási feladatok, hanem az ehhez kapcsolódó személyi kiadásokat sem fedezné semmi.
6. A behajtási díj elmaradása ráadásul egy olyan bevétel csökkenési folyamat következő lépése, amelyben 2020-2021. évek alatt elvonták a gépjárműadót (amely szintén az útfenntartási kiadások egyik bevételi része lehetett), lecsökkentették a helyi iparüzési adót 1 %-ra. Továbbá a helyi adók növelésére és a kedvezmények csökkentésére sincs módunk.
7. Az Alaptörvény, 32. cikkely (4) bekezdés szerint „A helyi önkormányzat az önkormányzati rendeletet a kihirdetését követően haladéktalanul megküldi a fővárosi és megyei kormányhivatalnak. Ha a fővárosi és megyei kormányhivatal az önkormányzati rendeletet vagy annak valamely rendelkezését jogszabálysértőnek találja, kezdeményezheti a bíróságnál az önkormányzati rendelet felülvizsgálatát”. Önkormányzatunk minden alkalommal eleget tett a törvényi kötelezettségeinek és az Ör. megalkotását is tartalmazó jegyzőkönyvet az ülést követő tizenöt napon belül a jegyző megküldte az akkori Közigazgatási Hivatalnak. Az Ör. megalkotása a 2010. évben történt. A Pest Megyei Közigazgatási Hivatal jogutódja, a Pest Megyei Kormányhivatal a törvényességi felhívást az Ör. megalkotása után több mint tizenegy évvel később tette meg, holott a Pest Megyei Kormányhivatalnak az Ör.-t ismernie kellett. Mindezek alapján számomra úgy tűnik, hogy a Pest Megyei Kormányhivatal elmulasztotta a

törvényességi ellenőrzést és ezt most, ennyi év után pótolja, mégpedig azt követően, hogy időközben megváltozott a jogi környezet.

Határozati javaslat:

Remeteszlős Község Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Pest Megyei Kormányhivatalnak Remeteszlős Község Önkormányzat Képviselő-testülete *a tehergépjárművek úthasználatáról szóló 9/2010. (IX.27..) önkormányzati rendelete* (a továbbiakban: Ör.) tárgyában tett törvényességi felhívásával nem ért egyet, ezért a Rendelet hivatkozott rendelkezéseit nem helyezi hatályon kívül. az alábbi indokokra tekintettel:

- A tehergépjárművek úthasználatáról szóló 9/2010. (IX.27.) rendelet (Ör.) megalkotásakor a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) volt hatályban. Az Ötv. 8. § (1) bekezdése a települési önkormányzatnak a helyi közszolgáltatások körében különösen kiemelt feladata a helyi közutak és közterületek fenntartása. A (2) bekezdés rögzítette, hogy az (1) bekezdésben foglalt feladatokat a települési önkormányzat maga határozza meg. A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) 13.§ (1) bekezdés 2) pontja szintén a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatnak jelöli meg a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartását. **Amennyiben helyt adnánk annak az érvrendszernek, hogy az Önkormányzat nem állapíthat meg úthasználati díjra vonatkozó fizetési kötelezettséget, akkor helyesnek kellene elfogadnunk azt az álláspontot, hogy egy törvény (jelen esetben a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, későbbiekben: Kktv.) tilthatja, hogy az Mötv. által kötelezően előírt önkormányzati feladat- és hatáskörök ellátását, finanszírozását – az Mötv-ben foglaltaknak megfelelően - saját bevételekből valósítsuk meg (hiszen az erre a célra biztosított külön források nyilvánvalóan nem elegendők).** Ezt azért vitatjuk, mert abban bizonyosak vagyunk, hogy egy jogszabály sem veszélyeztetheti az Mötv. által kötelezően előírt önkormányzati feladat- és hatáskörök ellátását, ellátásának finanszírozását - jelen esetben a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartását.
- A Kktv. 33.§ (1) bekezdés b) pontjának ba) és bb) alpontjai rendelkeznek a különböző típusú utak kezelőinek a személyéről. Álláspontunk szerint mind az Államnak, mind az önkormányzatoknak az a feladata, hogy a közúti közlekedés alapvető feltételeit biztosítsa. Ha és amennyiben elfogadnánk azt a következtetést, hogy a Kktv. 33/A § - 33/C § országos közutak esetében az Állam számára keletkeztet díjbeszedési jogot, de a helyi közutak esetében az önkormányzatoknak viszont indirekt módon tiltja, **akkor el kellene fogadnunk, hogy közúti közlekedés feltételeit biztosító „szervezetének” egyike ugyanazon feladat ellátása érdekében szedhet be úthasználati díjat, a másik szervezet viszont nem.** Álláspontunk szerint ez nincs így, ez sértené a jogegyenlőséget. Ez különösképpen hangsúlyos annak figyelembe vételével, hogy a Kktv. 33/A § (5) bek. egyértelműen rendelkezik arról, hogy az országos közutak díjbevételei azok üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgálnak. Tehát a Kktv. elismeri az üzemeltetési költségek fedezése érdekében történő úthasználati díj beszedésének intézményét. Véleményünk szerint ez a jog az Önkormányzatot is megilleti.
- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény konzekvensen külön nevezi és kezeli az országos és a helyi közutakat. **A Kktv. 43 cikkelyben elkülönülten nevesíti ezeket, abból a nyilvánvaló okból kifolyólag, hogy ez a két úttípus műszaki, közlekedési és tulajdoni szempontból is két önálló entitás.** Ebből következően a Kktv. külön-külön rendelkezik e két úttípusról. Szintén ebből következően – **álláspontunk szerint - ez azt is jelenti, hogy amikor egy inkriminált cikkely az országos közút tekintetében megenged (előír) valamit, akkor abból nem következik, hogy ez a helyi közút tekintetében viszont tiltást jelent.** Mivel a Kktv. 33/A-33/C. §-ai az országos közutak meghatározott időtartamban történő használatáért (használati díj) fizetendő díjat szabályozza, ezért véleményünk szerint ez a cikkely neutrális a helyi közutak szempontjából (tehát nem tilt). **Mivel az Ör. a helyi közutakról rendelkezik, a Kktv. pedig nem rendelkezik (és nem tiltja) a helyi közutak használatához kapcsolódó használati díj kivetését, ezért fenntartjuk, hogy az Ör. a törvény által nem szabályozott helyi társadalmi viszonyok rendezésére született (Alaptörvény, 32. cikkely (2) bekezdés). Álláspontunk szerint ez egyben a törvényi felhatalmazást is jelenti.**
- A helyi közutak és tartozékaik kialakítása és fenntartása - az Mötv. 13. § (1) bekezdés 2. pontja alapján - kötelező önkormányzati feladat. Magyarország központi költségvetési törvényeiben mindenkor biztosított állami támogatás (2014 óta változatlan összeg a növekvő anyag és munkadíjak mellett) nem elégséges a helyi közutak fenntartására, felújítására és építésére, ezért egyre nagyobb önkormányzati saját bevétel is szükséges e kötelező feladat biztosítására,
- A behajtás engedélyhez kötése díjfizetés nélkül olyan feladat növekedést, és ezzel személyi kiadás növekedést eredményez, amely tovább növeli a kiadásokat a bevételek csökkenése mellett,

Felelős: polgármester

Határidő: azonnal

Remeteszlős, 2021. november 24.

Szathmáry Gergely
polgármester