

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága a dr. Romvári László ügyvéd által képviselt felperesnek a dr. Regős Ákos főosztályvezető jogtanácsos által képviselt Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala /1066 Budapest, Teréz krt. 38./ alperes ellen közlekedési igazgatási ügyben hozott közigazgatási határozat felülvizsgálata iránt indult perében a Fővárosi Bíróság 2009. május 28. napján kelt 15.K.32.289/2008/9. számú jogerős ítélete ellen a felperes által 10. sorszám alatt benyújtott felülvizsgálati kérelem folytán az alulírott napon megtartott nyilvános tárgyaláson meghozta az alábbi

í t é l e t e t :

A Legfelsőbb Bíróság a Fővárosi Bíróság 15.K.32.289/2008/9. számú ítéletét hatályában fenntartja.

Kötelezi a Legfelsőbb Bíróság a felperest, hogy fizessen meg az államnak - külön felhívásra - 36.000 /harminchatezer/ forint felülvizsgálati eljárási illetéket.

Az ítélet ellen további felülvizsgálatnak nincs helye.

I n d o k o l á s

A felperes 2007. május 29-én a járműre vonatkozó, általános forgalomba helyezés iránti kérelmet terjesztett elő a közlekedési igazgatóság hatóságnál.

Az elsőfokú közigazgatási szerv a 2008. január 25. napján kelt KU-KJ-258/0/2008. számú határozatával - a felperes kérelmére - könnyű, négykerekes tricikli /L6e/ kategóriájú jármű 08L6-276-001-000 számú általános forgalomba helyezési engedélyét a kérelmező részére feltételekkel kiadta.

A jármű fajtáját személygépkocsiként határozta meg, mely B kategóriára érvényesített vezetői engedéllyel vezethető.

A felperes fellebbezett a határozat ellen, amelynek elbírálása során az alperes a 2008. március 28. napján kelt 1268/1/2008. számú másodfokú határozatával az elsőfokú határozatot megváltoztatta akként, hogy a határozat rendelkező részében az „M.” szövegrész helyébe az „A721 és az A741” szövegrész lép. Ezen túlmenően az

elsőfokú határozat indokolási részét is több vonatkozásban megváltoztatta, illetőleg kiegészítette.

Rögzítette, hogy az elsőfokú határozat egyéb rendelkezései változatlan formában érvényesek.

A felperes keresetében az alperes határozatának felülvizsgálatát, elsődlegesen megváltoztatását, másodlagosan hatályon kívül helyezését, és az alperes új eljárásra kötelezését kérte.

Előadta, hogy a tárgyi jármű terheletlen tömege 350 kg, és nem a határozatban írt 380 kg. Iratellenes, és így jogszabálysértő a jármű tömegének műszaki dokumentációjától eltérő meghatározása.

Nem helytálló az alperes azon gyakorlata, hogy az eljárás tárgyát képező jármű fajtáját, mint személygépkocsit határozza meg; a járműfajta ugyanis a 2002/24/EK irányelv rendelkezéseivel ellentétben nem létezhet.

Az irányelv 1. cikk /3/ bekezdés a/ pontja alapján a jármű egyértelműen könnyű, négykerekű motorkerékpárnak minősül (L6e kategória).

A jármű személygépkocsikénti minősítését kizárja a belföldi jog is. Hivatkozott e körben a KRESZ segéd-motorkerékpár fogalmára, a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló, többször módosított 5/1990. /IV. 12./ KÖHÉM rendelet /a továbbiakban: ER/ B. függelék I. rész 1. cikkének /2/, /3/ bekezdésére, a közúti járművek forgalomba helyezésének, és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. /IV. 12./ KÖHÉM rendelet /a továbbiakban: MR/ B. függelék 1.3 pontjára és 2. § /1/ bekezdésére.

Kifejtette, hogy az engedélyezni kért jármű négykerekű, azt 4 kW-os dieselmotor hajtja, tervezési végsebessége 45 km/h-nál nem nagyobb, és a tömege 350 kg.

A hivatkozott uniós irányelv egyértelműen meghatározza a jármű kategóriáját, és az könnyű, négykerekű motorkerékpár.

A KRESZ 2007. április 1. napjától hatályos 48. § /9/ bekezdése már megkülönbözteti a zárt utastérrel rendelkező, illetve zárt utastérrel nem rendelkező segédmotoros kerékpárt. Ebből következően a jármű pusztán azért, mert zárt karosszériája van és négy kereke, valamint közlekedésbiztonsági felszerelésekkel rendelkezik, nem minősíthető személygépkocsinak.

Jogszabálysértő azon alperesi megállapítás is, mely szerint a jármű megfelel a KRESZ személygépkocsi-fogalmának. A négykerekű motorkerékpár nem gépkocsi.

A 2002/24/EK irányelv nem ismer járműfajtát. A közlekedési hatóságnak kizárólag a közösségi normákat kellett volna figyelembe vennie, a magyar és a közösségi jog ütközése esetén. Utalt e körben az Alkotmány 2/A. §-ának /1/ bekezdésére is. Hivatkozott továbbá a 35/2000. /XI. 30./ BM rendelet 32. § /2/ bekezdésére azzal, hogy az a járműfajtát a jármű kategória szinonimájaként használja.

Jelen esetben a jármű kategóriája L6e, könnyű négykerekű motorkerékpár.

A tárgyaláson utalt továbbá a 14/2009. /III. 31./ KHEM rendelet 2. § -ára, valamint az állampolgári jogok országgyűlési biztosának 2008. november 12-én kelt jelentésére, az OBH.5413/2007. számú ügyben.

Az elsőfokú bíróság a felperes keresetét megalapozatlannak értékelte, és elutasította azt.

Ítéletének indokolásában a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény /a továbbiakban: Kkt./ 46. § c/ pontjára, az ER 2. § /8/ bekezdésére, 3. § /2/ bekezdésére, 11. § /5/ bekezdésére, a /6/ bekezdés a/ pontjára hivatkozással megállapította, hogy a felperesi kérelemmel érintett jármű az Európai Parlament és a Tanács a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról, és a 92/61/EJK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2002/24/EK irányelv 1. cikk /3/ bekezdés a/ pontja alapján L6e járműkategóriájú négykerekű motorkerékpárnak minősül; ezt a peres felek egyezően adták elő.

Nem volt vitatott a felek között az sem, hogy a tárgyi jármű terheletlen tömege 350 kg.

Nem osztotta az elsőfokú bíróság a felperes azon álláspontját, amelynek értelmében a közlekedési igazgatási hatóság azon eljárása, hogy a járműkategória mellett járműfajtába is besorolta a járművet, az irányelvbe ütközne. A közösségi jóváhagyási eljárás célja ugyanis a 2002/24/EK irányelv preambuluma 6. bekezdése értelmében az, hogy mindegyik tagállam megállapíthassa, hogy minden egyes járműtípus átesett a külön irányelvekben előírt ellenőrzéseken, típusbizonyítványuk pedig kiadásra került.

További cél, hogy a gyártók a jóváhagyott típusnak megfelelő, összes járműre vonatkozóan elkészíthessék a megfelelőségi igazolást. Az ilyen igazolással rendelkező járművet a közösség valamennyi országában forgalomba lehet hozni, értékesíteni lehet, és nyilvántartásba lehet venni.

Hangsúlyozta az elsőfokú bíróság, hogy a 2002/24/EK irányelv nem zárja ki azt, hogy a tagállamok - a járműkategória mellett - az egyes járműveket a forgalomba helyezési eljárás során járműfajtákba is besorolják.

Osztotta ezért a bíróság az alperes azon álláspontját, mely szerint uniós jogszabály nem tiltja, hogy a kategória szerinti besorolás mellett fajta szerinti besorolást is alkalmazzon a közlekedési igazgatási hatóság, meghatározva ezzel, hogy az egyes járművek miként vehetnek részt a forgalomban.

Nem fogadta el az elsőfokú bíróság a felperes azon álláspontját sem, amely szerint a 35/2000. /XI. 30./ BM rendelet, és a kifejezés köznapi értelme alapján arra lehet következtetni, hogy a járműfajta ugyanazt jelenti, mint a járműkategória.

A Kkt. és az ER fenti idézett rendelkezései ugyanis egyértelműen előírják, hogy az egyes járműfajták meghatározására a KRESZ-ben foglaltak az irányadók.

A tárgyi jármű - a felperes álláspontjával ellentétben - nem sorolható be a segédmotoros kerékpár járműfajtába, tekintettel arra, hogy a KRESZ 1. számú függeléke II. r/ pontja értelmében a segédmotoros kerékpár olyan kettő-, három-, vagy négykerekű jármű, amelyet 50 cm³-t meg nem haladó lökettérfogatú, belsőégésű motor, vagy legfeljebb 4 kW teljesítményű egyéb motor hajt, tervezési végsebessége 45 km/h-nál nem nagyobb, és saját tömege legfeljebb 350 kg.

A felperesi járművet azonban - nem vitatottan - 400 cm³ lökettérfogatú belsőégésű motor (dieselmotor) hajtja, amely nyolcszorosa az 50 cm³-es megengedett lökettérfogatnak.

Leszögezte az elsőfokú bíróság, hogy helyesen mutatott rá az alperes a másodfokú határozat indokolásában, hogy az L6e kategóriának egyértelműen megfelelő járműfajta jelenleg nincs meghatározva a KRESZ-ben.

A közlekedési igazgatási hatóság a jármű fajtájának meghatározásakor a jármű közúti forgalomban való részvételének jellegzetességét is figyelembe vette. Rámutatott arra, hogy a négykerekű, zárt vezetőfülkés jármű kialakítása és vezethetősége tekintetében a személygépkocsival megegyező jellemzőkkel rendelkezik, amely jelentősen eltér a hagyományos kétkerekű, vagy egyéb kerékelrendezésű - a közlekedési hatóság által segédmotoros, vagy motorkerékpár járműfajtába sorolt - járművek jellegzetességeitől. A jármű a gépkocsiknál szokásos négy kerékkel, áttételes, kormánykerekes kormányművel, első és hátsó futóművel, lábbal kezelhető pedálrendszerrel, hátrameneti sebességfokozattal, személygépkocsinak megfelelő szélességi méretekkel és felépítménnyel (karosszériával), valamint a gépkocsiknál megszokott felszereltséggel (ajtók, szélvédő, ablakok, ablaktörlő, belső visszapillantó tükör, stb.) rendelkezik.

A közlekedési igazgatósági hatóság a fentiek figyelembevételével az ER 11. § /5/ és /6/ bekezdés a/ pontjában biztosított hatáskörében eljárva a 3. § /2/ bekezdése alkalmazásával határozta meg, hogy a tárgyi jármű milyen járműfajtaként vehet részt a közúti forgalomban.

Hangsúlyozta az elsőfokú bíróság, hogy a felperes által hivatkozott ombudsmani jelentés és szabálysértési ügyekben született bírósági döntések a jelen közigazgatási perben eljáró bíróságot a Pp. 4. § /1/ bekezdésére figyelemmel nem kötötték, az említett eljárások tárgya pedig egyébként is eltért a jelen per tárgyától.

Utalt arra az elsőfokú bíróság, hogy a felperes hivatkozott az ER-nek a 14/2009. /III. 31./ KHEM rendelettel 2009. április 1. napjával történt módosítására is. Ez azonban a jelen perben nem

bírhatótt jelentőséggel, figyelemmel arra, hogy a Pp. 339/A. §-a értelmében a bíróság a közigazgatási határozatot - jogszabály eltérő rendelkezése hiányában - a meghozatalakor hatályban volt jogszabályok és fennálló tények alapján vizsgálja felül.

A jogerős ítélet ellen a felperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet, annak hatályon kívül helyezését kérte, a keresetében foglaltakat fenntartotta.

Arra hivatkozott, hogy a jogerős ítélet sérti az ER B. függelékének I. rész 1. cikkének /2/ és /3/ bekezdését, az MR B.-függelék 1.3 pontját, 2. § /1/ bekezdését, a 2002/24/EK irányelvben foglaltakat.

Álláspontja szerint azzal, hogy az alperes eljárása során elismerte, hogy a perbeli jármű L6e járműkategóriába tartozik, valamint terheletlen tömege 350 kg, lényegében osztotta a kereseti kérelmében foglaltakat.

A tömeg-meghatározás tekintetében a jármű saját tömegeként annak terheletlen tömegét kell figyelembe venni, így már nem jogszabálysértő az alperes nyilatkozatára tekintettel a jármű tömegének meghatározása, mivel megteremtődött a jármű műszaki dokumentációjával egyező tömeg-meghatározás.

Ez utóbbi alperesi nyilatkozat alátámasztja azt, hogy határozatát a járműtömeg vonatkozásában az irányelv 1. cikk /3/ bekezdés a/ pontja szerinti terheletlen tömeg vonatkozásában jogszabálysértően hozta meg.

Fenntartotta, hogy az alperes által hozott határozatban feltüntetett személygépkocsi fajta-meghatározás jogszabálysértő.

Az eljárás tárgyát képező A721 és A741 kereskedelmi megnevezésű járművek műszaki paramétereikben és jóváhagyási dokumentumaik alapján könnyű, négykerekű triciklinek minősülnek.

Az engedélyezni kért jármű a 2002/24/EK irányelv 1. cikk /3/ bekezdés a/ pontja alapján egyértelműen könnyű, négykerekű motorkerékpárnak minősül (L6e kategória).

Az MR B. függelék 1.3 pontjára hivatkozással előadta a felperes, hogy segédmotoros kerékpár továbbá az olyan négykerekű jármű amelynek üres tömege - elektromos hajtású jármű esetében az akkumulátorok nélkül számítva - legfeljebb 350 kg, tervezési sebessége legfeljebb 45 km/h, külső gyújtású motor esetében a hajtómotor henger-űrtartalma legfeljebb 50 cm³, illetve más motortípus esetén a hajtómotor legnagyobb névleges teljesítménye 4 kW.

Az általa becsatolt dokumentumokból egyértelműen megállapítható, hogy az engedélyezni kért jármű négykerekű, amelyet 4 kW teljesítményű dieselmotor hajt, tervezési végsebessége 45 km/h-nál nem nagyobb, és tömege 350 kg.

Erre tekintettel jogszabálysértően állapította meg az elsőfokú bíróság ítéletében, hogy a jármű a KRESZ 1. számú függelék II. r/ pontja alapján nem lehet segédmotoros kerékpár.

Hangsúlyozta, hogy amennyiben az elsőfokú bíróság a jogszabályoknak megfelelően jár el, úgy nem vár el a felperesi cégtől olyan tényre bizonyítást, amelyet jogszabály tartalmaz; ennek indoklásául a KRESZ 2007. április 1. napjától hatályos 48. § /9/ bekezdésére hivatkozott.

Kiemelte, hogy a perbeli jármű eleve nem felelhet meg a KRESZ 1. számú függelék II. d/ pontjában meghatározott személygépkocsi-fogalomnak. Az eljárás tárgyát képező jármű a függelék r/ pontja szerint minősülő segédmotoros kerékpár kategóriához állt a legközelebb az alperesi első- és másodfokú határozat meghozatalakor.

Utalt arra a felperes, hogy az alperes - nyilvánvalóan felismerve korábbi jogszabálysértő gyakorlatát - 2009. év nyarától a forgalomba helyezési eljárás keretében hozott határozataiban országosan már a perbeli járművet, fajtáját tekintve is, segéd-motorkerékpárként határozza meg.

Felülvizsgálati kérelméhez mellékelte három különböző, egyedi forgalomba helyezési engedélyt.

A felperes kérte a felülvizsgálati kérelem tárgyaláson történő elbírálását.

A felülvizsgálati kérelem nem alapos.

A Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint az elsőfokú bíróság megfelelő alapossággal feltárta és rögzítette ítéletének indoklásában az ügyben irányadó tényállást, és abból - az ide vonatkozó jogszabályi rendelkezések alkalmazásával - helytálló jogi következtetést vont le, azzal a Legfelsőbb Bíróság is egyetért.

A perben rendelkezésre állt iratok alapján a Legfelsőbb Bíróság rámutat a következőkre.

A KRESZ 1. számú függelék II. rész r/ pontja szerint: „Segédmotoros kerékpár: olyan két-, három-, vagy négykerekű jármű, amelyet 50 cm³-t meg nem haladó lökettérfogatú, belsőégésű motor, vagy legfeljebb 4 kW teljesítményű egyéb motor hajt, tervezési sebessége a 45 km/h-nál nem nagyobb, és saját tömege legfeljebb 350 kg.”

A KRESZ 54. § /8/ bekezdése szerint segédmotoros kerékpáron utas nem szállítható.

A perbeli négykerekű járművet 400 cm³ lökettérfogatú belsőégésű motor hajtja, a járművezetőn kívül további személy szállítására is alkalmas, tehát nem felel meg a segédmotoros kerékpár meghatározásnak.

Kiemeli a Legfelsőbb Bíróság, hogy az ER 11. § /5/ bekezdése mérlegelési jogkört biztosít a közlekedési hatóság számára, a

járműfajta, vagy a jármű vezetéséhez szükséges vezetői engedély kategóriájának meghatározásánál.

Az L6e kategóriának megfelelő járműfajta nincs a KRESZ-ben.

A közlekedési hatóság a jármű fajtájának meghatározásakor a jármű közúti forgalomban való részvételének jellegzetességét kell, hogy figyelembe vegye. A négykerekű, zárt vezetőfülkés jármű kialakítása és vezethetősége tekintetében a személygépkocsival megegyező tulajdonságokkal rendelkezik, amely jelentősen eltér a hagyományos, kétkerekű, vagy egyéb kerékelrendezésű - a közlekedési hatóság által segédmotoros kerékpár, vagy motorkerékpár járműfajtába sorolt - járművek jellegzetességeitől.

A perben becsatolt műszaki dokumentáció szerinti műszaki jellemzők, tulajdonságok mérlegelése alapján a közlekedési hatóság a perbeli járművet személygépkocsiként határozta meg.

Megjegyzzi azt is a Legfelsőbb Bíróság, hogy a jármű kategória szerinti besorolása azonos a jármű francia típus jóváhagyásában meghatározott kategóriával, a jármű kategóriája a francia típusjóváhagyás szerint sem segédmotoros kerékpár. A járműfajta meghatározása nem az uniós irányelv, hanem az ide vonatkozó magyar jogszabályi előírások alapján történik.

A felperesi érvelés téves, a jármű nem könnyű, négykerekű motorkerékpár, hanem könnyű, négykerekű tricikli.

A jármű fajtájának meghatározásánál a KRESZ előírásait kell irányadónak tekinteni.

A jelen ügy tárgyát képező jármű nem felel meg a KRESZ 1. számú függelék II. rész r/ pontjában található „segédmotoros kerékpár” meghatározásnak, mivel a jármű saját tömege, motorjának lökettérfogata nagyobb, mint amennyit a KRESZ a segédmotoros kerékpárra előír, és a jármű üléseinek száma kettő; a KRESZ fent idézett 54. § /8/ bekezdése szerint viszont segédmotoros kerékpáron utas nem szállítható.

Ezzel szemben a KRESZ 1. számú függelék II. rész d/ pontja szerint: „Személygépkocsi: személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, amelyben - a vezető ülését is beleértve - legfeljebb kilenc állandó ülőhely van.”

A perbeli jármű megfelel ennek a meghatározásnak, mert jármű, gépjármű (mivel beépített erőgép hajtja, és nem segédmotoros kerékpár); gépkocsi, mivel négy kereke van.

Kiemeli a Legfelsőbb Bíróság - a fentiek hangsúlyozása mellett -, hogy az ER 11. § /5/ bekezdésében foglaltak értelmében a mérlegelési jogkörében eljárva állapította meg az alperesi hatóság azt, hogy a perbeli jármű fajtája személygépkocsi.

Megjegyzzi azt is a Legfelsőbb Bíróság, hogy az MR felperes által hivatkozott rendelkezései nem irányadók sem a jármű kategóriájának, sem fajtájának meghatározásánál, azokat az MR alkalmazása során -

tehát a jármű forgalomba helyezésének, és a forgalomban tartásának műszaki feltételei tekintetében - kell figyelembe venni.

Kiemeli azt is a Legfelsőbb Bíróság, hogy a közösségi jog járműfajta valóban nem ismer, a járműfajta meghatározásánál tehát nem is a közösségi jogot, hanem az ide vonatkozó hazai jogszabályokat kell alkalmazni.

A Pp. 339/B. §-a értelmében mérlegelési jogkörben hozott közigazgatási határozat akkor tekintendő jogszerűnek, ha a közigazgatási szerv a tényállást kellő mértékben feltárta, az eljárási szabályokat betartotta, a mérlegelés szempontjai megállapíthatóak, és a határozat indokolásából a bizonyítékok mérlegelésének okszerűsége kitűnik.

Ezen törvényi előírás alkalmazásával a Legfelsőbb Bíróság megállapította, hogy az elsőfokú bíróság a keresettel támadott alperesi határozat jogszerűségi felülvizsgálata során helytállóan állapította meg, hogy az alperes határozata ezen kritériumoknak megfelel, ezért az jogszerűnek tekinthető.

Megfelelően rögzítette azt is az elsőfokú bíróság, hogy e körben melyek azok a felperesi dokumentumok, amelyek relevanciával nem bírnak (ombudsmani jelentés, szabálysértési ügyek 2009 júniusa után hozott határozatok, stb.).

Minderre tekintettel a Legfelsőbb Bíróság megállapította, hogy a jogerős ítélet a felülvizsgálati kérelemben megjelölt jogszabályokat nem sértette meg, ezért azt a Pp. 275. § /3/ bekezdése alapján hatályában fenntartotta.

A felülvizsgálati eljárásban az alperesnek igazolt perköltsége nem merült fel, ezért arról a Legfelsőbb Bíróságnak rendelkeznie nem kellett.

A tárgyi illeték-feljegyzési jog folytán le nem rótt felülvizsgálati eljárási illeték viselésére a felperes a 6/1986. /VI. 26./ IM rendelet 13. § /2/ bekezdése értelmében köteles.

Budapest, 2010. május 19.

Dr. Buzinkay Zoltán sk. tanácselnök, Dr. Fekete Ildikó sk. előadó bíró, Dr. Patyi András sk. bíró

A kiadmány hitelül:
tisztviselő