

Az Európai Unió más tagállamából származó ideiglenes forgalmi engedélyek és az azokhoz tartozó ideiglenes rendszámok érvényessége Magyarországon

A külföldről történő autóvásárlás évről évre egyre népszerűbb. A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének¹ adatai szerint 2014-ben például 67 500 új és 97 000 használt autó került forgalomba helyezésre Magyarországon.

Az internet segítségével egyre megbízhatóbban tudunk külföldön nem csak új, de használt autó után is érdeklődni. A vásárlók (pl. az ott honos közlekedési kultúra, vagy az utak minősége miatt) sokszor jobban bíznak a nyugat-európai országokból származó használt gépjárművekben, mint a hazánkban árultakban, ráadásul itthon is van számos vállalkozás, amely a vásárlást, behozatalt és adminisztrációs feladatokat is elintézi helyettünk. Ezeket a járműveket azonban ha a közúti közlekedésben való részvétellel kívánjuk eljuttatni Magyarországra, az itthoni forgalomba helyezést megelőzően ideiglenesen forgalomba kell helyeztetni a származási tagállamban.

Az ideiglenes forgalmi engedélyek, illetve azokhoz tartozó ideiglenes rendszámok érvényességével kapcsolatban országszerte számos feljelentéssel él a rendőrség (mint szabálysértési hatóság), illetve számos helyszíni bírság kerül kiszabásra.

A Debreceni Járásbíróságon folyamatban volt ügyek tapasztalatai szerint az Európai Unió más tagállamában vásárolt autók Magyarországra történő behozatalával kapcsolatban nem teljesen tisztázott a jogalkalmazói gyakorlatban az ideiglenes forgalmi engedélyek és rendszámok érvényességének kérdése.

I. A magyar jogi szabályozás

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 1. §-a szerint a törvény célja, hogy a közúti közlekedés alapvető feltételeinek, az abban résztvevő személyek és szervezetek jogainak és kötelezettségeinek a meghatározásával elősegítse a közúti személy- és áruszállítási szükségletek kielégítését, a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelő korszerű járműállomány és közúthálózat kialakítását, működését, a közutak védelmét. A Kkt. 2. §-ának (3) bekezdése szerint Magyarország területén **külföldi hatósági jelzéssel** ellátott járművekre, azok üzemeltetőjére és vezetőjére a törvény rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben jogszabály, nemzetközi szerződés, egyezmény vagy megállapodás másként nem rendelkezik.

A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 326/2011. Korm. rendelet) 47. §-ának (4) bekezdése szerint a közúti közlekedésről szóló törvényben meghatározott belföldi üzemben tartónak a tulajdonába kerülő, külföldön nyilvántartásba vett jármű behozatalától számított **legfeljebb** 30 napon belül kell kezdeményeznie a jármű származás-ellenőrzési nyilvántartásba vételét és magyarországi forgalomba helyezését. Ezen időszakon belül az **EGT más tagállamában** a jármű külföldre történő kiviteléhez kiadott

¹ <http://www.mge.hu>

érvényes rendszámot a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 25/B. §-ában meghatározott, a közlekedési igazgatási hatóság által kiadott magyar hatósági jelzésnek kell tekintetni.

Az Európai Gazdasági Térség (EGT) magába foglalja az **Európai Unió** valamennyi tagállamát, valamint Izlandot, Lichtensteint és Norvégiát.

Így tehát az Európai Unió más tagállamából származó gépjárművek esetében az ideiglenes forgalmi engedélyk és ahhoz tartozó ideiglenes rendszámok érvényességének, vagyis a Kkt. és a 326/2011. Korm. rendelet ismertetett rendelkezései alapján annak tisztázása során, hogy az ideiglenes forgalmi engedélyhez kiadott ideiglenes rendszámok „*a jármű külföldre történő kiviteléhez kiadott*” rendszámoknak minősülnek-e, szükséges az Európai Unió jogának alkalmazása.

II. Az Unió szabályozás

Az áruk szabad mozgását – a belső piac négy alapvető szabadságának egyikét – az Európai Unió működéséről szóló szerződés² 28. cikke rögzíti. Ennek (1) bekezdése szerint „*az Unió vámuniót alkot, amely a teljes árukereskedelemre kiterjed, és magában foglalja a behozatali és kiviteli vámok, valamint az azokkal azonos hatású díjak tilalmát a tagállamok között, továbbá közös vámtarifa bevezetését harmadik országokkal fenntartott kapcsolataikban*”. A belső piac megvalósulásához szükséges a kölcsönös elismerés elvének érvényesülése is, melynek lényege, hogy a valamely uniós országban jogszerűen értékesített termék másik uniós országban is értékesíthető, még akkor is, ha a termék nem felel meg az összes műszaki szabálynak (kivételt képeznek ez alól egyes szigorúan meghatározott körülmények).³

Az 1999/37/EK irányelv rendelkezései

Az **Európai Unió Tanácsának** a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó 1999/37/EK **irányelvének** (a továbbiakban: irányelv)⁴ – amelynek való megfelelést a 326/2011. Korm. rendelet 121.§ a) pontja is rögzíti – 4. cikke arról rendelkezik, hogy az irányelv alkalmazásában „*az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a nemzetközi közlekedésben részt vevő jármű azonosításához vagy a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez*”.

Az irányelv 2. cikkének c) pontja szerint a „*forgalmi engedély*” az az okmány, amely bizonyítja, hogy a járművet egy tagállamban nyilvántartásba vették. A b) pont szerint „*nyilvántartásba vétel*” egy járműnek a közúti közlekedésben való részvétel céljára történő

2 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>

3 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=URISERV%3A121001b>

4 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999L0037&from=HU>

forgalomba helyezésének hatósági engedélyezése, beleértve a jármű azonosítását és egy rendszám néven ismert sorsszám kiadását.

Az irányelv szövege nem tesz különbséget az állandó és az ideiglenes forgalmi engedély között, azaz a 4. cikkben foglalt tagállamok közötti elismerési kötelezettség az ideiglenes forgalmi engedélyekre (és ebből következően az ideiglenes rendszámokra) is kiterjed.

III. Az Európai Közösségek Bizottságának értelmező közleménye

Az irányelvnek ezzel az értelmezésével áll összhangban az **Európai Közösségek Bizottságának** a 2007. február 14. napján kiadott és a másik tagállamból származó gépjárművek nyilvántartási eljárásáról szóló **értelmező közleménye**⁵ is (a továbbiakban: értelmező közlemény), melynek célja a bevezetésben foglaltak szerint a gépjárműveknek a nem a vásárlás szerinti tagállamban történő nyilvántartásba vételére, valamint a gépjárművek nyilvántartásának tagállamok közötti átadására vonatkozó közösségi jogszabályokat közérthetően és naprakészen bemutatni, és *„különösen a gépjárművek jóváhagyásával és nyilvántartását végző tagállami hatóságok számára tartalmaz értékes információt, és segíti őket az EK-jogszabályok helyes alkalmazásában”*.

Ebben a fejezetben a közleménynek az ideiglenes forgalmi engedéllyel és rendszámmal rendelkező járműveknek a rendeltetési tagállamból a származási tagállamba történő eljuttatásával kapcsolatos részeivel foglalkozom.

Az értelmező közlemény 4. pontja szerint:

„Gépjárműveket természetesen rá lehet rakni pótkocsira, vagy tehergépkocsira és be lehet vinni egy másik tagállamba. Sok gépjárművet azonban vezetője visz be a rendeltetési tagállamba.

Erre az általános megoldás az, hogy a gépjárművet a származási tagállam szerinti, vagy a rendeltetési tagállam szerinti rendszámtáblával ellátva vezetik. Ezenkívül a gépjármű biztosításnak ki kell terjednie a polgári jogi felelősségre, és a járművezetők számára ajánlatos a „zöld kártyát” – azaz a nemzetközi biztosítási igazolást – maguknál tartani a jármű használata során.

*A **többoldali megállapodás**⁶ aláírása óta azonban valamennyi tagállamban (valamint Andorrában, Horvátországban, Liechtensteinben, Norvégiában és Svájcban) a rendszámtábla*

5 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007SC0169&qid=1459951638374&from=EN>

6 Az Európai Gazdasági Térség tagállamainak nemzeti biztosító irodái között létrejött, 2002. május 30-án aláírt megállapodás, amely a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló, 2003. július 28-i 2003/564/EK bizottsági határozat mellékletét képezi

igazolja, hogy az adott jármű biztosítással rendelkezik. Ennek köszönhetően az aláíró országok egyikének rendszámtáblájával ellátott gépjárművek szabadon mozoghatnak a többi aláíró ország területén anélkül, hogy a határátlépés során a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításukat ellenőriznék.

Kétféle módon lehet jogszerűen gépjárművet vezetni a rendeltetési tagállamba: a gépjármű vagy szakmai, vagy ideiglenes rendszámtáblával rendelkezik.”

Az értelmező közlemény ideiglenes rendszámokkal foglalkozó 4.2 alpontja a következőket említi:

„Sok tagállam vezetett be olyan szabályozást, amely a gépjármű végleges nyilvántartásba vételét, illetve országból való kilépését megelőző rövid időszakban már engedélyezi a gépjármű forgalomba helyezését. Ideiglenes nyilvántartásba vételre általában a jármű származási tagállama szerint kerül sor. A Bizottság álláspontja szerint azonban az áruk szabad mozgásának alapelvéből, illetve a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelvből következően **a származási tagállamnak – területén – el kell fogadnia a rendeltetési tagállam által kiadott rendszámtáblákat és igazolásokat.**”

„Az ideiglenes rendszámmal és forgalmi engedéllyel rendelkező gépjárművek szabad mozgását **kizárólag közlekedésbiztonsági okokból lehet megakadályozni** (a jármű vezetőjének vezetési képessége, a helyi útszabályok betartása, vagy a gépjármű műszaki alkalmassága), amennyiben járműlopás alapos gyanúja merül fel, illetve ha az ellenőrző hatóságokban indokolható kétség merül fel az engedély érvényességével kapcsolatban”.

„A járművezetők számára ajánlatos az adott ország jogszabályai szerinti minimális gépjármű-felelősségbiztosítás meglétét igazoló **„zöld kártyát”** maguknál tartani. A rendeltetési tagállamba való eljutásáig, illetve a rendeltetési tagállamban történő végleges nyilvántartásba vételéig a járműnek **a származási államban működési engedéllyel rendelkező biztosítónál kötött biztosítással kell rendelkeznie.**”

A közlemény **új szabályozásként** hivatkozik a 2005/14/EK irányelvre⁷, mely egy új 4a. cikket illesztett be a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelvbe.

„Az új szabályozás azonban - ... - megállapítja, hogy **amikor egy gépjárművet egyik tagállamból egy másikba szállítanak**, a rendeltetési tagállamot kell a kockázat helye szerinti országnak tekinteni, közvetlenül azon időponttól kezdődően, amikor a jármű **leszállítását a vevő elfogadta**, egy harmincnapos időtartam folyamán, még akkor is, ha a gépjárművet a rendeltetési tagállamban hivatalosan nem vették nyilvántartásba.

Ennek alapján a jármű **vevője** jogosult a lakóhelye szerinti tagállamban biztosítást kötni, annak ellenére, hogy a jármű még külföldi rendszámtáblával rendelkezik (a származási ország ideiglenes rendszámtáblájával). A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a biztosítást a rendeltetési

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32005L0014>

tagállamban kellene kötni. Ilyen biztosítást kínálhat a rendeltetési tagállamban, illetve egy olyan tagállamban székhellyel rendelkező biztosítóintézet, amely szolgáltatási tevékenységet végez a rendeltetési tagállamban a szolgáltatásnyújtás szabadsága, vagy a letelepedés szabadsága alapján.”

A gépjármű rendeltetési tagállamba történő eljuttatásával kapcsolatos lehetséges értelmezési probléma

Az utolsó bekezdésben ismertetettekkel kapcsolatban az értelmező közleményből készített **hivatalos összefoglaló**⁸ *Gépjármű másik tagállamba történő továbbítása* című részének az *Ideiglenes rendszámablával ellátott gépjármű* címe alatti szöveg az ideiglenes rendszámokra vonatkozó résznél úgy fogalmaz, hogy „a biztosítást a rendeltetési tagállamban kell megkötni”.

Ez a megfogalmazás értelmezési – ezáltal jogalkalmazási – problémát vethet fel, mert az értelmező közlemény 4.2 pontjában idézett 2005/14/EK irányelv 4. cikkének szövegéből az következik, hogy ez a szabályozás a gépjármű *szállítására* (*leszállítására*), tehát nem arra az esetre vonatkozik, amikor a más tagállamban megvásárolt járművet a vevő, vagy az ő érdekében/megbízásából valaki más „hazavezeti”.

A kettő közötti fontos különbség az egész értelmező közlemény szövegéből is kitűnik, mivel a szállítás/leszállítás kifejezés csak az „új szabályozás” említésénél kerül elő, azelőtt a 4. pontban, valamint annak – gyártók, összeszerelők, forgalmazók és kereskedők számára kiállított szakmai rendszámmal foglalkozó – 4.1. és a már ismertetett 4.2. alpontjában is a „vezetni”, „közlekedni”, „közlekedésben való részvétel” kifejezéseket használja.

Erre a különbségre utal az is, hogy a szabályozás szerint a jármű leszállítását **a vevőnek el kell fogadnia** és onnantól kell a rendeltetési tagállamot a kockázat helye szerinti országnak tekinteni egy harmincnapos időtartam folyamán, vagyis ez nem vonatkozik arra az esetre, amikor pl. a vevő maga vezeti el a rendeltetési tagállamba a gépjárművet.

A 2005/14/EK irányelv 4. cikkének 4. pontjának angol nyelven közzétett (*és az értelmező közleményben idézett*) szövege⁹ a **dispatch** igét használja, mely a jogi szaknyelvben feladást, megküldést, kiküldést, küldést, postára adást, továbbítást, útnak indítást jelent¹⁰, míg az értelmező közlemény angol nyelven közzétett szövege¹¹ abban az esetben, amikor valaki

8 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=URISERV%3A124283>

9 By way of derogation from the second indent of Article 2(d) of Directive 88/357/EEC, where a vehicle is dispatched from one Member State to another, the Member State where the risk is situated shall be considered to be the Member State of destination, immediately upon acceptance of delivery by the purchaser for a period of thirty days, even though the vehicle has not formally been registered in the Member State of destination.

10 Complex-Jogtár: Angol-magyar jogi szakszótár; Magyar-angol-magyar jogi szakszótár (KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft.; Budapest, 2005)

11 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1459951638374&uri=CELEX:52007SC0169>

elvezeti a járművet a származási tagállamból a rendeltetési tagállamba, következésképpen a **drive** (közlekedik, vezet)¹² igét használja, mely szintén az előbbieken írtakat támasztja alá. A szállítás ebben az értelmezésben az 1959. évi IV. törvényben (régii Ptk.) még külön, de a hatályos Ptk.-ban (2013. évi V. törvény) már nem nevesített **szállítási szerződés**ként ismert halasztott adásvételi szerződésnek felel meg, amely alapján a szállító köteles a szerződésben meghatározott dolgot a kikötött későbbi időpontban vagy időszakban a megrendelőnek átadni, a megrendelő pedig köteles a dolgot átvenni és az árát megfizetni.¹³

A biztosítás

A KRESZ¹⁴ 5. §-ának (1) bekezdés f) pontja szerint a közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, amelyre a külön jogszabályban meghatározottak szerinti kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet fennáll.

Már az értelmező közlemény is kiemelte, hogy az ideiglenes rendszámmal a származási tagállamból a rendeltetési tagállamba történő közlekedés során a gépjármű biztosításnak ki kell terjednie a polgári jogi felelősségre, és a járművezetők számára ajánlatos a „**zöld kártyát**” – azaz a nemzetközi biztosítási igazolást – maguknál tartani a jármű használata során.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 3.§-ának 36. pontja szerint a **zöldkártya** a zöldkártyarendszer országaiban elfogadott, egységes szabványnak megfelelő nemzetközi gépjármű-felelősségbiztosítási igazolvány (kártya), amelyet a nemzeti iroda nevében a biztosítási szerződésnek megfelelően a biztosítók állítanak ki az üzemben tartó számára, a meglátogatott országban megkövetelt gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet meglétének igazolására; a 37. pont szerint pedig a **zöldkártyarendszer** a nemzeti irodák közötti megállapodások alapján az ezen megállapodásokban részes országok rendszere, mely rendszerhez tartozó országok hatóságai a zöldkártyában megtestesülő igazolást az országban megkövetelt gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet igazolásául elfogadják.

Magyarország tagja a zöldkártyarendszernek.

Az értelmező közlemény 4. pontja rögzíti (és a hivatalos összefoglaló is tartalmazza) a többoldalú megállapodásban foglaltak alapján azt, hogy „**a rendszám tábla egyenértékű a biztosítási igazolással**”, melyből az következik, hogy az ideiglenes rendszámmal ellátott gépjárművek is rendelkeznek kötelező felelősségbiztosítással (és az annak igazolására kiadott zöldkártyával), mert anélkül nem is kerül kiadásra az ideiglenes forgalmi engedély, illetve rendszám.

12 Complex-Jogtár: Angol-magyar jogi szakszótár; Magyar-angol-magyar jogi szakszótár (KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft.; Budapest, 2005)

13 1959. évi IV. törvény 379. §

14 A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM Együttes Rendelet

IV. Magyarországon is érvényes az Európai Unió tagállamában kiállított ideiglenes rendszám

Az irányelvből tehát – mivel annak szövege nem tesz különbséget az állandó és az ideiglenes forgalmi engedély között – az értelmező közleményben foglaltak alapján az következik, hogy az egyik tagállamban érvényesen kiállított ideiglenes forgalmi engedéllyel és ahhoz tartozó ideiglenes rendszámmal ellátott gépjármű annak érvényességi idején belül az Európai Unió tagállamainak területén szabadon mozoghat.

A jogszerű közlekedés további feltétele a rendeltetési tagállamban is érvényes gépjármű-felelősségbiztosítás megkötése (mely a többoldalú megállapodás alapján az ideiglenes rendszám kiadásának feltétele is).

A bevezetésben feltett kérdésre ez alapján tehát az a válasz, hogy az ilyen ideiglenes forgalmi engedélyekhez tartozó rendszámok „*a jármű külföldre történő kiviteléhez kiadott*” rendszámoknak minősülnek a 326/2011. Korm. rendelet 47. §-ának (4) bekezdése értelmében is.

V. Az érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés jogkövetkezményei

Az érvénytelen ideiglenes forgalmi engedéllyel, illetve ideiglenes rendszámmal történő közlekedés az érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés szabálysértésnek (Szabs. tv.¹⁵ 221. §), a kötelező-felelősségbiztosítási fedezet hiánya pedig a KRESZ 5. §-a (1) bekezdésének f) pontjában foglaltak alapján a Szabs. tv. 224. §-ának (1) bekezdésében meghatározott közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértésnek minősül.

Ezen felül a 326/2011. Korm. rendelet 97. §-ának (1) bekezdésének b) pontja szerint az ellenőrző hatósági személy a hatósági engedélyt és jelzést a helyszínen elveszi, ha érvénytelen külföldi hatósági engedéllyel és jelzéssel vettek részt a közúti forgalomban.

Az elvett hatósági engedélyt, illetve jelzést aztán a (2) bekezdés alapján közlekedési igazgatási hatóság – miután az ellenőrző hatóság azt neki megküldte – bevonja, illetve visszavonja.

Amennyiben tehát az ellenőrző hatóság (a rendőrség) az ideiglenes forgalmi engedély, illetve rendszám érvénytelenségét állapítja meg a 326/2011. Korm. rendelet alapján, úgy a helyszínen elveszi a hatósági engedélyt és jelzést, valamint helyszíni bírságot alkalmazhat vagy – feljelentés megtételével – szabálysértési eljárást indíthat. Ezek miatt a helyszíni, komoly következményekkel járó intézkedéseknek a lehetősége miatt nagyon fontos, hogy az ideiglenes forgalmi engedélyek, rendszámok és azokhoz tartozó kötelező-felelősségbiztosítási fedezet érvényességének, illetve meglétének az ellenőrzése megfelelő körültekintéssel történjen a hatóság részéről.

¹⁵ a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény

VI. A Debreceni Járásbíróságon folyamatban volt ügyek tapasztalatai

A Debreceni Járásbíróság előtt az Európai Unió más tagállamából származó ideiglenes hatósági engedélyek (forgalmi engedélyek) és azokhoz tartozó hatósági jelzések (ideiglenes rendszámok) érvénytelensége miatt folyamatban volt szabálysértési ügyek történeti tényállása és a szabálysértési hatóság által azokból a szabálysértési felelősségre levont következtetések is nagyon hasonlóak, közel azonosak voltak.

Mind a két ilyen ügyben azért indult elsősorban szabálysértési eljárás 2014-ben, mert az eljárás alá vont személyek által vezetett gépjárművekre kiállított ideiglenes forgalmi engedély és ahhoz tartozó rendszám Magyarország területére a rendőrség álláspontja szerint nem volt érvényes, azok csak a kiállító tagállam, azaz Németország területén jogosítják fel közlekedésre az engedély jogosultját. Az eljárás alá vont személyek által vezetett (és Németországban vásárolt) vásárolt gépjárműveken mind a két esetben az ún. „sárga szélű” ideiglenes rendszám volt felszerelve, melynek érvényességi ideje a kiállítástól számított öt nap, és mind a két ügyben ezen érvényességi időn belül történt az intézkedés.

A két ügy közül a korábbiiban a szabálysértési hatóság ezen kívül a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet hiánya miatt is megállapította az eljárás alá vont személy szabálysértési felelősségét.

Az eljárás alá vont személyek mind a két ügyben arra hivatkoztak, hogy a Németországban vásárolt gépjárműre abból a célból, hogy azt Magyarországra szállíthassák, ideiglenes forgalmi engedélyt, biztosítást és „sárga szélű”, öt napig érvényes ideiglenes rendszámot váltottak ki. Hivatkoztak arra is, hogy az ideiglenes forgalmi engedélyhez kapott tájékoztatáson nem volt megjelölve területi korlátozás.

A szabálysértési hatóság egyik ügyben sem tett eleget maradéktalanul a Szabs. tv. 96.§-ának (1) bekezdés e) pontjában meghatározott rövid indokolási kötelezettségének, mivel a határozatok nem adták indokát annak, hogy mi alapján állapította meg a szabálysértési hatóság azt, hogy ezek a Németországban kiállított ideiglenes hatósági engedélyek és ahhoz tartozó hatósági jelzések miért csak Németország területén jogosítják fel a jogosultjukat közlekedésre, valamint a Szabs. tv. 96. §-ának (1) bekezdés f) pontjában megkövetelt és az érdemi döntés alapját képező jogszabályra történő utalást sem tartalmazták.

A bíróság a korábbi ügyben részletes bizonyítási eljárást folytatott le, mely során a következőket állapította meg:

Németországban kétféle ideiglenes rendszám is alkalmas az ott vásárolt járművek kivitelére.

Az ún. „sárga színű” 5 napos érvényességi idővel rendelkező német ideiglenes rendszám hivatalos elnevezése „*Kurzzeitkennzeichen*”, mely a kiállítástól számított 5. napig érvényes, és amelyet követően a jármű a közúti forgalomban nem vehet részt.

A vonatkozó német jogszabály (FZV-Zulassungsverordnung 16. és 19. §-a) szövege szerint az ilyen hatósági jelzéssel ellátott járművek használatba vehetők vizsgára vitel, próbaút, illetve átszállítási céllal. A jogszabályszöveg alapján az is megállapítható, hogy a német jogszabály megkülönbözteti az ideiglenes rendszámától az ún. kiviteli rendszámot („*Ausfuhrkennzeichen*”) melynek érvényességi dátuma lényegesen hosszabb (ez a rendszám táblán **piros** mezőben van feltüntetve) és amelyre akkor van szükség, ha a jármű „tartósan egy másik országba kerül kivitelre”.

Látszólag a gépjármű kiviteléhez az *Ausfuhrkennzeichen* elnevezésű rendszám tűnik szükségesnek, azonban a tartós kivitelre történő utalás, valamint a *Kurzzeitkennzeichen*-nél szereplő átszállítás miatt ezen jogszabály szöveg önmagában sem értelmezhető akként, hogy az utóbbi csak Németország területén jogosít fel közlekedésre.

A Német Közlekedési Hatóság (Straßenverkehrsamt) internetes portálján¹⁶ közzétett, illetve az ideiglenes nyilvántartásba vétel során a német hatóságok által a vásárlóknak rendszerint ki is adott tájékoztatásból egyértelműen kitűnik, hogy a Német Szövetségi Köztársaság jogszabályai – az irányelvnek és az értelmező közleményben foglaltak szerinti értelmezéssel összhangban – nem rendelkeznek arról, hogy az ideiglenes rendszámmal csak Németország területén lehet részt venni a közúti közlekedésben, mivel **mind a két tájékoztatásban szerepel**, hogy az öt napra szóló ideiglenes rendszámmal (*Kurzzeitkennzeichen*) lehetőség van az Európai Unió tagállamaiban való közlekedésre.

A tájékoztatásban ezen kívül az is szerepel, hogy az ideiglenes rendszám mellé szükség van egy „*nemzetközi biztosítási igazoló kártyára*”.

A bíróság egyrészt a német jogszabályi rendelkezések, másrészt pedig az azzal összhangban lévő 1999/37/EK irányelvnek – az Európai Közösségek Bizottságának a 2007. február 14. napján kiadott és a másik tagállamból származó gépjárművek nyilvántartási eljárásáról szóló értelmező közleményében foglaltakkal összhangban álló – értelmezésével és a rendelkezésre álló tájékoztatások tartalmának figyelembe vételével mind a két esetben megállapította, hogy az eljárás alá vont személyek jogszerűen közlekedtek az öt napos érvényességi idővel ellátott ideiglenes forgalmi engedéllyel és ahhoz kiállított rendszámmal (valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetet igazoló zöldkártyával) az Európai Unió területén, és ezért szabálysértés hiányában megszüntette mind a két szabálysértési eljárást, mely döntés összhangban áll a 326/2011. Korm. rendelet 47. §-ának (4) bekezdésében foglaltakkal.

Debrecen, 2016. április 18.

Dr. Rózsavölgyi Bence
bírói titkár, Debreceni Járásbíróság

16 www.strassenverkehrsamt.de