



1949

**A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁSHOZ KÖTŐDŐ SZABÁLYSZEGÉSEK
TERÜLETI ASPEKTUSAI AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓBAN**

Egyetemi doktori (PhD) értekezés

a szerző neve: Harman Enikő Krisztina

témavezető neve: Dr. Radics Zsolt

DEBRECENI EGYETEM

Természettudományi és Informatikai Doktori Tanács

Földtudományok Doktori Iskola

Debrecen, 2024

Ezen értekezést a Debreceni Egyetem Természettudományi és Informatikai Doktori Tanács Földtudományok Doktori Iskola Társadalomföldrajz-területfejlesztés programja keretében készítettem a Debreceni Egyetem természettudományi doktori (PhD) fokozatának elnyerése céljából.

Nyilatkozom arról, hogy a tézisekben leírt eredmények nem képezik más PhD disszertáció részét.

Debrecen, 2024.

.....
a jelölt aláírása

Tanúsítom, hogy Harman Enikő Krisztina doktorjelölt 2020- 2024. között a fent megnevezett Doktori Iskola Társadalomföldrajz-területfejlesztés programjának keretében irányításommal végezte munkáját. Az értekezésben foglalt eredményekhez a jelölt önálló alkotó tevékenységével meghatározóan hozzájárult. Nyilatkozom továbbá arról, hogy a tézisekben leírt eredmények nem képezik más PhD disszertáció részét.

Az értekezés elfogadását javasolom.

Debrecen, 2024..

.....
a témavezető aláírása

A SZABÁLYSZEGÉSEK TERÜLETI ASPEKTUSAI AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓBAN

Értekezés a doktori (Ph.D.) fokozat megszerzése érdekében
a földtudományok tudományágban

Írta: Harman Enikő Krisztina okleveles geográfus és földrajz tanár

Készült a Debreceni Egyetem Földtudományok doktori iskolája
(Társadalomföldrajz-területfejlesztés programja) keretében

Témavezető: Dr. Radics Zsolt

Az értekezés bírálói:

Dr.

Dr.

A bírálóbizottság:

elnök: Dr.

tagok: Dr.

Dr.

Dr.

Dr.

Az értekezés védésének időpontja: 2004.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	7
1.1. Témaválasztás aktualitása, indokolása	7
1.2. Kutatási kérdések, célkitűzések, hipotézisek	8
1.3. Az értekezés szerkezeti felépítése	9
2. FELHASZNÁLT MÓDSZEREK ÉS ADATBÁZISOK	11
2.1 A földrajzi és időbeli keret meghatározása, kutatási korlátok	11
2.2. Az értekezés során felhasznált szekunder adatforrások	12
2.3. Primer adatforrások	13
2.4. Alkalmazott szoftverek	14
3. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS	15
3.1 Szabályszegek területisége és a közlekedés összefüggései	15
3.1.1. A szabályszegek, a szabálysértés és a bűncselekmény fogalmak	15
3.1.2. Szabályszegeztípusok	16
3.1.3 A fuvarozással és áruszállítással kapcsolatos fogalmak	16
3.1.4. Közigazgatási szankciók	17
3.1.5. Eljáró hatóságok	19
3.1.6. Az ellenőrzések típusai	20
3.2. A kutatás tudományági elhelyezkedése	21
3.2.1. A közigazgatási szabályszegek és jogtudomány kapcsolata a földrajzzal	21
3.2.2. A közlekedési szabályszegek és a pszichológia kapcsolata	22
3.2.3. A közigazgatási szabályszegek és a közigazgatás kapcsolata	22
3.2.4. Az áruszállítás és a fuvarozás, valamint a földrajztudomány kapcsolata	23
3.3. Szabályszegek vizsgálatának példái/lehetőségei	26
3.4. A Magyar Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságának kialakulása	27
4. AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ BEMUTATÁSA A KUTATÁS SZEMPONTJÁBÓL	29
4.1. Nagytérési összefüggések	29
4.2. A nemzetközi forgalom szempontjából is jelentősebb közlekedési útvonalak	30
4.3. Határátkelőhelyek	36
5. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATON ÉS A HATÁRÁTKELŐHELYEKEN LÉVŐ ELLENŐRZÉSI PONTOK	39
5.1. Az Észak-Alföldi régió ellenőrzési pontjai	39
5.1.1 Ellenőrzési pontok vizsgálata az ellenőrzési pontokon megvalósult ellenőrzések számai alapján létrehozott klaszterekben	39

5.1.2 Ellenőrzési pontok vizsgálata utak rendiségére, valamint a határátkelőhelyekre tekintettel	40
5.2 Az Észak-Alföldi régió megyéinek összehasonlítása	45
5.2.1 Az ellenőrzési pontok klaszterei az ellenőrzések száma alapján	45
5.2.2 Az ellenőrzési pontok az utak rendisége alapján	47
5.3 Ellenőrzések a kérdőívek tükrében.....	58
5.4 Részösszefoglalás	59
6. AZ ELLENŐRZÉSEK ÉS A KISZABOTT KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOK HONOSSÁG SZERINTI VIZSGÁLATA.....	60
6.1. Észak-Alföldi régióban az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti vizsgálata	60
6.1.1. Az ellenőrzések honossági szempontokból vizsgálata	60
6.1.2. A közigazgatási bírságok honosság szerinti elemzése	61
6.1.3. A külföldi honosságúak klaszterenként és országokkénti vizsgálata az adatok és a kérdőíves kutatás felhasználásával	63
6.1.4. A magyar honosságú klaszter részletesebb vizsgálata	66
6.2. A megyék összehasonlítása az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti vizsgálata alapján.....	68
6.2.1. Az ellenőrzések honossági szempontokból vizsgálata.....	68
6.2.3 A közigazgatási bírságok honossági szempontokból vizsgálata	71
6.3. A szabályszegések lehetséges okainak feltárása a kérdőívek alapján	74
6.4 Részösszefoglalás	76
7. AZ ELLENŐRZÉSEK ÉS A KISZABOTT KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOK IDŐINTERVALLUM ELEMZÉSE	78
7.1 Az Észak-alföldi régió ellenőrzései és közigazgatási bírságai idősoros vizsgálatban	78
7.1.1 ellenőrzések összesítése az adatok és a kérdőívek alapján	78
7.1.2 A közigazgatási bírságok vizsgálata	81
7.1.3 Az ellenőrzés és a bírság összevetése	83
7.2 A megyék összehasonlítása az ellenőrzései és közigazgatási bírságai idősoros vizsgálatában	85
7.2.1. Ellenőrzések összehasonlítása.....	85
7.2.2 Közigazgatási bírságok összehasonlítása	88
7.2.3. A közigazgatási bírságok és ellenőrzések összehasonlítása	92
7.3 Részösszegzés.....	95

8. KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGGAL SZANKCIONÁLT SZABÁLYSZEGÉSEK TÍPUSAI AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ MEGYEI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁGAINAK ÖSSZESÍTETT ADATAI ALAPJÁN	96
8.1 A három megye közlekedési hatósága által a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok.....	96
8.1.1 A magyar honosságok szabályszegéstípusai és megítélésük a kérdőívek alapján	96
8.1.2 A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság az érintett és szomszédos megyék szerinti lakóhely vagy székhely alapján a szabályszegéstípusainak tükrében	97
8.2 A külföldi honosságúak szabályszegéstípusai	98
8.2.1 A külföldi honosság és klaszterjeinek szabályszegéstípusai	98
8.2.2 A leggyakoribb közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok vizsgálata szabályszegéstípusok alapján	99
8.3. A magyar és a külföldi honosságok szabályszegéstípusainak összehasonlítása, honossági karakterek vizsgálata	100
8.4 Részösszefoglalás	101
9. ÖSSZEFOGLALÁS	102
9.1. Hipotézisek megválaszolása	102
9.2. Az értekezés új és újszerű eredményei	113
9.3. Gyakorlati hasznosítás és további kutatási lehetőségek	114
10. SUMMARY.....	117
11. FELHASZNÁLT IRODALOM	134
12. JOGSZABÁLYI ÉS INTERNETES HIVATKOZÁSOK	146
13. ÁBRA – TÁBLÁZAT- MELLÉKLET- ÉS KÉPJEGYZÉK	147
14. MELLÉKLETEK.....	153
15. KÉPEK.....	239

1. BEVEZETÉS

1.1. Témaválasztás aktualitása, indokolása

A közúti áruszállítás és fuvarozás egy komplex társadalmi gazdasági rendszer, amellyel közvetve és/vagy közvetlenül mindenki találkozhat. A közúti áruszállítás és fuvarozás kutatásának aktualitását négy oldalról közelíthetjük meg, egyrészt az áruszállítási tevékenységek várható növekedése, a közlekedésbiztonság előtérbe kerülése, hazánk földrajzi fekvése, valamint a földrajzi szakirodalom egyik kevésbé kutatott témájának erősítése oldaláról.

Az Európai Bizottság előrejelzése szerint az EU 27 tagállamában 2050-ig az **áruszállítási teljesítmények dinamikus növekedése** várható. Ez a növekedés a nehéz és könnyű haszongépjárművekkel végzett áruszállítási teljesítményt is érinti. Ebben a szegmensben a 2005. bázisévhez viszonyítva 2050-re 40-50%-os növekedést prognosztizálnak, annak ellenére, hogy az EU 2011-es közlekedéspolitikai Fehér Könyve célul tűzte ki, hogy „2050-re a 300 km-nél hosszabb távú közúti áru fuvarozás 50%-át más közlekedési módoknak kell átvállalnia” (EC, 2011, p.10).

A **közlekedésbiztonság** a motorizáció növekedésével egyre hangsúlyosabbá vált világszerte, melyet mi sem bizonyít jobban, mint az, hogy az ENSZ 2020-ban öt pillért és 4 területet magába foglaló mátrixban fogalmazta meg a közlekedési biztonság alapvető akcióit. A pillérek (járművek, közlekedők, utak, hatékony vészhelyzeti reagálás és közúti biztonság menedzsment pillér) és a területek (jogszabályok, jogkövetés kikényszerítése, oktatás és technológia) szoros kapcsolatban állnak egymással. A területek között hangsúlyosan megjelenik a szabályok betartásának kikényszerítése (OECD, 2016).

Napjainkban az Európai Unión belül is kiemelt figyelem összpontosul a közlekedésbiztonságra, melyet a Vision Zero koncepció fémjelez. A Vision Zero rendszerszemléletű koncepciót („végül senki sem fog meghalni vagy súlyosan megsérülni a közúti közlekedési rendszerben”) az 1990-es években először a svéd parlament fogadta el, mint szakpolitikai innovációt, (Swedish Parliament, 1997a, 1997/98:TU4) és világszerte egyre több ország tette közlekedésbiztonsági fókuszába. (Tingvall & Haworth, 1999; Johansson, 2009; Belin et al., 2012). Ez azt jelenti, hogy bár a balesetek elkerülhetetlenek, ugyanakkor a súlyos és az emberi életet veszélyeztető balesetek száma csökkenthető. Ennek érdekében olyan közlekedésbiztonsági rendszerek kialakítására kell törekedni, amelyek tolerálják az emberi hibákat, illetve veszély és baleset esetén a gyors beavatkozást segítik elő, továbbá a prevenciót helyezik fókuszba (Tingvall & Haworth, 1999; Johansson, 2009; Kristianssen et al., 2018; Kim et al., 2017). A Vision Zero rendszerszemléletű koncepció alapjait a harmadik mobilitási csomag részeként az Európai Unió Bizottsága is átvette és célként fogalmazta meg, hogy 2050-re a közúti közlekedés során bekövetkezett balesetben elhunytak és a súlyosan sérültek száma megközelítse a nullát (EC, 2018). Ugyanakkor egy közbülső cél is megjelenik, mely 2030-ra a közúti halálesetek és a közúti súlyosan sérültek számának is 50-50%-os csökkentését irányozza elő 2019-hez képest.

Az EU Vision Zero elve négy pillérre alapozva határozza meg a beavatkozási területeket:

- Biztonságos utak és útpadrák (Infrastructure-safe roads and roadsides),
- Biztonságos járművek (Safe vehicles),
- Közlekedők (Safe road use),
- Gyors és hatékony vészhelyzeti reagálások (Fast and effective emergency response).

A célok elérése érdekében a szabályok betartásának kikényszerítése is kiemelt fontossággal bír, ezért a „Közlekedők” pillér része a jogszabálysértések szankcionálása. (EC, 2019).

A közlekedésbiztonsági szempontok mellett a gazdaságos és fenntartható szállítást, mint prioritást, Magyarország földrajzi fekvése, gazdaságpolitikai helyzete még hangsúlyosabbá teszi. Ebből a szempontból **Magyarország kedvező földrajzi fekvése** miatt is szükséges e témakör mélyrehatóbb vizsgálata, mert az ország Kelet–Nyugat– és Észak–Dél Európát összekötő útvonalak metszéspontjában fekszik, így a nemzetközi áruszállítás lebonyolításában is kiemelt szerepet élvez.

A közúti áruszállítók és fuvarozók szabályszegéseinek vizsgálata a hazai és nemzetközi szakirodalom **egyik kevésbé kutatott témája**. Ez a megállapítás halmozottan igaz a földrajztudományi szempontú kutatásokra (Erdősi, 2002; Rodrigue, 2006; Derudder et al., 2019). Annak ellenére, hogy a közúti áruszállítás a gazdaság és a társadalom egyik alapvető alkotóeleme, a versenyképes régiók egyik fontos jellemzője (Erdősi, 2002), így hangsúlyos érdek, hogy e terület zavartalanul működjön, illetve a jogszabályi feltételeknek és előírásoknak megfeleljen.

1.2. Kutatási kérdések, célkitűzések, hipotézisek

A kutatási kérdések strukturált tematikájúak. Az első négy kérdés az ellenőrzéseket **befolyásoló** adottságokra és hatásokra (határmenti fekvés, úthálózat, COVID-19 járvány, ellenőrzési stratégia) irányulnak, ezekből három külső, egy pedig belső tényező. Az utolsó két kérdés pedig az **ellenőrzés közigazgatási folyamatának logikáját** követve először a főbb ellenőrzési pontokra fókuszál, végül pedig a honosságra és a szabályszegéstípusokra (1. táblázat).

1. táblázat Kutatási kérdések (K), célok (C) és a kapcsolódó hipotézisek (H)

Probléma/kérdés	Cél	Hipotézis
K1.: A vizsgált megyék földrajzi fekvése befolyásolja-e a külföldi honosságuk ellenőrzését és a közigazgatási bírságok számát, összetételét?	C1.: Bemutatni a megyék nagytérési összefüggéseit, a nemzetközi forgalom szempontjából kiemelkedő közlekedési útvonalakat és a határátkelőhelyek forgalmát. C2.: Elemezni a Közlekedési Hatóságok ellenőrzési és közigazgatási bírság adatait honosságok szerint területi (megyei) és idősoros elemzésben.	H1: A határmenti fekvés, mint helyzeti energia a külföldi honosságuk ellenőrzési és közigazgatási bírság volumenét, továbbá összetételét nagy mértékben befolyásolja, ezért Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Hajdú-Bihar megyétől elkülönülő jellegzetességeket mutat .
K2.: Milyen összefüggések vannak a megyék közúthálózatának összetétele és az ellenőrzések, valamint a meghíányolások száma között?	C3.: Bemutatni a megyék úthálózatszerkezetét. C4.: Az ellenőrzések és a meghíányolási jegyzőkönyvek adatainak elemzése teherforgalom, fajlagos mutató és úthosszúság alapján területi egységenként.	H2.: Az ellenőrzések és a meghíányolási jegyzőkönyvek a megyén belüli úthálózat hosszával és az átlagos tehergépkocsi forgalommal arányosak minden megyében.
K3.: A vizsgált időszakban elkövetett, közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegések tendenciáit hogyan befolyásolta a COVID-19 világjárvány és a kiszabott közigazgatási bírságok száma alakulásának változásaiban, vannak-e a honosság szerinti, valamint megyebeli különbségek?	C5.: Bemutatni a COVID-19 világjárvány hatását a hazai és nemzetközi áruszállítás és fuvarozás szempontjából. C6.: A közigazgatási bírságok számának időbeli alakulását területi szinteken és honossági klaszterekben.	H3.: A COVID-19 hatására a közigazgatási bírságok száma csökkent az áruszállítás és fuvarozás keresztmetszetének és az ellenőrzések számának csökkenése miatt az összes közigazgatási bírság tekintetében, ugyanakkor ez nem egyenlő mértékben érintette a magyar és a külföldi honosságokat .

		H4.: A határmenti fekvésű megyék közigazgatási bírságolási tendenciái nagy visszaesést mutatnak a nemzetközi áruszállítás és fuvarozás keresztmetszetének csökkenése miatt.
K4.: A Megyei Közlekedési Hatóságok ellenőrzési stratégiáiban , szakmai mozgásterében van-e különbség, ha igen, ez miben nyilvánul meg és mi a következménye?	C7.: Elemezni az ellenőrzési pontok, az ellenőrzések és a meghíányolási jegyzőkönyvek számát, kiemelve az utak rendiségével és a társadalmi-gazdasági fejlettséggel való összefüggéseket.	H5.: A közigazgatási jellegből adódóan nincs a megyei Közlekedési Hatóságok ellenőrzési stratégiáiban különbség .
K5.: Hol helyezkednek el a főbb ellenőrzési pontok és milyen arányosság van a főbb ellenőrzési pontokon (1000 db feletti ellenőrzési klaszter) az ellenőrzések, valamint az átlagos tehergépkocsi forgalom között?	C8.: Az ellenőrzési pontok klaszterezése több tényező (utak rendisége, keresztmetszeti tehergépkocsi forgalmi adatok, földrajzi elhelyezkedésük) figyelembe vétele alapján.	H6.: A főbb ellenőrzési pontok ipari területek közelében vannak. H7.: A főbb ellenőrzési pontokon az ellenőrzések száma arányos az átlagos tehergépkocsi forgalommal .
K6.: Milyen összefüggés mutatható ki az Észak-Alföldi régió útjait gyakrabban használó és szabályszegést elkövetők származási országai , valamint a jellemző szabályszegéstípusok között?	C9.: Bemutatni az ellenőrzött és közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok összetételét területi és honosság szerinti vizsgálatban. C10.: A külföldi honosság klaszterben számbeli rangsor és fajlagos mutató alapján gyakoriságvizsgálat. C11.: A szabályszegéstípusok és a szabályszegést elkövetők nemzetiségi adatainak összehasonlítása.	H8.: Az Észak-Alföldi régió közúti közlekedési hálózatát leggyakrabban a régióval szomszédos országok képviselői használják áruszállítás és fuvarozás céljából. H9.: A magyar és külföldi honosságok áru fuvarozás és szállítás területén elkövetett szabályszegéstípusai különböznek . H10.: Az elkövetett szabályszegéstípusok és az elkövetők honossága között szoros korreláció van.

1.3. Az értekezés szerkezeti felépítése

A dolgozat szerkezete **három fő részre tagolódik**: az első rész a módszerek és az elméleti keret ismertetése, ezt követi a Megyei Közlekedési Hatóságok ellenőrzéseinek és azok eredményeinek vizsgálata, az utolsó részben pedig kutatás eredményeinek bemutatására kerül sor.

Az **első részben az alkalmazott módszerek** leírása után kerül sor a **szakirodalmi kitekintésre** (3. fejezet), ez magába foglalja a szabályszegések területisége és a közlekedés kapcsolatrendszerének elemzését, a szabályszegés vizsgálatának tudományági elhelyezkedésének vizsgálatát, különös tekintettel a földrajztudományra, és röviden bemutatásra kerül a Közlekedési Hatóság története is.

A dolgozatban a **3. fejezet** azért kapott nagyobb hangsúlyt, mert a szabályszegésekkel, illetve elődjével a kihágásokkal földrajzi szempontból nem, vagy csak érintőlegesen foglalkoztak. Éppen ezért fontos volt a **téma történeti felsejtése**, mivel a szabályszegések a kihágásból eredeztethetőek, és ennek története több évtizedre nyúlik vissza. A fejezeten belül a másik fontos részterület a **szabályszegések tudományági elhelyezkedésének vizsgálata**, kiváltképpen a földrajztudományra, ez a kérdéskör azért került fókuszba, mert a szabályszegések vizsgálata a földrajztudományon belül is eddig háttérbe szorult, továbbá a bűnözésföldrajznak is a látókörét bővíti. Ebben a fejezetben a **magyar közlekedési hatóság** története is központba került, amelyből közigazgatási földrajzi következtetések vonhatóak le a centralizáció és decentralizáció közigazgatási ciklusairól.

A dolgozat második fő része (4-8. fejezetek) a kutatás szempontrendszerei alapján mutatják be a szabályszegéseket és azok térbeli vetületeit. Ebben a részben a határmenti fekvés és a szabályszegések összefüggéseinek vizsgálata során alapvető a **vizsgált terület a nagytérégi összefüggéseinek, közlekedési kapcsolatainak elemzése**, melyet a 4. fejezet tartalmaz.

A kutatási terület bemutatása után az 5. fejezetben az **ellenőrzési pontok helyeit** az ellenőrzések és a meghíányolások alapján analizálom, eloszlásukat, kapcsolatukat a főhálózati tehergépkocsiforgalommal, a közlekedési hálózat hosszával és a főbb ellenőrzési pontok kijelölésének indokoltságát is vizsgálom.

A 6-8. fejezetben a szabályszegések vizsgálatát a **honosságok** alapján elemzem különböző szempontok szerint: **ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok vizsgálata a teljes vizsgálati időszakra, évekre és szabályszegéstípusokra**.

Az 5-8. fejezet **hasonló tematikai felépítésűek**, először az Észak-Alföldi régió adatait analizálom és végül a megyék összehasonítására kerül sor, továbbá minden fejezet egy - egy a kutatási kérdésekre összpontosító rövid összefoglalóval zárul.

A dolgozat **záró részében** az „Összefoglalás” című fejezetben kerül sor a **hipotézisek megválaszolására**, és a kutatómunka **eredményeinek** és számos **gyakorlati hasznosításának** bemutatására, amely nemcsak az áruszállítás és fuvarozás szakterületén dolgozók számára lehet hasznos, hanem a jogalkotók, úttervezőmérnökök részére is. A gyakorlati hasznosítás spektruma széles, a mindennapi munkavégzés során szerzett tapasztalatokra épülnek, megjelennek benne bottom-up kezdeményezésként a vállalkozók, gépjárművezetők és közigazgatási folyamatban résztvevő ellenőrök és ügyintézők javaslatai is. A fejezet zárogondolatiban pedig a kutatás eredményei alapján a jövőbeni **lehetséges kutatási irányok** meghatározása történt.

2. FELHASZNÁLT MÓDSZEREK ÉS ADATBÁZISOK

2.1 A földrajzi és időbeli keret meghatározása, kutatási korlátok

Az értekezés a Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, illetve Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Kormányhivatalainak Közlekedési Hatóságai (továbbiakban Megyei Közlekedési Hatóság) által az illetékességi területen végzett **közúti és telephelyi ellenőrzéseket**, illetve ezek során megállapított **szabályszegések** miatt kiszabott **közigazgatási bírságok területi sajátosságait** helyezi fókuszába.

A közúti és telephelyi ellenőrzések két **célcsoportra** terjednek ki:

- a **külföldi** hatósági jelzéssel közlekedő járművek üzemmentartói és külföldi lakóhellyel rendelkező gépjárművezetői (továbbiakban külföldi honosságúak),
- **magyar** hatósági jelzéssel közlekedő járművek üzemmentartói és magyarországi lakóhellyel rendelkező gépjárművezetői,

akik díj ellenében végzett árutovábbítást (fuvarozást) és/vagy sajtószámlás közúti áruszállítást, mint tevékenységet végeznek.

A kutatási terület kiválasztásának fő motiváló tényezője volt, az adatok hozzáférhetősége mellett, hogy legyen EU-s külső, belső határ, valamint olyan közigazgatási egység is, amely nem határmenti fekvésű. Kiválasztási szempont volt továbbá, hogy a határmenti fekvésű megyék közül legyen olyan területi egység, amely egy, illetve több országgal, köztük EU-n kívül is határos. Ezen szempontok alapján esett a választás az Észak-Alföldi régióra, melynek megyéi:

- Hajdú Bihar megye Romániával (EU-belüli országgal) határos
- Jász-Nagykun-Szolnok megye pedig nem határmenti fekvésű megye
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye három országgal határos (Ukrajna- EU-n kívüli, Románia, Szlovákia- EU-n belüli).

A vizsgálat a 2017. január 1. és 2021. december 31. közötti időszakot öleli fel. Ennek a keretnek a meghatározását olyan jelentős jogszabályi változások indokolják, amelyek az adatok összehasonlíthatóságát befolyásolták. Az EU-s jogszabályokkal ezen belül is az I. mobilitási csomag jogharmonizációjával összhangban 2022. május 21-től a 2,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépjárművel is engedélykötelessé vált a díj ellenében történő belföldi vagy nemzetközi közúti áru fuvarozási szolgáltatás. A korábbi időszakban ez a mérőszám a 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépjárművekre vonatkozott. Ennek következtében a 2022. évi és azt követő statisztikai adatok a téma szemszögéből való összehasonlítása nem lenne egzakt, hiszen szélesebb körre terjed ki az ellenőrzöttek listája. Ebből a szempontból visszafelé elő irányoztam az öt évet.

Számos **kutatási korlátba** ütköztem, melyek egyrésze az adatvédelmi előírások, másrésze pedig a közigazgatási adatszolgáltatás korlátozottságából fakadt, a kutatási korlátok egy részét sikerült részlegesen feloldani, más részét pedig nem:

- A hatósági ellenőrzés eredendő tulajdonsága miatt a közúton történő ellenőrzés céljából megállított gépjárművezetők és a gépjárművek üzemmentartóinak **kérdőíves kutatási módszerekkel** történő vizsgálata nem lehetséges. A kutatási korlát feloldása érdekében a digitális tachográfkártyát igénylő gépjárművezetőket és üzemmentartói kártya iránt kérelmet benyújtó társas vállalkozások képviselőit és egyéni vállalkozókat kérdeztem meg. A célcsoport csak egy részének a felmérése így elérhetővé vált, hiszen ebben az esetben csak magyar honosságúak véleményének, nézeteinek, megállapításainak megismerésére volt lehetőség, továbbá van pozitívuma is: ellenőrzés esetén az ügyfelek egy része feszültté, stresszesebbé válik és ez hatással lett volna a kérdésekre adott válaszokra is. Ezzel szemben az üzemmentartó és digitális tachográfkártya hivatali ügyintézése nyugodtabb, külső tényezőktől függetlenebb környezetben történik, így feltehetően átgondoltabb válaszok érkeztek. A külföldi áruszállítók

és fuvarozók kérdőíves kutatása viszont nem valósulhatott meg. A kérdőívezés csak a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatalnál volt, amely a digitális vezetői tachográfártya igénylése esetén országos hatás-és illetékességi területtel rendelkezik.

- Szabályszegés esetén a kiszabott szankciók közül a leggyakoribbak a **figyelmeztetés** és a **közigazgatási bírság**. Ezek közül csak a közigazgatási bírságot vizsgálom, ugyanis a figyelmeztetésről, mint szankcióról nincs a régióra kiterjedő egységes, nyilvános és hozzáférhető adatbázis. Ugyanez vonatkozik a telephelyi ellenőrzések számára is, ugyanis a telephelyi ellenőrzések esetén az ellenőrzések adatait tartalmazó jegyzőkönyv a közúti ellenőrzésekkel ellentétben nem kerül feltöltésre az Építési és Közlekedési Minisztérium adatközpontjába, de mégsem hagyható ki az elemzésből, mivel a közigazgatási bírságokat kezelő ún. CSEKK program tartalmazza a telephelyi ellenőrzések során kiszabott közigazgatási bírságokat, és ez a program nem tudja elkülöníteni ezeket, tehát a bírság tényéről van tudomásom, de az ellenőrzések számáról nem.
- A közúton történő ellenőrzések ellenőrzési pontokra koncentrálódnak. Az **ellenőrzési pontok** többségénél más kilométerszelvényben (továbbiakban kmsz) van az út jobb és bal oldala szerinti megállítótér, ezek **összevonásra kerültek** pl. a 4. sz. főúton Nyíregyháza közelében jobb oldalon (Debrecenből Nyíregyháza felé) a 4/265. kmsz-ben, a baloldalon (Nyíregyházáról Debrecen felé) a 4/264. kmsz-ben van a kiépített ellenőrzési pont. Az összevonások másik oka az volt, hogy vannak olyan rövidebb, kisebb forgalmú másodrendű utak, ahol nincs kiépített ellenőrzési hely, és az ellenőrzések a vizsgált öt évben szórtak voltak, így nem volt értelme kilométerszelvényt meghatározni: a Hajdú-Bihar megyei 4811-es út, amely 16,3 km hosszúságú és a 3., 5., 6., és 7. kmsz-ben voltak ellenőrzések. Az összevonásnál figyelembe vettem, hogy főbb útkereszteződési csomópontot ne érintsen az összevonás, ebből kifolyólag összevonásra került a 34. sz. főút 27. kmsz, 29. kmsz, 32. kmsz, mert a 34-es főútba ezen útszakaszokon nincs becsatlakozó főút. Az úthálózati csatlakozások miatt nem került összevonásra a 34 - es főút 35. km szelvénye az előbbiekhöz (34. sz. főút 27. kmsz, 29. kmsz, 32. kmsz), mert ebben a metszetben csatlakozik a 34-es főúthoz 3403. sz. út. A megyehatárokat is tekintettel voltam, emiatt nem kerültek összevonásra a 36/27. kmsz (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) és a 36/26. kmsz (Hajdú-Bihar megye), mivel ez különböző Kormányhivatalok illetékességi körébe tartozik. A Debrecen, Kishegyesi út 272. szám alatti ellenőrzési pont az M35-ös autópálya adataihoz került, annak ellenére, hogy ez az ellenőrzési pont nem az autópályán van, hanem az autópálya fel/lehajtójánál, és innen csak egy kis forgalmú út vezet Ondód felé. Ebben a csomópontban a forgalom legnagyobb része az autópályát használók közül kerül ki.
- Az **ellenőrzési pontokon a megállított járművek honossága** tekintetében nem állnak rendelkezésre hozzáférhető adatok. Ország-honosság összetételi adatok csak illetékesség szerinti megyei bontásban állnak rendelkezésre az ellenőrzöttek tekintetében. A közigazgatási bírságok esetében állnak rendelkezésre lakó/székhely szerinti települési adatok. Az adatok korlátozottságát a közigazgatás sajátossága mellett az okozza, hogy a tanulmányban felhasznált adatok több adatbázisból lettek leszűrve és az adatbázisok más-más szempontok alapján gyűjtötték össze az adatokat, továbbá, hogy a konkrét szabályszegéstípusok miatt kiszabott közigazgatási bírságok csak a közigazgatási eljárás határozathozatali fázisában kerülnek megállapításra.
- Nem állnak rendelkezésre a **honosságokra vonatkozó** hivatalos és elérhető statisztikai adatok, mind a **határátlépések**, mind a **közúthálózat forgalmi adatai** tekintetében.
- A **mellékálózat megyei forgalmi adatai** nem hozzáférhetőek, de ez a korlát nem számottevő, mivel a közúti ellenőrzéseknek csak a 4,47%-a valósul itt meg.

2.2. Az értekezés során felhasznált szekunder adatforrások

A szekunder adatforrások területén egyrészt összegyűjtöttem, rendszereztem és elemeztem a témában megjelent releváns **hazai és külföldi szakirodalmakat**, másrészt statisztikai adatbázisok adatait is értelmeztem (1. melléklet).

A bírsággal szankcionált szabályszegések kutatása - interdiszciplináris jellege miatt - több tudományt is érint, így - többek között - közigazgatás-, közlekedés-, jog- és földrajztudományt. A földrajztudományon belül pedig a bűnözés-, közlekedés- és közigazgatásföldrajzhoz kapcsolódik szervezettebben a kutatási terület. E területekhez kapcsolódó szakirodalmak rendszerezésén túl kiemelten kezelttem a közlekedési szabályszegésekkel foglalkozó szakirodalmak áttekintését, az értekezésben tárgyalt fogalmak tisztázását, valamint a magyar közlekedési hatóság bemutatására is figyelmet fordítottam a szakirodalmi források összeállításánál.

A **hazai statisztikai adatokat** részben a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Konceptió I., Hajdú-Bihar megye területfejlesztési koncepcióját megalapozó feltáró-értékelő vizsgálat és a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területfejlesztési Konceptió 2021–2030 I. Helyzetfeltárás valamint a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, Gazdaság- és Vállalkozáskutató Intézet (MKIK GVI) által készített „Fejlődő és leszakadó járáások – 2017. Magyar járáások társadalmi-gazdasági profilja a Járási Fejlettségi Mutató alapján” című dokumentumokból használtam fel (1. melléklet).

2.3. Primer adatforrások

A közúti ellenőrzések vizsgálata akkor teljeskörű, ha abban megjelennek a közúti ellenőrzéssel foglalkozó ügyintézők, ellenőrök tapasztalatai, véleményeik, észrevételeik, hiszen a munkájuk során közvetett vagy közvetlen módon találkoznak a szabályszegésekkel. Ennek érdekében primer kvantitatív kutatásom során a közúti ellenőrzésben és a közigazgatási bírságolási folyamatban résztvevő kormánytisztviselők számára összeállítottam egy **kérdőívet**, melyet a dolgozatban kiértékeltem (2-4. melléklet).

A kérdőíves felmérés során a három megye Kormányhivatalainak Közlekedési Hatóságainál **a közúti és telephelyi ellenőrzés közigazgatási folyamatában résztvevők** 21 db kérdőívet töltöttek ki (2. melléklet), az áruszállítással és fuvarozással foglalkozó **egyéni és társasvállalkozók** 37 db kérdőívet (3. melléklet), a **gépjárművezetők** pedig 192 db kérdőívre válaszoltak (4. melléklet). A gépjárművezetőket érintő kérdőívek száma 2021-ben a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatalban gépjárművezetői digitális tachográfkárttyát igénylők 10,15%-a, az egyéni és társas vállalkozók esetében ez a viszonyszám az üzembentartói digitális tachográfkárttyát igénylők 23,72%-a. Az adatokból látszik, hogy a gépjárművezetői kérdőívek kitöltési hajlandósága alacsonyabb volt, mint az egyéni-és társas vállalkozók esetében.

A kérdőíves kutatás, valamint a kérdőívek jóváhagyása is a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal **főispánjának írásos engedélyével történt és adatvédelmi, valamint adatkezelési rendelkezéseket nem sértettek.**

A gépjárművezetők részére készített kérdőív felépítése (4. melléklet) öt szerkezeti egységre bontható. Az első részben a kérdések az iskolai végzettségre és a szakmai tapasztalatokra fókuszáltak. A második részben a szabályszegések elkövetőire, valamint a szabályszegéstípusokra és a vonatkozó jogszabályok ismeretére vonatkozó kérdések jelentek meg. A harmadik részben a mindennapi munkavégzéssel kapcsolatos információk felmérésére került sor, a negyedik rész a véleményeket gyűjtötte össze közúti ellenőrzésekhez kapcsolódóan, az ötödik rész pedig a COVID-19 világjárvány okozta hatásokat vizsgálta.

A **kérdőívek az adott célcsoporthoz illeszkedő speciális kérdéseket is tartalmaztak. A közigazgatásban résztvevők részére készített kérdőív** a munkafolyamatok részletesebb értékelését célozza meg (2. melléklet). E szegmens 21 db kérdőívet küldött vissza, ebből 6 db Hajdú-Bihar, 5 db Jász-Nagykun-Szolnok és 10 db Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéből érkezett. Ezek kiértékelése a kevés darabszámra tekintettel nem megyénként történt, továbbá a válaszok között egy esetben voltak megyespecifikusak, ezek a kérdések a közlekedésbiztonsági szempontból veszélyes ellenőrzési pontokra irányultak, így ezek megyénként kerültek elemzésre.

Az **egyéni és a társas vállalkozások számára készített kérdőívek**, annyiban térnek el az előzőktől, hogy az első részben a vállalkozás típusának és foglalkoztatási, nettó árbevételének felmérésével is kiegészült, mert így lehet kategorizálni a vállalkozásokat, továbbá a COVID-19 pandémia okozta hatásokat is mélyebben felméri a vállalkozási oldalról (3. melléklet).

A kérdőívek kiértékelését nem külön fejezetben fejtettem ki, hanem a kérdéseket témaspecifikusan kapcsoltam a fejezetekhez (1. melléklet).

Primer kutatásomhoz többféle **adatbázist** használtam. Az adatok egyrésze ún. **szakrendszeri adatok**, a közigazgatási bírságokra vonatkozó adatokat az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) kezelésében lévő CSEKK ONLINE program segítségével gyűjtöttem össze, továbbá 2022-ben az ITM szolgáltatott adatokat az ellenőrzötték honosságára vonatkozóan is, az ellenőrzési pontok adatait 2023-ban az Építésügyi és Közlekedési Minisztérium (ÉKM) adta. Mindkét esetben minisztériumi engedélyeket kértem az adatok felhasználásához. Annak ellenére, hogy az ITM jogutódja 2022. november 22-től az ÉKM, a táblázatok és ábrák egyrészénél az ITM-et szerepeltettem, tekintettel arra, hogy az adatfelhasználási engedélyt az akkor még működő ITM adta. A szakrendszeri adatok másik részét az ÉKM hozzájárulásával tanulmányozhattam, így ezek forrásának ezt a minisztériumot jelöltem meg. A kutatás során nehézséget jelentett, hogy két egymástól független adatbázist kellett összeillesztenem, egyrészt az ellenőrzések helyeit, tartalmazó minisztériumi adatbázist, másrészt pedig a kiszabott közigazgatási bírságokat tartalmazó CSEKK Online program adatait, melyeket az adatkezelési előírásoknak megfelelően anonimizáltam. Az adatokból számos ábra készült, amelyek többsége saját szerkesztés, a nem saját szerkesztéseket feltüntettem, a minisztériumi adatszolgáltatások éveit nem tüntettem fel külön, mert a fentiekben már megjelöltem (1. melléklet).

A **hazai statisztikai adatok** másik részét a KSH, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. és a Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság adatbázisa, a nemzetközi adatokat az Eurostat adatbázisa szolgáltatta (1. melléklet).

A kutatási terület számos jogszabályt érint, ezért a **jogforrásokat** is áttekintettem, ezek egyrésze a magyar, másrésze pedig az EU-s irányelvek.

A primer kutatásom fontos részét képezték a **munkatapasztalataim**. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal Engedélyezési, Műszaki és Fogyasztóvédelmi Főosztályán, mint közlekedés - igazgatási szakügyintéző részt vettem a közúti ellenőrzéseken, a közigazgatási szankciókat kiszabó közigazgatási eljárásban ügyintézőként tevékenykedtem, a közigazgatási bírságokat felvezettem a szakigazgatási rendszerekben (CSEKK program, Közigazgatási Szankciók Nyilvántartása), a befizetett bírságokat bejegyeztem CSEKK programban, a közigazgatási bírságot nem teljesítők határozatait és adatait V-kapun keresztül továbbítottam a NAV felé végrehajtásra.

Fajlagos mutatókat használtam egyes tématerületek összehasonlításához pl. közigazgatási bírság fajlagos mutató:100 ellenőrzésre jutó kiszabott közigazgatási bírság, meghiányolási fajlagos mutató: 100 ellenőrzésre jutó meghiányolási jegyzőkönyv száma¹.

A kutatás során a következtetések és összefüggések levonása céljából **klasztereket** képeztem, egyrészt honossági, másrészt pedig az ellenőrzési pontok adataiból.

2.4. Alkalmazott szoftverek

Az empirikus kutatás alapjául szolgáló kérdőíves adatok kiértékelését, a TIM kezelésében lévő 2470 db adatot **anonimizáltam** a hatályos adatkezelési irányelveknek, jogszabályoknak megfelelően, továbbá az ÉKM adatszolgáltatásából kapott 38915 db adat szűrését, rendszerezését, valamint a dolgozatban lévő az ábrákat és táblázatokat a **Microsoft Excel** program segítségével végeztem el. Az adatok térképi megjelenítéséhez a **Microsoft Excel és a QGIS programokat** használtam.

¹ Kizárólag a mellékhálózaton lévő ellenőrzési pontok egyedi elemzésénél, már ilyen fajlagos mutató (100 ellenőrzésre jutó meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv) készítése irreleváns volt, mert egy kisebb forgalmú mellékúton a forgalom nagysága ezt nem indokolja. Gyakorlati hasznossága ilyen jellegű mutatóknak nincs, ha egy kis forgalmú mellékúton pl. 10 ellenőrzésből 2 db meghiányolást tartalmazott az öt éves periódusban (100 ellenőrzésre 20 meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv), hiszen ezen az útszakaszon a csekély forgalom miatt csak demonstratív jellegű az ellenőrzés és ezért nagy idő, pénz hatékonyság veszteség lenne, ha a közúti ellenőrök itt végeznék munkájukat, szemben egy olyan nagyobb forgalmú úton, ahol 1000 ellenőrzésből 200 db hiányszámot megállapító jegyzőkönyv készült, továbbá az összehasonlítást torzítaná.

3. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS

3.1 Szabályszegések területisége és a közlekedés összefüggései

3.1.1. A szabályszegés, a szabálysértés és a bűncselekmény fogalmak

A hétköznapi életben gyakran keveredik e három fogalom, pedig a szabályszegés nem keverendő össze a szabálysértéssel és a bűncselekménnyel. A közbeszédben a legnagyobb zavar a szabálysértés és a szabályszegés elkülönítése során jelentkezik, a fogalmak nem azonosak, így nem tekinthető egymás alternatíváinak.

3.1.1.1. Szabályszegés

A szabályszegés fogalma:

A közigazgatási szabályszegések a **kihágásból eredeztethetőek** (Nagy, 2022). A szabályszegés fogalmát nem találjuk egzakt módon a jogszabályokban, csak törvényi szintű ráutalást: Az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvény hatálya alá tartozó közigazgatási hatósági eljárás során megállapított jogszabálysértések (JSZ1.)

A fenti definíció Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényt (továbbiakban Ákr.) nevesíti, mely szerint:

Ha a hatóság a hatósági ellenőrzés során jogsértést tapasztal,

a) megindítja az eljárást, vagy

b) ha a feltárt jogsértés miatt az eljárás más szerv illetékességébe tartozik, annak eljárását kezdeményezi (JSZ2.)

A Szankció Tv. rendelkezéseinek hivatalos értelmezése a szabályszegés fogalmánál rávilágít, hogy a szabályszegés az Ákr hatálya alá tartozó közigazgatási eljárás során megállapított jogszabálysértés. Közérthetőbben megfogalmazva, ha a hatóság hatósági ellenőrzés során jogszabálysértést észlel, akkor az Ákr. –t alkalmazva eljárást indít. A törvényi szövegben megjelölt jogsértés pedig az ágazati jogszabályokra utal, mivel az Ákr. egy eljárási kódex, a konkrét rendelkezéseket ágazati törvények, kormányrendeletek és közösségi jogi aktusok tartalmazzák.

A szabályszegés mint a fentiekből kitűnik, hogy ez a jogi kategória nem bűncselekmény, de mint az elnevezés is magában foglalja, hogy jogszabályok megsértésére irányul.

3.1.1.2. A szabályszegés, szabálysértés és bűncselekmény fogalmi elhatárolása

A magyar jogban az 1930-as években Angyal Pál volt az első között, aki megpróbálta elkülöníteni a bűncselekményeket és a szabályszegéseket, szabálysértéseket elődjét a kihágásokat egymástól (Nagy, 2019). **Angyal** elkülönítési szempontja a **közérdek megsértésének módja**, emiatt a bűncselekményeket a „közvetlen közérdek” megsértésére, a kihágásokat pedig a „közvetett közérdek” megsértésére használta (Angyal, 1930, 33-34p.).

Az 1950-es és 1960-as években Király Tibor, Szamel Lajos, Szatmári Lajos kutatásaikban megállapították, hogy **nincs markáns választóvonal a szabálysértés és a bűncselekmények között**, a szabálysértések általában államigazgatási jogot sértenek meg, de több elemmel kapcsolódnak a büntetőjoghoz is (Nagy, 2019).

Az 1980-as évektől jelenik meg a **menyiségi különbségek** elmélete, amely a büntető jogi elemek mennyiségi vizsgálatára alapozva próbálja elkülöníteni a szabálysértést a bűncselekményektől, azaz a szabálysértések a büntetőjoghoz képest kisebb súlyú cselekmények és szankciók. Ennek az iskolának a képviselői Bittó Márta, Papp László, Máthé Gábor és napjainkban Kis Norbert (Nagy, 2019).

A másik elmélet szerint a mennyiségi elválasztás mellett vagy helyett a **minőségi vizsgálat** is fontos. A tézis szerint a büntetőjog a rend védelmére irányul, a szabálysértési jog pedig a közigazgatás ellenességet teszi fókuszba. Madarász Tibor az államigazgatási funkció szempontjából elemezte a kérdéskört, arra a kérdésre kereste a választ, **mi a funkciója** az államigazgatási jogi szankciónak. (Madarász, 1989). Ezt hangsúlyozta James Goldschmidt és Magyary György is.

A fentiekből is látható, hogy **a szabálysértés, szabályszegés és a bűncselekmények elhatárolása között nincs egyértelmű határvonal**, melyet az alábbi példák szemléltetnek:

- A sebességhatár 15 km/óránál kisebb átlépése csak szabályszegés, amiért csak akkor jár büntetés, ha rendőr
- hatóság állítja meg a gépjárművet. A sebesség 15 km/óránál nagyobb átlépése már szabálysértés, ami akkor is szankciót von maga után, ha traffipax mérte meg a gépjármű sebességét. Ha gyorsajtás miatt maradandó egészségkárosodást okoz a gépjármű vezetője, akkor bűncselekményről van szó.
- Ha egy árufuvarozó járművén a fékhatás nem megfelelő, akkor az szabályszegés, ha a jármű műszaki vizsgájának érvényessége is lejárt, akkor az szabálysértés, ha másnak ezen okok miatt gondatlanságból súlyos testi sérülést okoz, az bűncselekmény.

Az, hogy mely jogsértés tartozik a szabályszegés, szabálysértés és bűncselekmény kategóriába azt a jogszabályok határozzák meg.

A szabályszegés, szabálysértés és bűncselekmény **közös vonása**, hogy jogszabályok megsértésére irányulnak, de még a bűncselekményekkel a Btk, a szabálysértéssel a Szabs tv foglalkozik, addig a szabályszegésekkel az ágazati törvények foglalkoznak.

A bűncselekmények **szankciója** büntetőjogi, a szabályszegések és szabálysértések szankciói pedig közigazgatási szankciók.

A kormányhivatalok Közlekedési Hatóságai szabályszegési jogkörben járnak el, ha szabálysértést vagy bűncselekményt észlelnek, akkor értesítik a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hatóságot.

3.1.2. Szabályszegéstípusok

A szabályszegések konkrét típusait hazai jogszabályok és közösségi jogi aktusok definiálják.

A vizsgált szabályszegéstípusok (JSZ3.):

- a) a meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásra (továbbiakban: **árufuvarozási okmányok**),
- b) a meghatározott okmány meglétéhez kötött saját számlás áruszállításra (továbbiakban: **saját számlás áruszállítási okmányok**),
- c) a közúti szállítás szociális előírásaira, a vezetési időre, a szünetre, illetve a megszakításra és a pihenőidőre (továbbiakban **vezetési és pihenőidő**),
- d) a közúti közlekedésben használt menetíró készülék és tachográf-korong, valamint a digitális tachográfokhoz szükséges kártyák használatára (továbbiakban: **menetírókészülék és tachográf**),
- e) a veszélyes áruk szállítására, a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóra (továbbiakban **veszélyes áruk szállítása**),
- f) a **gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok** közúti szállítására,
- g) a **bérelt járművekkel** végzett közúti áruszállításra,
- h) a közúti járművek közúti közlekedésben való részvételéhez előírt műszaki, biztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokra, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedésére, a rakomány rögzítésére, továbbá az ömlesztett áruk szállítására (továbbiakban **jármű- és rakománybiztonság**),
- j) a **nehéz tehergépkocsi közlekedésének korlátozása**, vonatkozó rendelkezések megsértése.

3.1.3 A fuvarozással és áruszállítással kapcsolatos fogalmak

A díj ellenében végzett árutovábbítás és a saját számlás közúti áruszállítás a legfontosabb fogalmi elemek. A két fogalomcsoportot a komplexitás jellemzi, melyet jól példáz, hogy a jármű össztömege is meghatározó tényező a tevékenység végzéséhez, továbbá a két csoport közötti átjárhatóság nyitott, azaz megfelelő engedélyek birtokában, aki fuvarozást végez, az végezhetett áruszállítást is (2. táblázat, 5. melléklet).

2. táblázat A díj ellenében végzett árutovábbítás és a saját számlás közúti áruszállítás fogalmi elhatárolása

Díj ellenében végzett árutovábbítás (továbbiakban: fuvarozás)	Saját számlás közúti áruszállítás (továbbiakban áruszállítás) ² :
Fogalma	
a tehergépjárművel végzett közúti áru fuvarozás, tehergépjárműnek járművezetővel együtt díj ellenében történő – a közúti árutovábbítási szerződésekről szóló jogszabályban meghatározottak szerinti – rendelkezésre bocsátása, valamint a tehergépjárművel díj ellenében végzett vontatás	az árunak vagy más dolognak tehergépjárművel gazdálkodó szervezet által végzett szállítása, ha a -a szállított áru vagy más dolog a szállítást végző tulajdona, vagy azt a szállítást végző megvette, eladta, bérbe vette, bérbe adta, vagy az a szállítást végző által előállított, kinyert, feldolgozásra, javításra átvett, feldolgozott, javított dolog, és a szállítás célja az árunak vagy más dolognak a szállítást végzőhöz beszállítása, vagy a szállítást végzőtől való elszállítása, a szállítást végző saját céljaira, és a szállítást végző által üzemben tartott vagy bérelt tehergépjárművel végzik a szállítást
Alapesetei	
- nemzetközi közúti fuvarozás - belföldi áru fuvarozás, - komplex (belföldi + nemzetközi)	- belföldi áruszállítás
Engedélyköteles, ha a jármű	
3,5 t feletti legnagyobb megengedett össztömegű	7,5 t feletti legnagyobb megengedett össztömegű jármű

3.1.4. Közigazgatási szankciók

Az előzőekben felsorolt szabályszegéstípusok többsége közlekedés biztonsági szempontból nagy kockázatúak. A szabályok be nem tartása, mások életét, testi épségét veszélyeztethetik, a meglévő műszaki infrastruktúrában jelentős károkat okozhatnak, ezért is szükséges a szigorú és következetes ellenőrzés és az ezekhez kapcsolódó jogi érvényesítő szankciók kiszabása.

3.1.4.1. Közigazgatási szankció fogalma

Közigazgatási szankció törvényi szintű megfogalmazása

A Szankció tv. tárgyi hatálya pontosabban kijelöli a közigazgatási szankció fogalmát: közigazgatási szabályszegés esetén a közigazgatási hatósági ügyben érdemi döntéssel kiszabható jogkövetkezmények (JSZ4.) (6. melléklet).

Közigazgatási szankció tudománytörténeti fogalma

A szakirodalomban a közigazgatási szankció meghatározására számos definíció létezik, melyek **közös vonása**, hogy a joghátrány és közigazgatási hatósági ügy, de nem értek egyet Lamm megfogalmazásával, hogy a közigazgatási eljárást említi, hiszen a szabálysértésnek is közigazgatási szankciója van, annak ellenére, hogy szabálysértési eljárás keretén belül szabják ki a szankciókat (6. melléklet).

A közigazgatási szankció ismérvei:

- közigazgatási szervek hatósági eljárásában létrejövő érdemi döntés szankciója
- nem célja az ellehetetlenítés
- természetes személlyel, jogi személlyel és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezettel szemben alkalmazható.

² 2024. január 1-vel megszűnt a saját számlás igazolvány köteltség.

A jogalkotó 2009. augusztus 1-től a közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó rendelkezések megszegőivel szemben közigazgatási szankció alkalmazását rendelte el, így az illetékesség és hatáskör alapján a rendőrség, a közlekedési, a katasztrófavédelmi, a munkaügyi és vámhatóság és a közterület-felügyelet alkalmazza ezt a jogi eszközt (JSZ5.)

3.1.4.2. Közigazgatási szankció típusai:

A közigazgatási szankciók köre rendkívül szerteágazó, parallel a magyar közigazgatási rendszer összetettségével, továbbá az EU-ban a szankcionálás területén is nagyok a különbségek, ugyanis erről az az EU irányelvei nem rendelkeznek, de a szankciók kiszabásakor is érvényesülni kell az egyenlő bánásmód és elbírálás elvének.

Magyarországon a közigazgatási szankciók típusai:

- figyelmeztetés
- közigazgatási bírság
- tevékenység végezéstől történő eltiltás
- elkobzás
- Jogszabályban meghatározott egyéb szankció pl. a jármű műszaki vizsgájának érvénytelenítése.

A közigazgatási bírsággal nem szankcionáltak kifejezést azokra az esetekre alkalmazom, ahol nem voltak hiányosságok vagy figyelmeztetést, mint közigazgatási szankciót szabtak ki.

Közigazgatási bírság:

Az értekezés a közigazgatási bírságra fókuszál, ezért a közigazgatási szankciók közül ez kerül bővebb kifejtésre.

A közigazgatási bírság törvényben meghatározott fogalma:

A közigazgatási bírság törvényi szintű megfogalmazása szerint: „az anyagi jogi bírság egy olyan pénzfizetési kötelezettség, mely a közigazgatás, mint szervezetrendszer szankcionáló tevékenységét jeleníti meg. A közigazgatási anyagi jogi bírságot törvény, kormányrendelet vagy önkormányzati rendelet állapítja meg meghatározott kötelezettség megszegése esetére” (JSZ6.)³.

A közigazgatási bírság fogalmának tudománytörténeti meghatározása:

„A közigazgatási (anyagi jogi) bírság a közigazgatási büntetőszankció alaptípusa”, (Kis & Nagy 2007, p.39) vagyis joghátrány, amely egy jogellenes magatartás jogszabályban előírt, a jogellenesen cselekvő személy vagy szervezet számára valamilyen jogkorlátozást kilátásba helyező következménye (Lamm, 2012). Szatmári Lajos a közigazgatási bírságot a jogkövető magatartást kikényszerítő „teljesítési kényszer”ként definiálta (Szatmári, 1990, p.43) Közigazgatási bírság Nagy Mariann szerint „A közigazgatási bírság tehát – eltérően a korábbi ágazati elnevezésektől – általános, a jogágra jellemző szankciótípus lett. Közigazgatási bírság kiszabására a hatóságot törvény vagy törvény felhatalmazása alapján önkormányzati rendelet jogosíthatja fel. A szabályozás generális minimumot és maximumot ad meg, azzal a kitételrel, hogy törvény vagy kormányrendelet eltérően rendelkezhet” (Nagy, 2019, p.20).

Kis Norbert és Nagy Marianna által megfogalmazott szankciók eszközrendszere szerinti feloszlás alapján az általam vizsgált közigazgatási bírságok az **anyagi jogi bírságok** köré tartoznak, ezek a bírságok az ágazati törvényben vagy végrehajtási rendeletben foglalt kötelezettségek megszegésére irányulnak és pénzfizetési kötelezettséget szab ki a közigazgatási szerv az Ákr. alapján. A szerzőpáros az elkövető tudati viszonya a jogsértéshez vizsgálati szempont alapján ezeket a bírságokat az **objektív szankciókhoz** sorolja, ugyanis a jogsértés ténye elég a szankció kiszabásához, nem vizsgálandó a szándékosság, továbbá természetes személyre és szervezetekre is

³ A jelenleg hatályos Ákr. már nem nevesíti a közigazgatási bírság kifejezést, mivel a Szankció tv életbe lépése óta az eljárás és a szankció külön vált (Nagy, 2022)

kiszabhatóak. A represszív és nem represszív csoportosítási módszerük szerint a kutatómunka tárgyát képező közigazgatási bírságok **represszív** kategóriába tartoznak, mivel a bírság, mint büntetés a jogkövető magatartás segíti elő. A represszív szankció célja a büntetés, a nem represszív szankció küldetése az eredeti állapot visszaállítása (Kis & Nagy, 2007).

Az értekezésben taglalt közigazgatási szabályszegés esetén kiszabott bírságok az **abszolút határozott bírságszankcionálás** körébe tartoznak, azaz objektív kiszabási és számítási adatokat ad a jogalkalmazónak, ezzel kizárja, illetve minimálisra csökkenti a mérlegelési lehetőségeket, nem különbözteti meg a természetes személyeket és a jogi személyeket.

Ebből kifolyólag a hatóság meghatározott, **fix összegű bírság**ot alkalmaz, így érvényesül a kiszámítható, következetes szankcionálás. Vállalkozások esetében a közigazgatási bírságok maximum összege 2 200 000 - Ft, járművezetők esetében 800 000 - Ft ig terjedhetnek a közigazgatási bírságok.⁴

A közigazgatási bírság további jellemzője, hogy a tartozások behajtására az egyetlen lehetőség vagyoni végrehajtás.⁵

A Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságainak nem főcélja a közigazgatási bírság, mint büntetés kiszabása, hanem az egyik missziója a közlekedésbiztonság megteremtése és ennek csak az egyik eszköze a közigazgatási bírság. Ezt támasztja alá, hogy a magas összegű közigazgatási bírságok önmagukban nem elég visszatartó erejűek. Az ellenőrzések fontossága a szabályszegések megelőzése szempontjából kiemelkedett jelentőségűek (Gajduschek, 2007; Kovács, 2009).

Közigazgatási bírság akkor alkalmazható, ha kettő, illetve három feltétel együttesen nem áll fenn:

- ha a szabályszegést jogszabály **nem csekély súlyúnak minősít és egy éven belül nem először** követett el szabályszegést
- ha a Szankció Tv., az ágazati törvények, kormányrendeletek **kizárják a figyelmeztetést** (JSZ 7-9.).

3.1.5. Eljáró hatóságok

A közlekedési szabályszegések ellenőrzése és szankcionálása Magyarországon több hatóság feladata. E feladatkörben eljárhatnak:

- Minisztérium Közlekedési Hatósága⁶,
- Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságai és foglalkoztatás - felügyeleti hatóságai,
- Rendőrség,
- Vámhatóság,
- Katasztrófavédelmi hatóság
- Közterület-felügyelet.

A vizsgált szabályszegések esetén az előbb felsoroltak köre szűkül, mert az alábbi hatóságok járhatnak el: a rendőrség, vámhatóság, Minisztériumhoz tartozó Közlekedési Hatóság és a Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Hatósága. Az áru fuvarozáshoz és a személyszállításhoz szükséges engedélyek, okmányok ellenőrzését végezheti a közút kezelője is, a menetírókészüléket és a tachográf korongot a digitális tachográfokhoz szükséges kártyákat, továbbá vezetési és pihenőidőket a

⁴ A bírságok összegei 2023. szeptember 1-től 30%-kal emelkedtek.

⁵ Szemben a szabálysértési eljárások során kiszabott bírsággal, ahol elzárásra is van lehetőség.

⁶ Az Építési és Közlekedési Minisztérium egyik főosztálya a Közúti Közlekedési Ellenőrzési Főosztály, amely országos hatáskörű és illetékességi körrel rendelkezik. E főosztály egyik tevékenysége az áruszállítók és fuvarozók telephelyi és közúti ellenőrzése és a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszerhez (TSM) kapcsolódó hatósági feladatok ellátása. (14.) E szervezeti egység közötti ellenőrzési 24 órában végzik tevékenységüket. A Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságai és a Főosztály között szoros az együttműködés, ami abban is megjelenik, hogy ellenőrzési pontjaik olyan helyekre koncentrálódnak pl. határátkelőhelyek és autópályák, ahol a Kormányhivatalok kevesebb ellenőrzést végeznek. Különbségek, nemcsak az ellenőrzés helyeiben vannak, hanem abban is, hogy korszerű berendezésekkel, napi 24 órás az ellenőrzés, továbbá a szervezet területi egységei regionális felosztásúak, az autópályákon rendőrhatalósági jelenlét nélkül is ellenőrizhetnek. Ellenőrzései egy része szűrőpróba szerű, bárhol előfordulhat, másik része pedig a fixen telepített TSM-hez köthető.

foglalkoztatás - felügyeleti hatóság is, a veszélyes áruk szállítóit (ADR) a katasztrófavédelmi hatóság. A megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járműveket a közút kezelője is kontrolálhatja.

3.1.6. Az ellenőrzések típusai

Az ellenőrzések céljai a jogszerű magatartás kikényszerítése, a balesetek megelőzése (prevenció), a környezet- és állatvédelem érvényesülése, a gépjárművezetők kizsákmányolásának elkerülése.

Az ellenőrzések két csoportba sorolhatóak: közúti és telephelyi ellenőrzés (3. táblázat, 7. melléklet).

3. táblázat A közúti és telephelyi ellenőrzések összehasonlítása

	Közúti ellenőrzés	Telephelyi ellenőrzés
Helye:	Közúton	Telephelyen
Célcsoport:	Külföldi és magyar honosságúak	Magyar honosságúak
Típusai	Átfogó ellenőrzés	Elsődleges és részletes ellenőrzés
Eset meghatározás	Alkalmoszerűen, közúti kiválasztás alapján szűrőpróbaszerűen	Előre bejelentett
Esetszáma	Ellenőrzések 98%-a	Ellenőrzések 2%-a

A telephelyi ellenőrzéseket a Közlekedési Hatóság ellenőrei értelemszerűen a külföldi honosságok esetében nem végeznek, a magyar honosságúak esetében figyelmen kívül hagyása nem indokolt, mert a telephelyi ellenőrzések során az ellenőrök a „menetkésznek” minősített járműveket ellenőrzik, amelyek a közúti áruszállításban és áru fuvarozásban részt vesznek, így az itt feltárt szabályszegések a közutakon is megvalósulnak. Az összehasonlító vizsgálatok esetén pedig 100 ellenőrzésre leképzett közigazgatási bírság mutatókat alkalmazunk a különböző honosságok között, így a végkonklúzió nem torzul, továbbá a telephelyi ellenőrzések az ellenőrzések 2%-át teszik ki.

Az ellenőrzések jegyzőkönyv készítésével zárulnak⁷, ha nincs hiányosság akkor ún. „Egyszerűsített közúti ellenőrzési jegyzőkönyv”-ben rögzítik a közúti ellenőrök az ellenőrzés tényét. Abban az esetben, ha a közúti ellenőrök a hatályos és vonatkozó jogszabály előírásaitól eltérést ún. hiányosságot tárnak fel, akkor „Jegyzőkönyv közúti ellenőrzésről”⁸ (továbbiakban meghiányolási jegyzőkönyv) nevezetű dokumentumot használják. Ebből kifolyólag a meghiányolás egy szak kifejezés, amely a jogszabályoknak való meg nem felelést sejteti. A meghiányolás pedig a közigazgatási eljárás döntéshozatali szakaszában válhat konkrét szabályszegéssé.

⁷ Ebből kifolyólag a jegyzőkönyvek száma megegyezik az ellenőrzések számával.

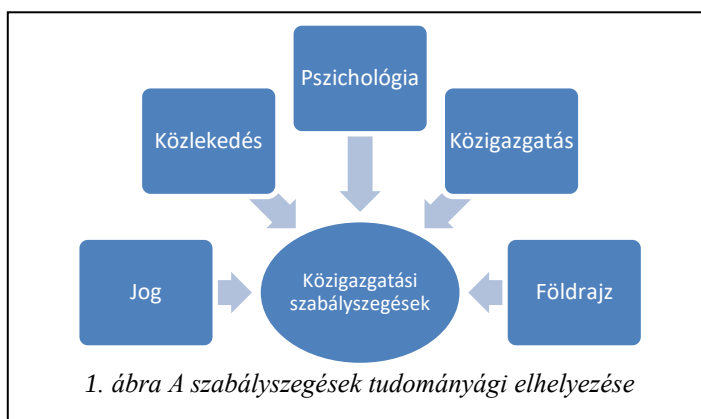
⁸ A későbbiekben láthatjuk, hogy a hiányosságot tartalmazó jegyzőkönyvek száma és a kiszabott bírságok száma különbözik, mivel, ha egy járművön többféle hiányosság fordul elő, akkor a bírságok száma is több lehet, tekintettel az elkövetett szabályszegések fajtákra. pl. egy járművön a vezetési és pihenőidő szabályszegést követ el a járművezető az egy közigazgatási bírság, de ha ugyanezen járműhöz nem tartozik áru fuvarozási okmány bizonyos esetekben kaphat bírságot a jármű üzemtartója is. Általában több a meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv, ennek oka a figyelmeztetések. Hajdú-Bihar megyében ez kevesesebb, mert ott a figyelmeztetést ritábban alkalmazzák.

3.2. A kutatás tudományági elhelyezkedése

Az áru fuvarozók és áruszállítók ellenőrzései, a szabályszegések és szankciója, a közigazgatási bírság egy komplex rendszer, ebből az összetettségéből adódóan ennek vizsgálata nem szűkíthető le egyetlen egy tudományterületre sem, továbbá az

interdiszciplinaritás szemüvegén keresztül lehet következtetéseket levonni, több különböző tudomány

geográfia, államigazgatás-közigazgatás jogtudomány, pszichológia találkozásának határán vannak a közigazgatási szabályszegések (1. ábra). A több tudományágat átölelő vizsgálatok, kutatások mellett szükséges a földrajz tudományon belüli elhelyezkedés vizsgálata is, amelyre ugyanazon jellemző kristályosodik ki, mint az előzőekben, azaz a vizsgálat tárgya a geográfián belül is több szakterületet határmegszíjén helyezkedik el közigazgatás -, közlekedés- és bűnözésföldrajz.



3.2.1. A közigazgatási szabályszegések és jogtudomány kapcsolata a földrajzzal

A jogrendszer közvetve és/vagy közvetlenül befolyásolja mindennapi életünket, ezzel együtt a földrajzi teret is. A földrajzi térre való hatása kétségtelenül nagy, a jogi eszközök minél szélesebb körű és racionális alkalmazása, az egyik elengedhetetlen feltétele a földrajzi tér vizsgálatának, ez a megállapítás természetesen fordítva is igaz. A jognak figyelembe kell vennie a földrajzi alap kutatások eredményeit ahhoz, hogy a térbeli vetületű természeti, gazdasági és társadalmi folyamatok optimális irányban fejlődjenek, és ezek a folyamatok által gerjesztett feszültségek minél gördülékenyebben csökkenjenek, illetve új jelenségekre minél gyorsabban reagáljanak.

Közüti ellenőrzés és a szabályszegés esetén a jogszabályok megfelelő alkalmazása, mind a hatósági eljárások jogszerűségére épít.

Szabályszegés esetén a közigazgatási szankciók alkalmazására kerül sor, a történeti fejlődésből is kiderül, hogy szoros a kapcsolat a jogtudománnyal, hiszen a **szabályszegés és a közigazgatási szankciók a büntetőjogból eredeztethetőek**, azaz a törvényhozók a büntetőjogi dogmatikához viszonyítva alkották meg ezek fundamentumait (Nagy, 2019). A szabályszegés és a közigazgatási szankciói a büntetőjogon belül a kihágási jogból származnak.

Magyarországon az önálló közigazgatási jog kialakulása az 1878-1879-es büntetőjogi kodifikációhoz köthető. A Büntető Törvénykönyvről szóló 1878. évi V. tc. (Csemegei-kódex) és az 1879. évi XL tc. a kihágásokról (továbbiakban: Kbt) választotta el egymástól a büntető- és közigazgatási jogot (Nagy, 2019). A Kbt-ban kodifikált tényállások egy részének volt megfelelője a Csemegei-kódexben, (ezek az ún. bagatell büntetőjogi cselekmények) más részük pedig igazgatási jogi kötelezettségek áthágására irányultak (Nagy, 2022). A büntető-törvénykönyv hatálya ugyanazon területre terjedt ki, mint a büntettekről és vétségekről rendelkező büntető-törvénykönyv (JSZ10.). Az 1878/79. évi kodifikáció eredménye, hogy legalizálta a közigazgatási normába ütköző szabályszegések egy részének a kihágás fogalomkörébe sorolását (Mészáros, 2017). A kihágások szankciói leggyakrabban pénzbírságok és elzárások voltak, de bizonyos esetekben elzárás és elkobzás is alkalmazható volt (Nagy, 2022).

1955-ben **megszűnt a közigazgatási büntetőjog** ezzel a lépéssel szakadt el hazánkban a közigazgatási jogi szankciórendszer a büntetőjogról (Sallai, 2022). A kihágási jog 1955. évi megszüntetésével, illetve szabálysértéssé vagy büntetté történő átmínősítésével egy új korszak

kezdődött, az államigazgatási jog részévé váltak a szabálysértések (Nagy, 2019). A szabálysértések lényeges eleme volt, hogy a szabálysértés természetes személlyel szemben indult (Nagy, 2022) „Ez a törekvés eleve kudarcra volt ítélve, mert a szabálysértésekkel párhuzamosan megmaradtak a magyar államigazgatási jogban az egyéb igazgatási bírságok” (Nagy, 2019, p.3).

Újabb mérföldkő 1957. év, amikor lehetővé vált a szabálysértés mellett, a felügyeleti és az ágazati bírságok kiszabása is, az előbbieket ágazati hatósági felügyeleti szervek pl. fogyasztóvédelem, az utóbbiakat pedig az ágazati jogszabályok szabályozzák. Ez utóbbihoz tartozik a vizsgálati terület is (Nagy, 2019). Ezeket a bírságokat, amelyek nem a szabálysértések közé tartoztak, természetes személy, jogi személy vagy más szervezettel szemben szabhattak ki (Nagy, 2022).

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (továbbiakban: Ket.) 2005. november elseji hatályban lépésekor nem tartalmazta a közigazgatási bírság alkalmazásának feltételeit, hanem eljárások lefolytatására (eljárásrendre) fókuszált. A Ket 2012. évi módosítása 2012.február 1-től határozta meg a **közigazgatási bírság alkalmazásának egységes alapjait**⁹, majd Ákr és a Szankció Tv hatályba lépésével válik ketté az eljárás és a szankció alkalmazásának feltételei.

Itt kell megemlíteni, hogy az államigazgatási eljárás szabályairól szóló 1957. évi IV. törvénybe (továbbiakban Ae.) csak az 1981-es évi módosítással 1982. január elseji hatállyal került be a hatósági ellenőrzés, mint fogalom (Kántás, 2018).

Az Ákr. és az ágazati jogszabályok alapján a közigazgatási jogsértések közül a szabálysértések már korábban kikerültek, így ebbe a kategóriába a szabályszegések maradtak. Az Ákr. szemben a Ket. - tel már nem nevesíti a közigazgatási szankciókat, csupán eljárás rendre fókuszál, a közigazgatási szankciókat köztük a közigazgatási bírságot a Szankció Tv szabályozza, így az eljárás és a szankció kettévált. (Nagy, 2022)

A 2012-ben válik ketté a **szabálysértések a közigazgatási jogsértés¹⁰ szankcionálása**, ezt utóbbit a közigazgatási jog szankcionálása alá helyezte a törvényalkotó (Hollán & Nagy, 2019) és a Szankciós Tv alkotta meg a közigazgatási bírság kiszabásának egységes keretrendszerét.

3.2.2. A közlekedési szabályszegések és a pszichológia kapcsolata

A közlekedési szabályszegések vizsgálatakor nem hagyható ki a pszichológia sem, mint határtudomány, hiszen a közlekedés pszichológiával foglalkozók szerint a szabályszegések hátterében gyakran pszichológiai folyamatokkal magyarázható okokat találunk (Juhász & Major, 2021). E téma kutatói a **vezetés és a személyiség közötti összefüggéseket egy hierarchikus, leíró rendszerrel** írják le (Mikkonen & Keskinen, 1980; Van der Molen & Bötticher, 1988; Michon, 1989), ahol az alsó szinten¹¹ a járműkezelési, manőverezési (működési), a második szinten a közlekedési helyzetek felismerése és „uralása” áll (taktikai), harmadik szint, ahol vezetés céljai, hatásai és következményei párosulnak pl. társas kontextus, környezet (tervezési, stratégiai). Keskinen egy negyedik szintet emel a hierarchia tetejére, ez a személyes attitűdöké szintje pl. személyiség, tanult minták követése, önkontroll stb. (Sirrku Laapotti et al., 2001; Juhász, 2020; Hatakka et al., 2002). A kutatás az első, a harmadik és negyedik szintre fókuszál, ugyanis a közlekedési helyzetek felismerése a vizsgálati területen kívül található, mivel a közúti balesetek és a szabálysértések kontextusát nem elemzem.

3.2.3. A közigazgatási szabályszegések és a közigazgatás kapcsolata

A közigazgatáshoz a szabályszegések jellegükből adódóan kötődnek. Az ellenőrzéseket közigazgatási szerv végzi és közigazgatási eljárásban hozza meg érdemi döntéseit.

⁹ 2012. IV. 15-től a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról, valamint a katasztrófavédelemmel kapcsolatos egyes törvényi rendelkezések módosításáról szóló 2012. évi XXXI. törvény az elközbzással és a helyszíni bírsággal egészítette ki a Ket-et.

¹⁰ Közigazgatási jogsértés: „e gyűjtőfogalom alá tartozik minden olyan jogellenes magatartás, amely sérti vagy veszélyezteteti a közérdek körébe tartozó jogtárgyakat, de a cselekmény társadalomra veszélyessége a jogalkotói értékítélet szerint nem éri el a büntetőjogi üldözésre érdemesség határát” (Kántás 1995, p.72).

¹¹ A szinteket különbözőképpen nevezték el, de hasonló tartalommal:

Az értekezés a közigazgatáshoz is kapcsolódik, mert az egyik közigazgatási egységnek a feladat és hatáskörét vizsgálja, továbbá a közigazgatási folyamatokba is bepillantást enged. A hazai szakirodalomban a közigazgatási kutatások egy része a **közigazgatás egységeit** vizsgálja, ezen belül is számos publicitás készült a kormányhivatalok elemzése témában. A kutatások egy jelentős csoportja, a **közigazgatás középszintjével foglalkozik**, górcső alá veszi kialakulások folyamatát, elhelyezkedésüket a közigazgatás szervezeti struktúrájában (Virág, 2012; Zöld-Nagy & Virág, 2013; Gyurita, 2021), vagy pedig egy-egy feladatot vagy közigazgatási eszközt pl. eközigazgatás, jelenséget (Veszprémi 2019; Veszprémi & Czékmann 2013; Varga & Mezei 2020; Szalóki, 2023) vizsgál kormányhivatali oldalról. A kutatások másrésze **egy-egy kormányhivatali főosztályra vagy osztályra** koncentrál (Kovács & Piltz, 2015; Kuti, 2018; Hegyesi, 2019) valamint **területi szinten** egy adott megye kormányhivatali egységét veszi górcső alá. (Varga, 2014; Hutóczki 2016; Hajdú, 2021; Czipóth, 2023).

3.2.4. Az áruszállítás és a fuvarozás, valamint a földrajztudomány kapcsolata

A kutatási téma a földrajztudományon belül a **bűnözés-, a közlekedés és a közigazgatásföldrajzhoz** kötődik szervezesebben (2. ábra). A földrajztudományon belül e sokágú kötődés abból fakad, hogy a kutatási téma is összetett. Az összetettség megnyilvánul abban is, hogy az ellenőrzések egyrésze a **közutak forgalmához, rendiségéhez, hosszához és a közlekedési hálózaton leképezendő gazdasági kapcsolatokhoz** is kötődik ez a közlekedésföldrajzi kapcsolat.

A **szabályszerzők** pedig a jogszabálysértésekre irányulnak, melynek földrajzi vetületeit a **bűnözésföldrajz** vizsgálja. Az adatok elemzése során kapott eredmények pedig **hatósági eljárások, ellenőrzési stratégiák területi vetületeire és a határmenti fekvésre** is reflektálnak, továbbá a közigazgatásban érvényesülő **centralizációs és decentralizációs folyamatokat** a Megyei Közlekedési Hatóságok szervezeti változásain keresztül is bemutatják így a közigazgatási földrajzhoz is kötődnek (2. ábra).



3.2.4.1. A közigazgatási szabályszerzők és a bűnözésföldrajz

A szabályszerzők vizsgálatának egyik határtudománya a bűnözésföldrajz. Egyes nézetek szerint bűnözésföldrajz csak a bűncselekmények földrajzi vetületeire fókuszál, és a „bűnözési térképen” ábrázolták/ábrázolják a bűncselekményeket (Kobolka & Kovácsics, 2004; Déri, 2004). Sajnos, ezt a hibás metódust vette át az Országos Rendőr-főkapitányság holnapja is (www.police.hu).

Ezzel ellentétben a **bűnözésföldrajz látótere** ennél sokkal szélesebb spektrumon mozog, nemcsak a bűncselekményekre fókuszál, hanem a jogszabálysértések tágabb nézőpontján keresztül vonja le földrajzi konzekvenciáit. Ennek egyik iskolapéldája a bűnözésföldrajz határterületén lévő szabályszerzők földrajzi szempontú vizsgálata. **Szabályszerzők esetén a jogszabályok megszegése áll fenn**, így a bűnözésföldrajznak is a szerves része. Jelen tanulmány is bizonyítja, hogy a bűnözésföldrajz, mint megnevezés helyes, hiszen a szabályszerző jogszabályok megszegésére irányul, de nem bűncselekmény. Ebből kifolyólag a „bűncselekmények földrajza” és „bűnügyi földrajz” mint, elnevezés nem írja le e tudományterület jellegét.

A tudományterület (inter-szubdiszciplína) közel kétszáz éves múltat tekint vissza, ennek ellenére a vizsgálat tárgyai szinte kizárólag a bűncselekmények voltak. Ennek a feltételezhető oka az, hogy a bűncselekmények azok a jogsértő cselekmények, amelyek már olyan hatást váltanak ki az

állampolgárokból és a kutatókból egyaránt, amelyet kutatásra alkalmasnak tartanak. A hazai bűnözésföldrajzi kutatások során a szabálysértések vizsgálatának is csak elvi lehetőségét említik a kutatók, gyakorlati példát nem találunk erre (Mátyás, 2020b).

A bűnözésföldrajznak, mint tudományterületnek a felosztását Mátyás Szabolcs végezte el. Mátyás duális felosztása szerint (általános és alkalmazott) ez a kutatás a bűnözésföldrajz **alkalmazott területéhez** kapcsolható, mivel konkrét cselekmények (szabályszegés) vizsgálatával, elemzésével és térképi ábrázolásával foglalkozik.

Amióta Guerry 1833-ban megrajzolta franciaországi bűnözés térképét (Guerry et al, 1833), azóta a bűnözés térképi megjelenítéséről számos tanulmány és könyv jelent meg. A közlekedési bűncselekmények és szabálysértések vizsgálata a világban az 1960-as évektől, a motorizáció erőteljesebb megjelenésével párhuzamosan került a kutatók látószögébe. Az első kutatók egyike Gargett volt, aki öt éven keresztül tanulmányozta nemek szerint a közlekedési szabálysértések elkövetőit (Gargett, 1965). Robinson C.D az ausztrál közlekedési balesetekre fókuszált és a legeredményesebb szankciót kereste a közlekedési szabályszegések csökkentése érdekében (Robinson, 1975). Brown és Copeman vizsgálták, hogy a brit gépjárművezetők súlyosságuk szerint hogyan rangsorolják a közlekedési szabálysértéseket és bűncselekményeket. Kutatásukban megállapították, hogy szignifikáns kölcsönhatás van a közlekedési szabálysértések, bűncselekmények súlyosság szerinti megítélése és a megkérdézett neme és kora között: az idősebb női korosztály ítélte meg leginkább súlyosan ezeket a cselekményeket, a fiatal férfi korosztály pedig legkevésbé súlyosnak értékelte ezeket (Brown & Copeman, 1975).

Az 1980-as évek után a **motorizáció világ szintű elterjedésével** nőtt ebben a témában megírt cikkek száma és a cikkek által lefedett területek száma is. Mindez azt jelentette, hogy a **közlekedési szabálysértések és bűncselekmények** minden országban komoly gondot okoztak, illetve okoznak. Svájcban három hónapon keresztül vizsgálták az elkövetett közlekedési szabályszegéseket és ezt kapcsolták a járművezetők közlekedési nyilvántartási adataihoz, így próbálták meg prediktív alapon előre jelezni a járművezető jövőbeni viselkedését (Michiels & Schneider 1984). Kínában Shenzhenben 2014-2016 között elemezték a közlekedési balesetek okait, földrajzi koordináták alapján beazonosították a helyszínt, megállapították, hogy a térbeli rétegződés heterogén, a közlekedésbiztonság terén felhívták a figyelmet, hogy többek között a tehergépjárművek túlterhelése, mint szabályszegés jelentős rizikófaktor (Zhang et al.,2020).

3.2.4.2. A kutatási téma és a közlekedésföldrajz

A közlekedés és a földrajz egymás előfeltételei, hiszen egyik sem lenne a másik nélkül, mert a földrajz a térbeliséget, ezek összefüggéseit vizsgálja, és a közlekedési útvonalak a térben rendszert alkotnak és a térbeli kapcsolatok is ezen keresztül zajlanak (Rodrigue, 2020).

A közlekedés kiemelten fontos komponense a gazdasági és társadalmi tevékenységeknek. Ez biztosítja az országon belüli és az országok közötti összeköttetést. Horváth Hermina és Kátai-Urbán Lajos megfogalmazásában „A jó színvonalú, hatékony közlekedés olyan összetett rész- és alrendszerek összehangolt működését jelenti, amelyekben az emberek életminőségének biztosítása és a környezet védelme mellett folyamatosan érvényesül a társadalmi-gazdasági fejlődés és növekedés, valamint megvalósul a harmonikus területfejlesztés.” (Horváth & Kátai-Urbán, 2016, p 59).

A közlekedésföldrajz az 1990-es évektől új kutatási lendületet kapott, melynek okai Jean-Paul Rodrigue szerint: a földrajzi információs rendszerek (a térbeli jelenségek, összefüggések megjelenítését segítő **szoftverek elterjedése**, az **adattárakhoz hozzáférhetősége nőtt az Internet által**), a multiskaláris hatás¹², a gyors urbanizáció, globalizáció és az infokommunikációs technológiák miatt (Rodrigue, 2020).

¹² Multiskaláris hatás: Olyan folyamat, illetve ennek a hatása, amely globális, nemzeti, regionális és helyi szinten azonos alapelvekre épül.

A **klasszikus közlekedésföldrajz** a közlekedési hálózatok térbeliségét, a kereslet és kínálat térbeli jellemzőit vizsgálja (Hoyle et al., 1998; Black, 2003; Haggett, 2006). Napjainkban a **diszciplináris-szintetizáló törekvések** jegyében új szemszögekből vizsgálják a közlekedést pl. környezetvédelmi, fenntarthatósági, társadalmi konfliktusok stb.) (Erdősi, 1985, 2000; Beatlay, 1995; Fleischer, 2003, 2004; Hanson & Guiliano 2004; Vincze, 2005;). A hazai szakirodalomban ezeknek a törekvések kiemelkedő alakja Erdősi Ferenc volt, aki a régiók versenyképességi oldaláról is vizsgálja az ágazatot, szerinte „a közlekedés abban az esetben képes legjobban hozzájárulni a versenyképességhez, ha kínálatának szerkezetében a legnagyobb mértékben képes igazodni az adott régió természeti- gazdasági- társadalmi sajátosságaihoz, struktúrájához, az abból adódó konkrét közlekedési/szállítási igények mennyiségéhez, tételeinek és területi megoszlásához, mert ily módon képes a leghatékonyabb lenni” (Erdősi, 2002 p. 246.).

A közúton elkövetett közigazgatási szabályszegések a szállítási tevékenységek kapcsán pedig leképezik a közlekedési hálózatok térbeliségét, a nagytérégi gazdasági kapcsolatokat (Erdősi, 2002), így a **klasszikus közlekedésföldrajz tárgykörét érintik, de diszciplináris törekvések is megjelennek a kutatásban**, mert a közigazgatás szemüvegén keresztül vonja le a következtetéseit. Ebből kifolyólag a közlekedésföldrajz új modern ágához is kapcsolódik.

A **közüti áruszállítás és fuvarozás vizsgálata napjainkban** a városi áruszállítás és a modális közlekedési csomópontok vizsgálatával kerül előtérbe, mely kutatások gyakran környezetvédelmi, valamint település- illetve területfejlesztési-tervezési szempontokkal kombinálódnak. A városi áruszállítás témában egyrészt a logisztikai raktározás és a város reláció kerül előtérbe, hiszen a méretökönómia hatással van erre a területre is, így egyre nagyobb logisztikai bázisok épülnek ki az olcsóbb telekárfekvésű nagyvárosok szélein, ezáltal egyre nagyobb távolságra kerül a logisztikai bázis és célállomás, az áruforgalom társadalmi, gazdasági tényezők miatt pedig megnövekedett és ezt kell lekövetnie a városi áruszállításnak (Dablanc et al., 2014; Giuliano & Kang, 2018). Másrészt a városi áruszállítás napjaink másik sarkalatos témája az e-kereskedelem áruszállítási hatásai a városok egészére és a különböző funkciójú városrészekre pl lakó-pihenőövezetek (Visser et al., 2014; Yang et al., 2021). E terület kutatói helyi szinteken általában települési önkormányzati szinteken vizsgálják a beavatkozási lehetőségeket (Dablanc, 2007; Allen et al., 2012; Lindholm & Behrends, 2012; Ballantyne et al., 2013; Alho & e Silva, 2014; Gardrat, 2021) és arra a következtetésre jutottak, hogy a városokra ún. fenntartható logisztikai terveket kell kidolgozni.

A közlekedésföldrajzon belül az áruszállítás és fuvarozás témakörének vizsgálata a gazdasági és ökológiai tényezők mentén is koncentrálódnak (Richardson, 2005; Perego et al., 2011; Winebrake et al., 2012; Pálsson & Kovács, 2014; Sós, 2021).

3.2.4.3. A közigazgatás földrajz és a kutatási téma kapcsolata

A közigazgatási szabályszegések a közigazgatási hatósági eljárások természete és ezek földrajzi vetületei alapján egyrészt a közigazgatási földrajzhoz kapcsolódnak. A későbbiekben fény derül arra is, hogy a vizsgált megyék **eljárásrendi és ellenőrzési stratégiái** is különbségeket mutatnak, továbbá a kutatás a **centralizáció és decentralizációs folyamatokat** is megjeleníti a Közlekedési Hatóság szervezeti változásain keresztül.

Egy-egy ország területe közigazgatási egységekre osztható, melyekre épül a közigazgatási feladatok ellátása és ellenőrzése (Agg, 1998). **Az államirányítás térbeli egységeinek két alapköve az államhatár és a települési határ. E két kategória közé minimum még egy közigazgatási területi egységet illesztenek** (Agg, 1998). Az **államhatár** által, mint **marginális közigazgatási határvonal kutatása** napjainkban kiemelt kutatási téma forrása Kelet-Közép Európában, hiszen a történelmi gyökerekből adódóan, mind a vasfüggöny, mint az egykori szocialista országok egymás közötti átjárhatóság korlátozott volt szemben Nyugat-Európával, ahol a határok elmosódtak és az EU létrejöttével a szupranacionális szint (államterület feletti szint) megerősödött. „A **határ menti térségek közös történelmük, kultúrájuk, hagyományaik, településszerkezetük és lakosságuk összetétele révén sajátos átmenetet jelenthetnek a két ország között.**” (Süli-Zakar, 2003 p. 239.). A határmenti kutatások mai napig tartó új reneszánsza az 1980-as évek második felében kezdődött el Enyedi György vezetésével (Bali, 2012). Enyedi professzor köré gyűlt kutatók (Süli-Zakar-István,

Hajdú Zoltán, Rechnitzer János) azok, akik a későbbi határmenti kutatások műhelyeit alapozták meg (Hardi, 2015). A rendszerváltás után a határkutatások felerősödtek, amelynek okai a történelmi gyökerek, a határok átjárhatósága, valamint magának a határnak, mint fogalomnak a változása is (Schengeni határ, EU-s, de nem Schengeni határ). E fellendülés egyik generátora a MTA Regionális Kutatások Intézete, illetve területi intézeti központjai voltak: Hajdú Zoltán vezetésével (Pécs) a horvát-szlovén-magyar, Rechnitzer János az osztrák-szlovák-magyar, Baranyi Béla (Debrecen) az ukrán-román-magyar határszakaszok, Nagy Imre (Békéscsaba) jugoszláv/szerb-román-magyar határszakaszok vizsgálata. (Hardi, 2015). Napjainkban a határmenti kutatások leginkább a társadalmi-gazdasági elmaradottság vizsgálata (Lácay, 2020; Fedor & Lácay, 2021) mellett a turisztikára (Remenyik & Bujdosó, 2009; Duda-Gromada et al, 2010, Berghauer, 2011; Martyn-Csamangó & Süli, 2019; Tózsér, 2021) mint legfőbb gazdasági kapcsolatokra koncentrálnak.

Jelenleg a közigazgatási földrajz kapcsán a **közigazgatási térszervezés alapp problémái** is mozgósítják a geográfusok egy részét. Ezek közé soroljuk a közigazgatási térszervezési problémáját, amely vertikálisan arra mutat, hogy a helyi (települési) és a központi szint meglelte szükségességét, de a további tagolódások száma és jellege kérdéses (Hajdú, 2001). Ezek egyrészről ésszerű munkamegosztás, másrészről pedig a politikai hatalom kiterjesztései (Pálné Kovács, 2017). Az évtizedben a **centralizáció érvényesül a dekoncentráció eszközével**, ezek egyike a kormányhivatalok hatáskörének kiterjesztése, valamint felügyelti jogok a helyi önkormányzatokkal szemben, illetve felett (Pálné Kovács, 2017). A másik ilyen problémás kérdéskör a szinteken belüli horizontális lehatárolás kérdése, amely az alul- és túlhatároltság, valamint az átlapoló beosztás problematikáját vizsgálja (Hajdú, 2001). Mindezen kérdésköröket tarkítja a digitalizáció, azaz pl., hogy az e-kereskedelem, az e-közigazgatás stb. hogyan és mennyire befolyásolja a térszervezési elméleteket (Zsom, 2014; Kovács, 2020).

3.3. Szabályszegek vizsgálataának példái/lehetőségei

A kutatók látókörébe szabályszegek vizsgálata napjainkba került előtérbe. A COVID-19 okozta pandémia miatt a **járványügyi szabályszegek** vizsgálatának témájában számos publikáció és tanulmány született (Hollán 2020; Ambrus & Hollán, 2020; Balázs & Hoffman, 2020).

A másik ún. klasszikus területet a közlekedési szabályszegek, amely a **rendészeti oldalról** főleg a közlekedési balesetek szemszögéből vizsgálja a szabályszegeket (Åberg, 1998; Javoršek, 2011; Ritó & Czékman, 2018; Juhász, 2019; Juhász & Major, 2021;). **Robert Javoršek** kutatómunkájában a szlovén rendőrség adatait is felhasználva ad képet a közúti baleseteket és a tachográfokhoz kapcsolódó szabályszegek összetevése témában. Azonban vizsgálatában elsősorban autóbuszok és tehergépjárművek gépjárművezetői által okozott baleseteket, és a tachográf, valamint a vezetési- és pihenőidő előírásokhoz kapcsolódó jogszabályok megsértését elemzi. **Nem tér ki a honosság elemzésére**, csak a szabályszegetípusait és az alkalmazott szankciókat veszi górcső alá.

Hudec, J., Šarkan, B., Czódörövá, R., Caban, J., & Drozdziel, P. kutató csoport (Hudec et al., 2022) szintén rendészeti aspektusokból vizsgálja az áruszállítással és fuvarozással kapcsolatos szabályszegeket Szlovákiában. Kutatásukban a rendőrség 2019. évi közúti ellenőrzései által feltárt szabályszegeket a szlovák logisztikai parkok és központokhoz kapcsolódó relációban régiós bontásban elemezték. A járműveket 3 klaszterbe sorolták (Szlovák, EU-27, EU-n kívüli.) Megállapították, hogy gyenge korreláció van a logisztikai központok és logisztikai (ipari) parkok közelsége, valamint a feltárt elsősorban műszaki hiányosságok között. **Ebben a kutatásban csak országocsoport klaszterek szerepelnek, a szabályszegek országokkénti bontása nem jelenik meg.**

Marcin Rychter (Rychter, 2012) **Közlekedés Felügyeleti oldalról** vizsgálja többek között a felderített szabályszegeket, amelyben feltárja, hogy 2010-ben Lengyelországban a közigazgatási bírság határozatok és az ellenőrzött járművek aránya:15,4%-volt, amely 2003 óta csökkenő tendenciát mutat. A honosság szerinti összetétel alapján ez az arány a lengyel honosságúak esetében:14,4%, a külföldi honosság tekintetében viszont magasabb 17,6%. A szerző kitér a szabályszegei típusok ismertetésére is, mely szerint a jogsértések közül magasban kiemelkedik a

vezetési időre, szünetre és pihenőidőre vonatkozó előírások megsértése (70%), ezt követi a menetíró nem rendeltetésszerű használata (15%). A szerző multidiszciplinárisan mutatja be kutatását, melynek végén a digitális tachográf manipulációjának minél szélesebb körű felderítése érdekében technikai és az ellenőri tevékenység színvonalát növelő képzési javaslatokat tesz. **Ebben a kutatásban sem jelent meg, a szabályszegők konkrét származási országa kivéve Lengyelország, de előnye, hogy ajánlásaival a gyakorlati hasznosíthatóságot is erősíti.**

Aivaz és szerzőtársai a Román Közlekedési Hatóság áruszállítás és fuvarozás területén elkövetett szabályszegéseket vizsgálták, a kutatásában a közlekedési szabályszegések területiségét vizsgálta, amely kimutatta, hogy a szabályszegések a legnagyobb gyakorisággal a határ mentén, a kikötőkben és a nagyobb forgalmú útkereszteződésekben fordultak elő 2016 és 2021 között (Aivaz et al., 2022). A kutatás pozitívuma, hogy kutatás az **egész országra kiterjed és területi profilt alkotott.**

Egy - **egy szabályszegéstípus** vizsgálata is fókuszba került, melyre a hazai szakirodalomban az áruszállítással és fuvarozással kapcsolatban a járművek össztömeg és tengelyterheléssel kapcsolatos szabályszegések vizsgálta szolgáltat példát. A **Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer (TSM)** által szolgáltatott adatok alapján már a rendszer 2018. évben történt beüzemelését követően az e típusú szabályszegésekért az illetékes Minisztérium Közúti Közlekedési Ellenőrzési Főosztálya által kiszabott közigazgatási bírságok száma a 2014-2018 közötti időszak átlagának ötszöröse volt (Ronay-Tobel et al., 2019; Ronay-Tobel 2022).

Mindezek mellett a közúti ellenőrzéshez kapcsolódóan az **ADR**, azaz a veszélyes áruk szállításának ellenőrzése rendelkezik szélesebb szakirodalommal, mivel a veszélyes áruk szállítása rendkívül nagy kockázattal jár és baleset esetén a katasztrófa széles skáláját jelenítheti meg kezdve az enyhétől az igen komoly veszély helyzetekig pl. radioaktív vagy biológiai szennyezés (Skrucany et al, 2018. Stopková et al., 2018). A veszélyes anyagok szállításáról szóló tudományos publikációk egy része a katasztrófavédelem szemszögéből elemzik a szabályszegéseket¹³ (Körmendy & Földi, 2004; Török & Földi, 2007; Bárdos, 2010; Kátai-Urbán et al., 2015; Balogh et al., 2018; Almási, 2022).

A Közlekedési Hatóság és a veszélyes áruk szállítás szemszögéből elkövetett szabályszegéseket a **Gorzelanczyk-Krawiec-Kalina-Jurkovič kutatócsoport** vizsgálta a Poznani Vajdasági Közlekedési Felügyelőség (the Provincial Road Transport Inspectorate in Poznań) ellenőrzéseit vette nagyító alá, ahol megállapították, hogy a Nagy Lengyelországi Vajdaságban 2015 és 2017 között a veszélyes áruk szállításához kapcsolódó szabályszegések kevésbé gyakoriak, mivel 3123 veszélyes árut szállító járművet és/ vagy járműszerelvényt vizsgáltak meg, melynek 63,62%-a lengyel honosságú, 14,13%-a más (lengyelen kívüli) EU-s honosságú és 22,25% EU kívüli honosságú volt. Ezen összetétel is jelzi Lengyelország keleti szomszédokkal erősebb gazdasági kapcsolatait¹⁴ Az ellenőrzés eredményeként 236 esetben találtak hiányosságot és a hiányosságok miatt pedig 10 esetben szabtak ki bírságot. (Gorzelanczyk et al., 2020). **Ebben a publikációban sem jelentítették meg az elkövetőket országokként bontásban, pedig a szabályszegések gyakorisága és típusai nyilvánvalóan az adott terület földrajzi adottságaitól, jellemzőitől és a szállításban részt vevő szereplők szociokulturális jellemzőitől is függenek** (Tóth 2007; Mátyás 2017, Juhász & Major 2021).

3.4. A Magyar Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságának kialakulása

A Magyar Közlekedési Hatóság szervezeti felépítésének történetét az alábbi fő szakaszokra tagolhatjuk:

- 1945-1983: A mai Közlekedési Hatóság korai előzménye
- 1983-1991: Területi közlekedési hatóságok korszaka
- 1991-2011: Egységes Közlekedési Hatóság és regionalizáció
- 2011- től napjainkig: A közigazgatás centralizációja keretében Kormányhivatalokhoz történő szervezeti becsatlakozás.

¹³ A Katasztrófavédelem 2001 óta vesz részt a rendőrséggel és a közlekedési hatósággal közösen a veszélyes áruk szállításának közúti ellenőrzésében. 2007. május 1-től a Kkt. módosítása tette lehetővé, hogy önálló jogkörrel rendelkező hatóságként járhat el az ADR közúti ellenőrzések során.

¹⁴ Az ukrán-orosz háború óta ezen kapcsolatok gyengültek

A mai Közlekedési Hatóság korai előzménye:

A különböző korszakokban a szervezet átalakulása magával hozta a területi keretek átformálódását is, ennek megfelelően a második világháború után a centralizált irányítás mindenhatósága fémjelzte a folyamatot. A közlekedésgazgatási hatósági feladatokat a minisztérium látta el, a helyi közlekedés igazgatási szervek létrejötte csak esetleges volt, és csak néhány szakigazgatási területen volt jellemző pl. utak igazgatása – Állami Építészeti Hivatalok és a vasúti igazgatás – Vasútigazgatóságok)

Ebben a korszakban jött létre **egy centralizált intézményrendszer** (KPM Autófelügyeletet), amely megyei/területi szintű hálózaton keresztül látta el a feladatát.

Területi közlekedési hatóságok korszaka:

1983-ban az egyedi államigazgatási ügyek kikerültek a minisztérium feladatköréből, és a minisztérium feladatai legfőbbképpen az ágazati a jogalkotás előkészítése, a jogalkalmazás szakmai irányítása, szakmai érdekek képviselése irányában tolódtak el. Ezzel párhuzamosan az egyedi államigazgatási ügyek tekintetében a **decentralizáció érvényesül** a területi közlekedési igazgatóság megszervezésével, azaz a közlekedési államigazgatási ügyek elsősorban **megyei hatáskörben** történtek.

E változások egyik fontos lépése volt az országos hatáskörrel felruházott államigazgatási szerv, a Közlekedési Főfelügyeletet létrejötte. Ezzel párhuzamosan megalakultak a megyei tanácsok közlekedési osztályai (Tóth, 1993), amelyek felügyelete alá tartoztak az önálló gazdálkodású megyei Közlekedési Felügyelet, melyek elsőfokú hatóságként jártak el.

Egységes Közlekedési Hatóság és regionalizáció:

A rendszerváltás érintette a közlekedési hatóság szervezeti struktúráját, az egységes közlekedési hatóság létrejöttével továbbá e korszak végén regionalizáció jegyében régiókban szervezték e szegmenset.

A szervezeti struktúrában a 2007. év hozott újabb jelentősebb változást, ugyanis 2007. január 1-vel jött létre a Nemzeti Közlekedési Hatóság (továbbiakban: NKH) és a regionalizáció jegyében pedig a megyei közlekedési felügyeletet regionális igazgatóságokba szervezték. Az NKH a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei (fővárosi) közlekedési felügyelet és a Polgári Légiközlekedési Hatóság jogutódja volt. Az NKH feladatai közül kiemelendő, hogy szakmai irányítónak ún. Bizonylati Albumokban, belső szabályzatokban, utasításokban iránymutatásokat adott a területi szervek eljárásaihoz az egység jegyében. A megyei közlekedési felügyeletet országosan hét régióba sorolták. A dolgozatban vizsgált megyék a Nemzeti Közlekedési Hatóság Észak-alföldi Regionális Igazgatósága alá tartoztak, melynek székhelye Nyíregyháza volt. Az illetékesség tekintetében pedig regionális illetékesség volt.

Ezáltal a **decentralizáció felé** tett lépéseket láthatunk, ráadásul a korábbi megyei keretek helyett regionális szinten indult meg az intézményrendszer kialakítása.

A közigazgatás centralizációja keretében Kormányhivatalokhoz történő szervezeti

becsatlakozás:

2011-től napjainkig a kormányhivatal adja a kereteket, mint szervezeti egység, hiszen a területi közigazgatás életében jelentős fordulatot a 2010/2011. év hozta, ugyanis ekkor jöttek létre a fővárosi és megyei kormányhivatalok. Ebbe a szervezeti struktúrába tagozódtak be a Regionális Igazgatóságok felbomlásával megyénként az egykori megyei Közlekedési Felügyelet 2011. január elsejével. A vizsgált szervezeti egységek a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei, Hajdú-Bihar megyei és a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatalok¹⁵hoz kerültek. Néhány évig a Kormányhivatalokon belül a járási hivatal szervezeti egységén belül funkcionáltak. Ebben a korszakban egyértelműen a **centralizáció érvényesül**, amely a szerteágazó hatáskörrel felruházott kormányhivatalok égisze alá telepítette a Megyei Közlekedési Hatóságokat (centralizáció dekoncentrációs eszközzel).

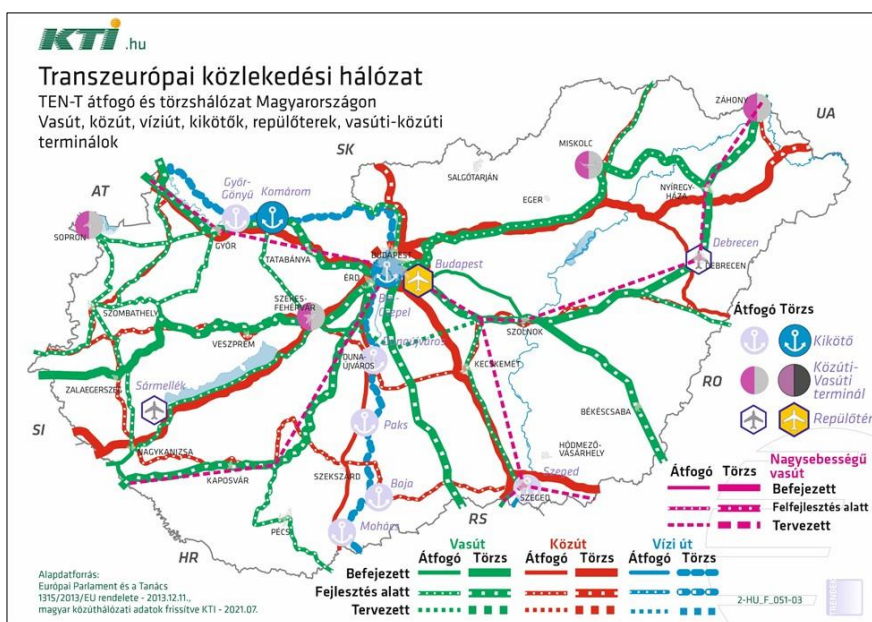
¹⁵ Jelenleg a kormányhivatalokat vármegyei kormányhivataloknak nevezik 2023.01.01-től, de a tanulmányban vizsgált időszakban megyei kormányhivatalok voltak, így ezt a megnevezés szerepeltettem.

4. AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ BEMUTATÁSA A KUTATÁS SZEMPONTJÁBÓL

A területi egységek a határ menti fekvés szemszögéből lettek kiválasztva, melyet a 2.1. fejezetben már ismertettem. Az úthálózati elemek közül a vizsgált áruszállítás szempontjából a gyorsforgalmi, az első és a másodrendű főutak a meghatározók, ezért szükséges a közlekedési útvonalak, illetve a határátkelőhelyek részletesebb ismertetése. A fentieket indokolja, hogy a kutatás szempontjából az állami fenntartású főhálózat¹⁶ adatai az irányadóak, mert a főhálózaton bonyolódik le az áruforgalom nagy része, és ezen útvonalak mellett van többségében olyan kiépített infrastruktúra, ahol a közúti ellenőrzés biztonságosan megvalósítható, továbbá a későbbiekben majd látható, hogy az önkormányzati utakon nagyon kevés számú ellenőrzés valósult meg, így az önkormányzati utak és a mellékhalózat adatainak elemzésére nem kerül sor ebben a fejezetben.

4.1. Nagytérégi összefüggések

A három megye földrajzi fekvését illetően elmondható, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 3 országgal, Hajdú-Bihar megye pedig Romániával **határos**. A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyével határos Szlovákia az Európai Uniónak és a Schengeni övezetnek is a tagja. A vizsgált megyék közül Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye szomszédja, Románia EU-s tagságú ország, de a Schengeni övezetnek nem a része¹⁷. Ukrajna pedig a magyar oldalon csak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyével határos és nem tagja az Európai Uniónak.



3. ábra Transzeurópai közlekedési hálózat elemei Magyarországon (2014)

Kép forrása: kti.hu

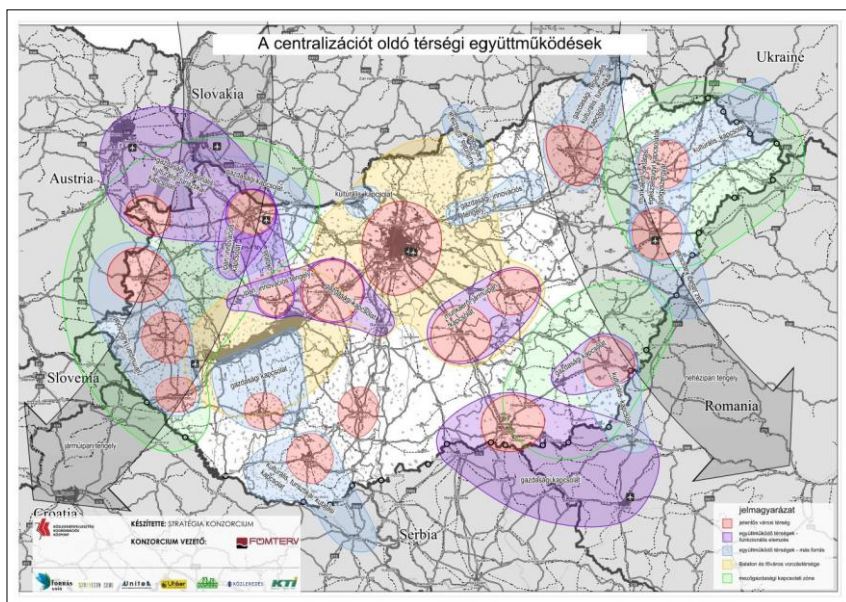
A külföldi honosságúak által megvalósított közúti szállítás tekintetében a régióban kiemelkedik az V. (mediterrán) folyósó, amely részben átfedi Trieszt-Kiev Helsinki korridort, az így létrejövő **Barcelona-Marseille-Milánó-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Ungvár-Lemberg-Kijev** korridor a vizsgálati területen Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét és Hajdú-Bihar megyét érinti. Ezirányú nagytérégi kapcsolat meghatározó eleme Záhony és térsége, ahol Kelet-Közép Európa legnagyobb

¹⁶ Főhálózat: autópálya, autótűt, I. rendű főút, II. rendű főút, autópálya vagy autótűt csomóponti ága

¹⁷ Románia és Bulgária Schengeni övetehez történő csatlakozása folyamatban van, melynek első lépéseként 2024. márciusától nincs ellenőrzés a tengeri és légi határokon.

vasúti logisztikai központja működik, és amely a három országra kiterjedő Záhony-Csap-Ágcsernyő logisztikai térség zászlóhajója (3. ábra)

A budapesti centralizációt oldó Kassa-Miskolc-Tiszaújváros-Nyíregyháza-Debrecen-Nagyvárad gazdasági tengely (**Via Carpathia** része) szintén az előbbi két megyét érinti (4. ábra). Debrecenben történő főleg **külföldi tőkebefektetéseknek** köszönhetően az együttműködés egyik katalizátora is a hajdúsági megyeszékhely pl. BMW, CATL, Continental (Vitesco), FAG, Richter Gedeon, Kronos és Semcorp. Debrecen szerepe meghatározó a centralizációt oldó gazdaságpolitikának, hiszen hazánk második legnagyobb városaként a Tiszántúli térség legdinamikusabban fejlődő térsége, melynek szerepköre az országhatáron is túl mutat (4. ábra).



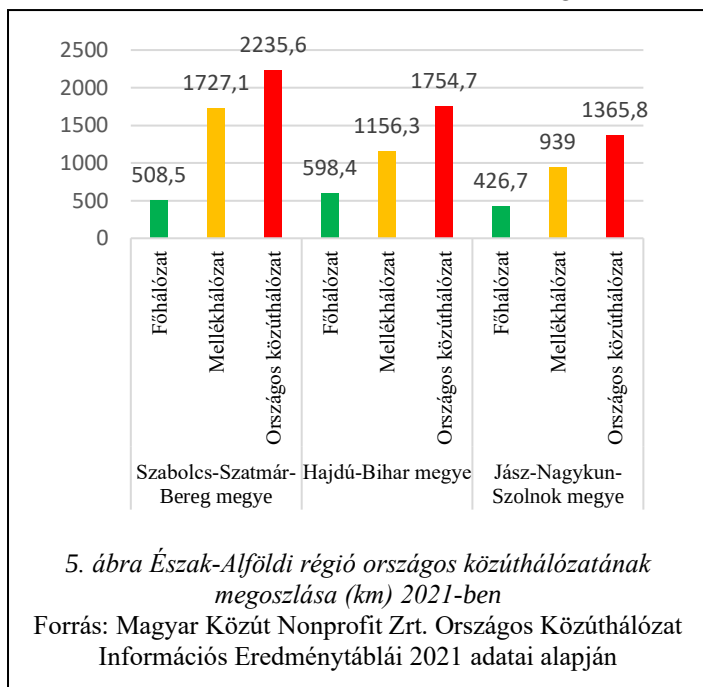
4. ábra A centralizációt oldó térségi együttműködések (2014)
 Forrás: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia

Jász-Nagykun-Szolnok megye nagytérségi és közlekedési helyzetét pedig a **fővároshoz** való közelsége miatt a budapesti agglomeráció külső gyűrűje befolyásolja (4. ábra). **Szolnok nagytérségi szerepkörét** erősíti, hogy jelentős vasúti csomópont.

4.2. A nemzetközi forgalom szempontjából is jelentősebb közlekedési útvonalak

• Úthálózat hosszúság

Az Észak-Alföldi régió 5356,1 km országos közúthálózattal rendelkezik, amelyből 1533,6 km főhálózat és 3822,4 km mellékhálózat (5. ábra). Az országos közúthálózat és a mellékhálózat Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a **leghosszabb** (2235,6 km; 1727,1 km), a legrövidebb pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (1365,8 km; 939 km). A főhálózat tekintetében a régióon belül Hajdú-Bihar megye rendelkezik a leghosszabb (598,4km), Jász-Nagykun-Szolnok megye pedig a legrövidebb szakasszal (426,7 km). Mindezek az Észak-Alföldi régió közútjainak az **utak rendisége alapján történő vizsgálat %-os megoszlásában** is megjelennek. Az **régió országos közúthálózatának** csak az egynegyede található Jász-Nagykun-Szolnok megyében (25,5%), és ezzel szemben Szabolcs-Szatmár-Bereg megye rendelkezik a régióra eső országos közúthálózat 41,74%-val. A **mellékhálózat** tekintetében is hasonló arányokat láthatunk. A régió három megyének viszonylatában egyenletes az eloszlás a **főhálózat** tekintetében (a régióra eső főhálózat megoszlása: Hajdú-Bihar megye 39,02%, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 33,16%, Jász-Nagykun-Szolnok megye 27,82%).



A főhálózat területi megoszlását tekintve a megyék között megállapítható, hogy mindhárom megye egy-egy kategóriában vezető szerepet tölt be. A gyorsforgalmi utak hossza Hajdú-Bihar megyében, az elsőrendű utak hossza Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében és a másodrendű utak hossza Jász-Nagykun-Szolnok megyében a leghosszabb (4. táblázat).

A legrövidebb gyorsforgalmi és elsőrendű hálózattal Jász-Nagykun-Szolnok megye, a másodrendű utak tekintetében pedig Hajdú-Bihar megye rendelkezik (4. táblázat).

4. táblázat Az Észak-Alföldi régió főhálózatának hossza (km) 2021-ben és A napi tehergépkocsi forgalom öt évi átlagának régiós százaléka

Főhálózati rendiség	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	Hajdú-Bihar megye	Jász-Nagykun-Szolnok megye	Észak-Alföldi régió
Úthálózat hosszúság (km)				
Gyorsforgalmi úthálózat	81,50	174,40	30,80	286,70
I. rendű főutak	179,50	159,40	112,00	450,90
II. rendű főutak	247,50	264,60	283,90	796,00
Főhálózat összesen	508,50	598,40	426,70	1533,60
A napi tehergépkocsi forgalom öt évi átlagának régiós százaléka (%)				
Gyorsforgalmi úthálózat	4,71	21,46	2,32	28,49
I. rendű főutak	5,70	11,78	12,94	33,04
II. rendű főutak	8,85	11,11	21,12	38,47
Főhálózat összesen	19,26	44,35	36,39	100,00

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái 2021 adatai alapján

• Tehergépkocsi forgalom

A főhálózaton belül a gyorsforgalmi utak adják a főhálózat hosszának 18,69%-át, és napi tehergépkocsi forgalom 28,49%-át, az elsőrendű utak hossza adja a régió főhálózatának 29,40%-át és a napi tehergépjárműforgalom 33,04%-át. A másodrendű utak hossza adja a régió főhálózatának 51,9%-át és a napi tehergépkocsi forgalom 38,47%-át. A gyorsforgalmi utak hosszarányukhoz képest felülreprezentáltak, a másodrendű utak pedig alul reprezentáltak a napi tehergépkocsiforgalom realizálásának tekintetében. Az elsőrendű utak hossza arányos a napi tehergépkocsi forgalommal (4. táblázat, 8. melléklet).

A napi tehergépkocsi forgalomban az Észak-Alföldi régió közlekedésének gerincét alkotó 4-es sz. főút és az M3-as autópálya adja (8. melléklet). Ezek közül csak a 4-es főút szeli át mind a három megyét. Az M3-as pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét és Hajdú-Bihar megyét érinti (6. és 7. ábra)

A napi tehergépkocsi forgalom öt éves átlagának 44,35%-át Hajdú-Bihar megye főhálózata bonyolítja le, Jász-Nagykun-Szolnok megye a 36,39%-át és a legkevesebbet pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 19,26%. Ezek az adatok is utalnak Debrecen kiemelkedő gazdasági szerepére. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye pedig a közlekedésföldrajzi fekvése ellenére viszonylag alacsonyabb 19,26%-kal részesül a régió napi tehergépkocsi forgalmából (4. táblázat).

Hajdú-Bihar megyében a megyén belül a gyorsforgalmi utak, a másik két megyében pedig a másodrendű utak dominálnak a napi tehergépjárműforgalom alapján. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye

adataiból kitűnik, hogy a régióon belül a leghosszabb elsőrendű úthálózattal rendelkezik a napi tehergépkocsiforgalom legtöbb része mégsem itt realizálódik (4. táblázat).

A három megye legforgalmasabb fő- és gyorsforgalmi útjai a nehéz gépjármű forgalom alapján nem egyenletes terhelésűek egy-egy út tekintetében. Az M3-as autópálya Polgár és Nyíregyháza között, Debrecen elkerülő déli szakasza, a 42. számú főút Berettyóújfalu Ártánd közötti szakasza, a 4-es számú főút Kisújszállás környéke, valamint Szolnok és Pest megyehatár közötti etapja (6. és 7. ábra).

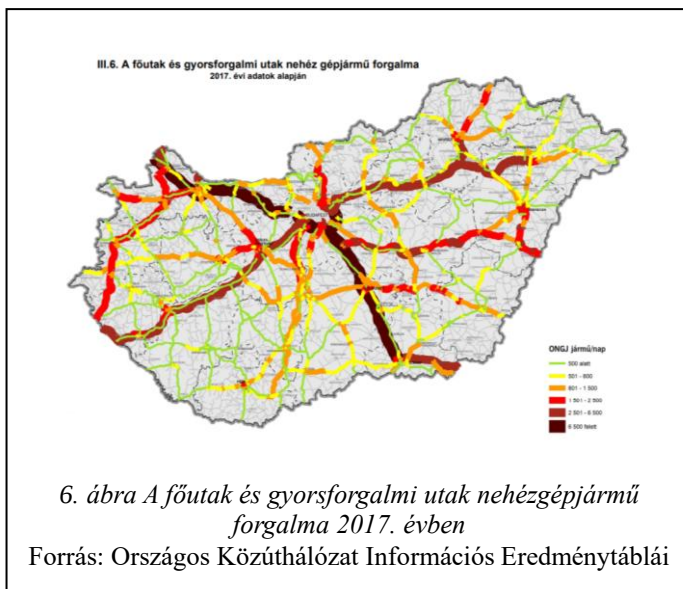
• Megyék

A területi sajátosságok feltárása érdekében – különösen az ellenőrzési pontok esetében – szükséges a főbb közlekedési útvonalak megyei szintű bemutatása.

Hajdú-Bihar megye (5. táblázat, 9. melléklet):

Gyorsforgalmi úthálózat:

- **A nemzetközi áruszállítás szempontjából** (6. és 7. ábra) az **M3-as** és a hozzá **csatlakozó M35-ös autópálya** (Görbeháza/M3-Debrecen-Berettyóújfalu) bonyolítja le a legjelentősebb forgalmat, melyben a tranzit forgalmon kívül a Debreceni Déli Ipari Parkban (Krones, a Continental Csoport Viteco gyáregysége, a BHS Trans és a Deufol) és a Debreceni Regionális és Innovációs Tudományos Technológiai Ipari Parkban (NI Hungary Kft., az RR Donnelley Kft., az FAG Magyarország Kft., a Flexi Force Hungary, Richter Gedeon Nyrt. biotechnológiai üzeme) valamint a Nyugati Ipari Parkban (Sofém Kft, Betongyár '97 Kft, Chio Magyarország Kft, Gastroudvar 2008 Kft.) lévő vállalkozások áruszállítása is szerepet játszik. A közel jövőben a hajdúsági megyeszékhely Észak-nyugati Gazdasági Övezetében felépülő BMW gyár és a Debreceni Déli Ipari Parkba betelepülő CATL akkumulátorgyár pedig tovább fogják növelni a gyorsforgalmi utak terhelését.
- A 2020-ban átadott **M4-es** Berettyóújfalu-Nagykerekre országhatárig tartó Hajdú-Bihar megyei közel 30 km hosszú szakasza az erdélyi A3-as autópályához csatlakozik. Román oldalon az A3-as pedig a Nagyváradot és a Szatmárnémetit összekötő 19. sz. főútba ágazik, így az M3-as autópálya az M35-ösön keresztül eléri a román határt, illetve a határ túloldalán fekvő nagyvárosokat.



5. táblázat Hajdú-Bihar megyei főhálózat útjai, hossza (km) valamint %-os aránya 2021-ben

Főhálózati rendiség	Út megnevezése	Hosszúság (km)	Hosszúság (%)
Gyorsforgalmi úthálózat	M3, M35, M4 és csomóponti ágak	174,4	29,14
I. rendű főutak	4. sz., 42.sz., 354. sz.,	159,4	26,64
II. rendű főutak	33 sz., 35 sz., 36. sz., 47. sz., 48. sz., 427.sz., 471.sz 481. sz.,	264,6	44,22

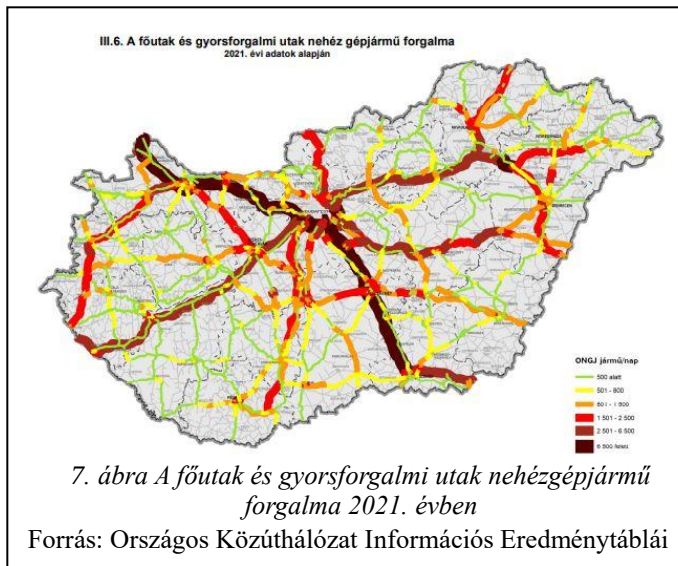
Forrás: Hajdú-Bihar megye területfejlesztési koncepcióját megalapozó feltáró-értékelő vizsgálat, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái 2021

Elsőrendű főutak:

- A **4. sz.** főútvonal (E573) köti össze Budapestet Szolnokon, Debrecen, Nyíregyházán keresztül Záhonyal, illetve Ukrajnával, valamint a Budapest-Románia viszonylatban is szerepet játszik a 42-esen keresztül, valamint felfűzi a kisvárosokat Törökszentmiklóstól-Berettyóújfaluiig.
- A **42. sz.** elsőrendű főút Püspökladány-Ártánd között húzódik az E60, illetve Biharszeres után pedig az E79 európai út része, folytatása a szomszédos Romániában a DN1, ezáltal Erdély, illetve Partium két gazdasági központja Kolozsvár és Nagyvárad elérhetőségét biztosítja. Ebből kifolyólag bár az M4-es megépülése óta a csökkenő szereppel, fontos nemzetközi áruforgalom bonyolódik le rajta (6. és 7. ábra).
- A **354. sz.** Debrecen északi elkerülő elsőrendű főút és a 481. sz. Debrecen Déli elkerülő elsőrendű főút a hajdúsági megyeszékhely tehermentesítését szolgálja, illetve a településen működő vállalkozások áruszállítása bonyolódik le.

Másodrendű főutak:

- A **33. sz.** főút Füzesabony/M3 és Debrecen összekötő másodrendű főút nemzetközi szerepe (Hortobágy feltárása mellett) a debreceni ipari parkokban működő vállalkozások áruszállításában játszik jelentősebb szerepet.
- A **35. sz.** Nyékládháza-Debrecen másodrendű főút szerepét a nemzetközi árufuvarozásban a 35. sz. főúttal párhuzamos M35 autópálya csökkenti.
- A **36. sz.** főút északi irányból szeli át a vizsgált megyét, Polgár-Tiszavasvári összekötésében van az M3-as autópálya miatt egyre csökkenő szerepe.
- A **47. sz.** Debrecen –Szeged másodrendű főút három megyeszékhelyt köt össze (Debrecen, Békéscsaba, Szeged). A Debrecen-Berettyóújfalui közötti szakasza biztosítja M3-M35 felé a kapcsolatot, ezáltal Románia, illetve Nagyvárad irányában jelentős térségi és nemzetközi szerepe van, bár a Debrecen-Berettyóújfalui szakaszát tehermentesíti az M35-ös autópálya.
- A **48. sz.** Debrecen-Nyírábrány másodrendű főút Románia felé biztosít kapcsolatot.



- Kisebbségi regionális jelentőségű a **427. sz.** Berettyóújfalui déli elkerülését segítő másodrendű főút, a **471. sz.** másodrendű főút Debrecen-Mátészalka agglomerációs kapcsolatokat biztosít.

Jász-Nagykun-Szolnok megye (6. táblázat, 10. melléklet):

A gyorsforgalmi úthálózat:

- M44¹⁸-es tagja a Tiszazúgot szeli ketté, fontos a nemzetközi áruszállítás szempontjából, hiszen a Nyugat-Európát a Balkán félszigettel összekötő tengelyhez kapcsolódik, ezáltal Románia déli ipari területeinek elérhetőségét biztosítja, ebből következően a napi tehergépjármű forgalma pedig dinamikusan növekszik

Elsőrendű főutak:

- A 426, 7 km hosszúságú főhálózat gerincét a napi tehergépjármű forgalom alapján a **4. sz. elsőrendű** főútvonal jelenti, melynek gyorsforgalmi úttá bővítése folyamatos, ezzel javítva a térség napjainkban hátrányosnak tekinthető elérhetőségét. Ez a főút adja a megyebeli, főhálózaton történő tehergépjárműforgalom közel egynegyedét (24,34%). A 4. sz. elsőrendű főút közelében kialakított Szolnoki Ipari Park, Törökszentmiklósi illetve a Karcagi Ipari Park megközelítésében is fontos szerep van, hiszen számos vállalkozás telephelyei ezek az ipari parkok pl. pl. Eagle Ottawa, BSM Magyarország Fémmegmunkáló Kft., F. Segura Hungária Kft., STADLER Szolnok Kft./ RecyPet Hungária Kft., Elektronikai Hulladékhasznosító Kft., Penny Market (Kelet-Magyarországi Logisztikai Elosztó központ) Claas Hungária Kft., a Videoton Holding Rt. a Radar Holding Rt valamint a Semecs Kft.
- A **44. sz. főút** Bács-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok és Békés megyét köti össze Békéscsaba és Gyula végpontokkal, Tiszakürt-Kondoros közötti szakaszon átadott M44 gyorsforgalmi út átadása óta a tranzit forgalma csökkent. Az M44-es mellett a Kunszentmártoni Ipari Park (Nief Plastic Hungary Kft., Interplex Hungary Kft., Euraseal Bt. és Recymet Industries Kft.) áruszállítási igényeit is szolgálja.

6. táblázat Jász-Nagykun-Szolnok megyei országos közúthálózat összetétele
2017-2021 között

Év	Főhálózat (km)	Mellékhalózat (km)	Összesen	Főhálózat (%)	Mellékhalózat (%)
2017.	395,1	935,7	1330,7	29,69	70,32
2018.	395,1	935,7	1330,7	29,69	70,32
2019.	421,2	937,8	1359	30,99	69,01
2020.	421	936,7	1357,7	31,01	68,99
2021.	426,7	939	1365,8	31,24	68,75

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái adatai alapján

Másodrendű főutak:

- **31. sz. másodrendű főút** Budapestet köti össze Dormánddal, ahol a 33. sz. főútba torkollik. Többek között a Jászapáti Ipari és Logisztikai Park területére betelepült vállalkozások pl. Jászapáti 2000. Mg. Zrt. és a Jászmetall Kft. elérhetőségében játszik fontos szerepet.
- **32. sz. főút** Hatvánt köti össze Szolnokkal Jászberényen keresztül. Az út forgalmát növeli, hogy közvetlenül a Jászfényszaru Ipari Centrum mellett halad el, így az ott működő vállalkozások (Samsung Electronics Magyar Zrt., a Thyssenkrupp Components Technology Hungary Kft., SRF Europe Kft., Hirsch Porozell Kft., vagy a Sangjin Micron Hungary Kft.) számára jelent fontos áruszállítási útvonalat.

¹⁸ Az M44-es első 61,2 km hosszú szakaszát 2019-ben adták át a Jász-nagykun-Szolnok megyei Tiszakürt és a békésmegyei Kondoros között, Jász-Nagykun-Szolnok megyében ebből a 61,2 km hosszú szakaszból 28,2 km található.

- **33. sz.** másodrendű főút Füzesabonyt köti össze Debrecennel, ezzel a 3. sz. és a 4. sz. főutakat kapcsolja össze, az M3-as és M35 felé csatlakozással.
- **34. sz.** másodrendű főút Tiszafüred-Fegyvernek között, a 33. sz. főutat fűzi össze a 4. sz. főúttal.
- **45. sz.** másodrendű főút Hódmezővásárhelyt kapcsolja össze Kunszentmártonnal, azáltal Csongrád-Csanád megye és Jász-Nagykun-Szolnok megye összeköttetése valósul meg.
- **46. sz.** másodrendű főút Törökszentmiklós és Mezőberény között húzódik, így Jász-Nagykun-Szolnok és Békés közötti közúti kapcsolatokban van szerepe.
- **402. sz.** másodrendű főút Szolnokon átmenő vonalvezetése miatt forgalomterhelése jelentős, továbbá áruszállítás szempontjából fontos a Szolnoki Ipari Park.
- **406. sz.** másodrendű főút összeköti az M4-es főutat a 4. sz. és 32. sz. főutakkal.
- **442. sz.** főút Szolnokot Martfűvel és Kunszentmártonnal összekötő főút.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (7. táblázat, 11. melléklet):

Gyorsforgalmi úthálózat:

- A nemzetközi forgalom szempontjából kiemelkedik az **M3-as autópálya** (2014-ben érte el Vásárosnaményt), amely az V. sz., illetve Mediterrán korridor része (3., 6. és 7. ábra).

Elsőrendű főutak

- A **4. sz. elsőrendű főút** Budapestet köti össze Záhonnnyal, a **41. sz. főút** pedig Nyíregyházát és Beregsuránnyal, ezáltal Ukrajna felé jelent összekötő kapcsolatot. A 4. sz. főút áruszállítási és fuvarozási jelentőségét növeli továbbá, hogy a 4. sz. főút mellett található Nyíregyházi Ipari Parkba betelepült vállalkozások (Electrolux Lehel Kft.¹⁹, a WITTUR Hungária Kft., a Jász- Plasztik vagy a Révész-Nyírlög Kft.), a Záhony Kiemelt Logisztikai Térségben és a Kisvárdán lévő vállalkozások pl. Master Good Kft áruszállításában is nagy szerepet játszik^{20 21}.
- A **403-as sz. (Nyíregyháza keleti elkerülő)**, amely az M3-as pálya forgalmát Nyírturánál a 4. sz. elsőrendű főúttal köti össze.

7. táblázat Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei főhálózat útjai, hossza (km)
valamint %-os aránya 2021-ben

Főhálózati rendiség	Út megnevezése	Hosszúság (km)	Hosszúság (%)
Gyorsforgalmi úthálózat	M3autópálya és csomóponti ágai	81,5	16,03
I. rendű főutak	4.sz, 41.sz, 403. sz.	179,5	35,30
II. rendű főutak	36 sz., 38. sz., 49.sz, 338. sz.,381. sz., 471.sz, 491.sz., 493.sz.	247,5	48,67

Forrás: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Koncepció I. Kötet: Előkészítő Fázis, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái 2021

- A **szomszédos megyeszékhelyek elérhetőségét a 38. és 37. sz. másodrendű főutak (Miskolc felé)** és a 4. sz. I. rendű főút, illetve M3-as autópálya Nyíregyháza-Görbéháza-Debrecen) **(Debrecen felé)** biztosítja. Az M3-as autópálya Nyíregyházáig történő elérése után (2007. év) a **36. sz.** másodrendű főút sokat veszített áru-és személyforgalmi jelentőségéből.
- A **nemzetközi áruszállítás szempontjából jelentőséggel bír a 49. sz.** (Rohod, Mátészalka, Csenger-országhatár) másodrendű főút, amely Románia felé jelent kapcsolatot.

¹⁹ Az Elektrolux-Lehel Kft 2024. január 1-től megszüntette tevékenységét Nyíregyházán, helyére a svéd Quantum hőszivattyúgyártó települt le a városban

²⁰ Az Nyíregyházi Ipari Park az M3-as autópálya felé is közvetlen kapcsolattal rendelkezik.

²¹ Ezen a szakaszon az áruszállítási forgalom a közeljövőben várhatóan növekedni fog, a Sunwoda Electronic Co. és a W-Scope Co. miatt.

- A **338. sz.** másodrendű főút (Nyíregyháza nyugati elkerülő) az M3-as autópálya felé jelent összeköttetést, ezzel bekapcsolva a megyeszékhely nyugati és déli részén található iparterületeket, ahol olyan nagy vállalkozások találhatók, mint például a Lego Manufacturing Kft, Michelin Hungaria Kft, ContiTech Magyarország Kft és Eissmann Automotive Autóipari Kft. nyíregyházi gyáregysége.
- A **471. sz.** Debrecen-Mátészalka út tehergépkocsi forgalmát növeli a megye második legnagyobb városában, Mátészalkán működő Ipari Park, ahol az optika területén tevékenykedő vállalkozások főként vannak. Ennek az útnak az áruszállítási fontosságát tovább fokozza, hogy a Nyírbátorban lévő vállalkozások (pl. Colorplast Hungary Kft, Unilever Magyarország Kft, Diehl Aircabin Kft, Bátor-Trade) kiszolgálásában is nagy a szerepe.
- **Mikroregionális** jelentőségűek a **381. sz.** Sátoraljaújhely-Cigánd-Kisvárd, a **493. sz.** főút Baktalórántháza-Nyírbátor és a **491. sz.** Győrtelek- Fehérgyarmat-Tiszabecs főutak.

4.3. Határátkelőhelyek

A régió 11 db határátkelőhelye közül csak 8-ban engedélyezett a 3,5 t legnagyobb megengedett össztömeg feletti járművekkel az áthaladás: Záhony–Csap, Beregsurány-Asztély, Vállaj–Csanálos (Ukrajna felé), Csengersima-Pete, Nyírábrány-Érmihályfalva, Létavértes-Székelyhid, Ártánd-Bors, Nagykeréki-Bors II. (Románia felé).



A felsorolt határátkelőhelyek közül Vállajon csak 2019. évig volt engedélyezve a 3,5 t legnagyobb megengedett össztömeg feletti járművek áthaladása, továbbá a Nagykeréki Bors II. határátkelőhely, pedig 2020-ban nyílt meg. A felsoroltak közül csak Záhony, Csengersima, Ártánd és Nagykeréki-Bors II rendelkezik **közúti mérlegelőhellyel** (8. ábra).

A határok között nemcsak a viszonylatok tekintetében Schengeni külső határ (Ukrajna) nem teljesjogú Schengeni határ (Románia) **határátlépések** között diverzifikált a helyzet, hanem ellenmondás van a közúti mérlegelőhelyek elhelyezkedése között is. Erre jó példa, hogy Nagykeréki határátkelőhelyen is korlátozás nélküli a teherforgalom, ennek ellenére nincs közúti mérlegelőhely, Csengersimánál a 7,5t össztömegű gépjárművek keresztezhetik a határt és van közúti mérlegelőhely, Létavértesnél a 11,5 t össztömegű gépjárművek léphetik át a határt, és ennek ellenére itt nincs közúti mérlegelőhely.

8. táblázat Az Észak-Alföld határátkelőhelyeinek forgalma
a be- és kilépő tehergépjárművekre tekintettel (2017-2021)²²

Határátkelőhely megnevezése	Évi tehergépjárműforgalom (j/év)					
	2017.év	2018.év	2019.év	2020.év	2021.év	Öt év átlaga
Ukrajna felé	157824	166192	160114	171203	182128	167492
Záhony/Csap	153809	160424	152812	163961	165033	159208
Beregsurány /Asztély	4015	5768	7302	7242	17095	8284,4
Románia felé	1085140	1181254	1196186	1074875	1117298	1130951
Csengersima/Pete	175372	164389	150327	203811	215788	181937
Vállaj/Csanálos	325	81	28			86,8
Szabolcs-Szatmár- Bereg megye	175697	164470	150355	203811	215788	182024
Nyírábrány- Érmihályfalva	24819	29541	24835	18573	29954	25544,4
Létavértes- Székelyhid	9185	18255	18886	5522	8144	11998,4
Ártánd-Bors	875439	968988	1002110	754520	520007	824213
Nagykerek-Bors II.				92449	343405	87170,8
Hajdú-Bihar megye	909443	1016784	1045831	871064	901510	948926
Összesen	1242964	1347446	1356300	1246078	1299426	1298443
Külföldi honosságú évi tehergépjármű forgalom (j/év)						
Ukrajna felé	127512	138400	137529	145881	153272	140519
Záhony/Csap	125211	134446	131862	140162	139475	134231
Beregsurány /Asztély	2301	3954	5667	5719	13797	6287,6
Románia felé	956416	1051338	1081873	979507	1034440	1020715
Csengersima/Pete	148806	136367	123567	174733	190745	154844
Vállaj/Csanálos	244	69	23			67,2
Szabolcs-Szatmár- Bereg megye	149050	136436	123590	174733	190745	154911
Nyírábrány- Érmihályfalva	17944	22728	19077	15161	24393	19860,6
Létavértes- Székelyhid	6905	13098	14173	3865	5486	8705,4
Ártánd-Bors	782517	879076	925033	699637	489749	755202
Nagykerek-Bors II.				86111	324067	82035,6
Hajdú-Bihar megye	807366	914902	958283	804774	843695	865804
Összesen	1083928	1189738	1219402	1125388	1187712	1161234

Forrás: Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság, Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság adatszolgáltatásai és statinfo.ksh.hu adatai alapján

²² A határátkelőhelyek tehergépjárművekre vonatkozó statisztikai adatok két forrásból származnak, az átlagos napi tehergépjárműforgalomra vonatkozó adatok az illetékes Rendőr-főkapitányságtól, az évi tehergépjárműforgalom, valamint a külföldi honosságú évi tehergépjármű forgalom pedig KSH adatbázisából. Ebből kifolyólag az adatok között kisebb mértékű különbségek vannak, amelyek nem mérvadóak, így nem akadályozzák a következtetések levonását

Az átlagos napi tehergépjármű forgalom 13,2%-a **Ukrajna**, 86,79%-a **Románia viszonylatából** tevődik össze. A Romániai viszonylatban lebonyolódó napi tehergépjármű ötéves álagának 15,57%-a Szabolcs-Szatmár-Bereg, 84,43%-a Hajdú-Bihar megye határátkelőhelyein realizálódott (8. táblázat).

A legforgalmasabb határátkelőhely az éves tehergépjármű forgalom alapján az öt év átlagát figyelembevéve Ukrajna viszonylatában Záhony, Ártánd-Bors, valamint Csengersima. Figyelemre méltó a 2020-ban megnyílt Nagykereki-Bors II határforgalma is, amely dinamikusan növekszik. E növekedést jól mutatja, hogy habár 2020. márciusában nyílt meg a határátkelőhely, 2020. évben és 2021. évben már olyan jelentős tehergépjármű forgalmat szolgáltat ki, hogy a vizsgált öt év éves Hajdú-Bihar megyei tehergépjárműforgalomnak 9,19%-át realizálta. Továbbá a 2021. évi adatok elemzése során fény derült arra is, hogy 2021-ben a megyei határon átlépő tehergépjárműforgalom 38,9%-át adta a Nagykereki-Bors II határátkelőhely (8. táblázat). Ezzel párhuzamosan változott Ártádon tehergépjármű forgalom, ugyanis a csökkenő határforgalom oka leginkább a Nagykereki határátkelőhely megnyitásában rejlik.

A határátkelőhelyek esetében megállapítható, hogy Záhonymnál 2020-ban az ún. COVID-19 évben a tehergépjárművek forgalma nem csökkent, hanem kis mértékben növekedett.

A román határszakaszon pedig meglepő módon a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Csengersimai határátkelőhelyen növekedés, a Hajdú-Bihar megyei határátkelőhelyek esetében pedig csökkenés volt tapasztalható. Ezt a megállapítást két különböző adatszolgáltató által megadott adatok is alátámasztanak (Megyei Rendőr-főkapitányság és statinfo.ksh.hu) A későbbiekben látható áruszállítási statisztikákkal (KSH, EUROSTAT) ez nincs ellenmondásban, hiszen a határátkelőhelyek forgalma a tehergépjárművek darabszámára utal, az áruszállítási statisztikák pedig az áruszállítás tömegére, illetve az árutonna -kilométerre vetítve adnak képet az áruszállítás és fuvarozási szektorról.

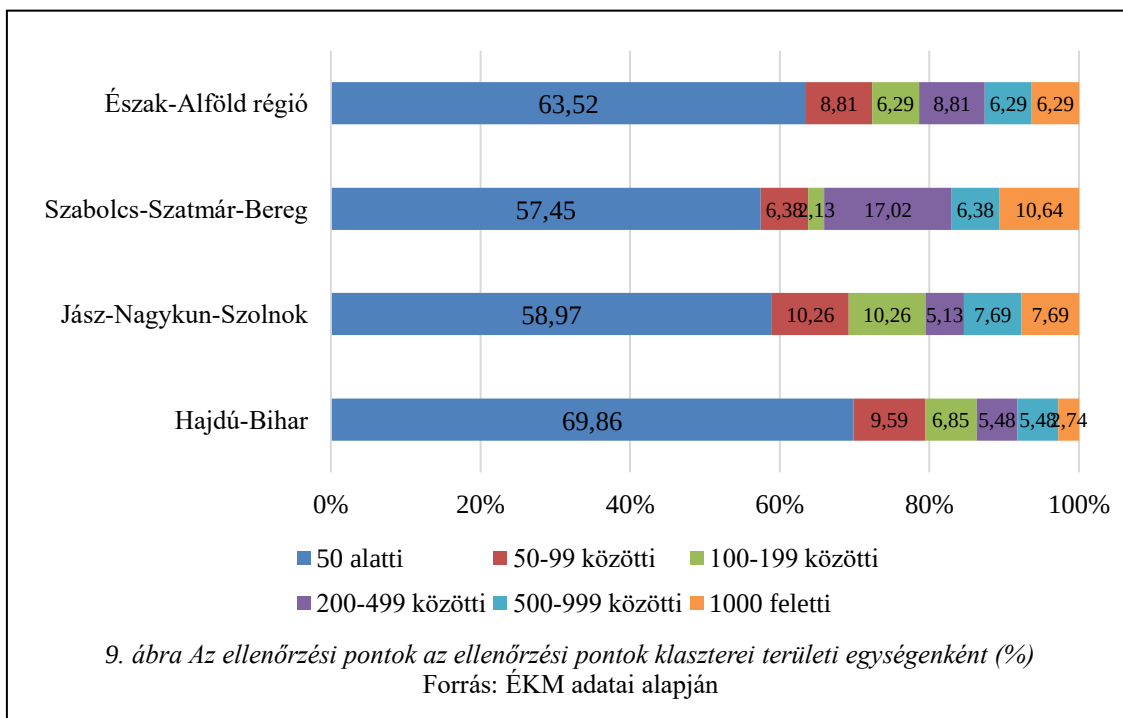
5. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATON ÉS A HATÁRÁTKELŐHELYEKEN LÉVŐ ELLENŐRZÉSI PONTOK

5.1. Az Észak-Alföldi régió ellenőrzési pontjai

5.1.1 Ellenőrzési pontok vizsgálata az ellenőrzési pontokon megvalósult ellenőrzések számai alapján létrehozott klaszterekben

A régióban a vizsgált öt év alatt 159 ponton volt ellenőrzése. Az ellenőrzések száma alapján megállapítható, hogy egy részük **fix pont** (1000 esetszám feletti), ezzel szemben állnak a kisebb ellenőrzési számú ún. **demonstratív megállítóhelyek**, ahol kevesebb esetszámú ellenőrzés volt. (12. melléklet).

A **159 ellenőrzési pontból** 101 (64%) helyen volt a vizsgált öt év alatt kevesebb, mint 50 db ellenőrzés (15. ábra). A többi kategória eloszlása egyenletesebb 9%-6% között szóródik (9. ábra, 13-16. melléklet).



A régióban a vizsgált időszak alatt 10 helyen volt 1000 db ellenőrzés felett az ellenőrzések száma (**TOP 10**) (9. táblázat, 16. melléklet).

A TOP 10 a régió ellenőrzési pontjainak csupán 6%-a, mégis ezek adják a régiós ellenőrzések 61,29%-át, a régiós meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek 58,95%-át. Ebből a 10 ellenőrzési pontból hat az elsőrendű 4. sz. főúton található (9. táblázatban piros színnel jelölt), ezek adják a régiós ellenőrzések 24,07%-át és a régiós meghíányolási jegyzőkönyvek 19,42%-át. A másik négy ellenőrzési pont a másodrendű főhálózaton helyezkedik el (9. táblázatban sárga színnel jelölt).

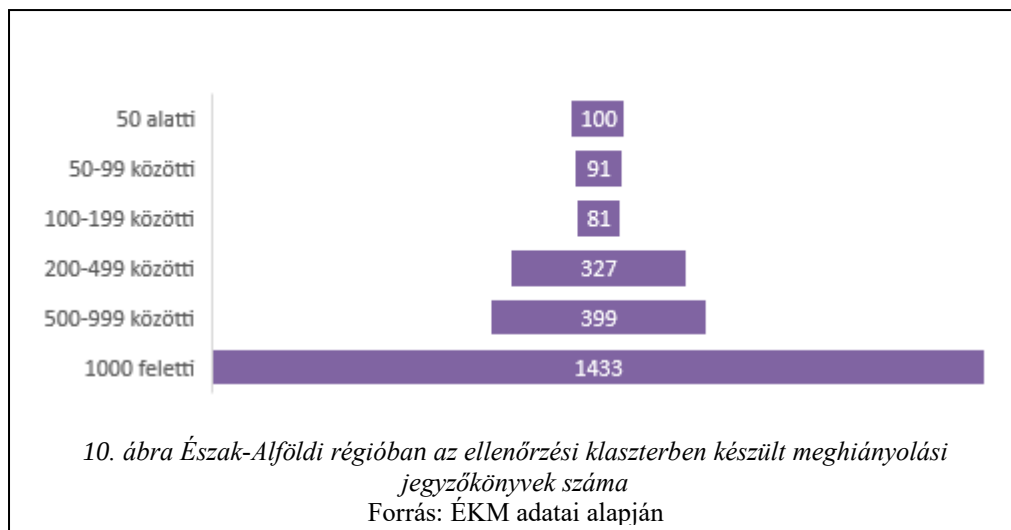
A TOP 10-ben az átlagos napi tehergépkocsi-forgalom és az ellenőrzések nagyságrendileg paralelek egymással a 4/175. kmsz-ben, a 4/196. kmsz-ben és a 4/119. kmsz-ben, a többi ellenőrzési ponton nagyságrendileg az ellenőrzések száma nagyobb (9. táblázat). Látható, hogy az 1000 feletti darabszámú ellenőrzési pontok a forgalom nagyságának megfelelően lettek kijelölve. (Ezen ellenőrzési pontok részletesebb kifejtésére a későbbiekben kerül sor.)

9. táblázat 1000 feletti ellenőrzés számmal jellemezhető pontok az Észak-Alföldi régióban

Út megnevezése (út/kmsz)	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Átlagos napi tehergépkocsi forgalom
4/95	290	4272	4562	3523
38/27	126	2915	3041	530
4/265	221	2522	2743	900
471/48	169	2552	2721	264
4/119	135	1966	2101	1706
4/318	125	1826	1951	857
31/101	106	1748	1854	725
381/39	71	1625	1696	167
4/196	86	1549	1635	1426
4/175	104	1442	1546	1473
Összesen	1433	22417	23850	11571

Forrás: ÉKM, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái 2021 adatai alapján

Korreláció van a meghiányolási jegyzőkönyvek és az ellenőrzési pontok klaszterjei között (10. ábra 17. és 18. melléklet)



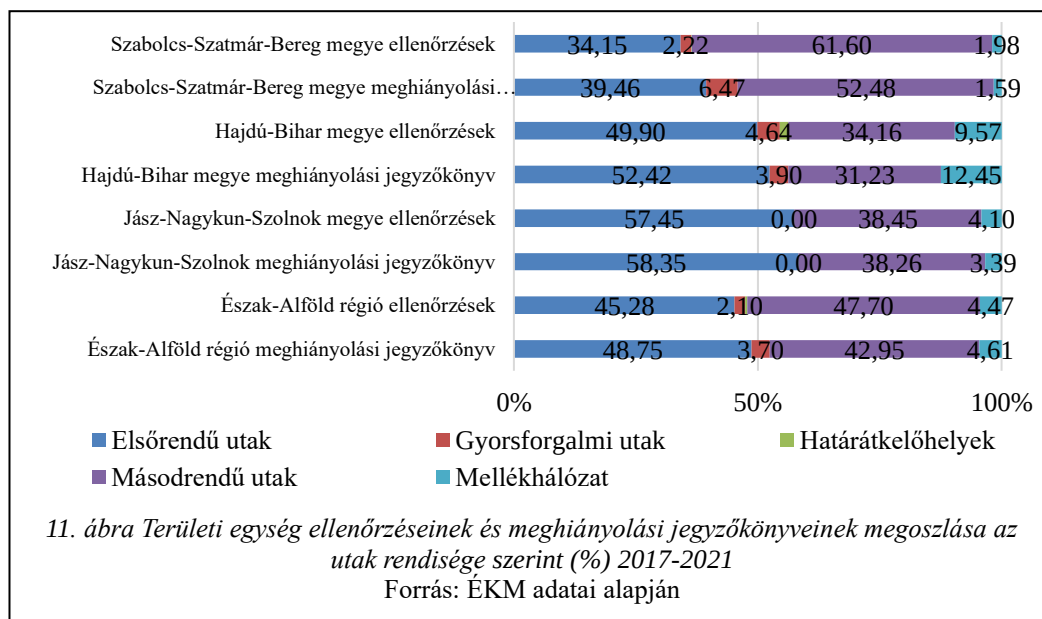
5.1.2 Ellenőrzési pontok vizsgálata utak rendiségére, valamint a határátkelőhelyekre tekintettel

Az ellenőrzési pontokat az utak rendiségével parallel klaszterekbe soroltam, illetve a határátkelőhelyeket külön kezelem, mivel a határmenti fekvés vizsgálatát is fókuszba állítottam. Ennek alapján:

- gyorsforgalmi úthálózaton
- elsőrendű utakon
- másodrendű utakon
- mellékúthálózaton
- határátkelőhelyeken lévő ellenőrzési pontok.

A klaszterek közül a gyorsforgalmi utakon, az első- és másodrendű utakon, valamint a határátkelőhelyeken történt ellenőrzések és azok eredményei kerülnek bővebb kifejtésre. A mellékhálózat nagyobb terjedelmű tárgyalását az ellenőrzések számai nem indokolják.

Itt kell megjegyezni, hogy az országos mellékutak közé soroltam három darab önkormányzati utat, kevés ellenőrzési számaik miatt, de ezek nem befolyásolják a vizsgálat eredményét (Szolnok Ispán krt. - 14 db ellenőrzés Debrecen Kishegyesi út 1/11 8db ellenőrzés és a 4901 és a 4902-t összekötő út (Hajdúhadház, Dr. Földi János út) 18 db ellenőrzés. Az önkormányzati utakat azért nem vettem ki az adatbázisból, mert a két minisztériumi adatszolgáltatás sarokszámai nem egyeztek volna, továbbá a megyék ellenőrzési stratégiáinak feltárásában szerepük van.



A régióban az ellenőrzések 95,8%-át a **főhálózaton végezték el**, ezen belül is a **másodrendű** (47,7%) és **az elsőrendű** (45,28%) utak dominanciája figyelhető meg (11. ábra). Ennek okait már előzőekben is említett forgalom nagysága, a kiépített biztonságos megállítóhelyek is indokolják

A **gyorsforgalmi utakon** viszonylag kevesebb ellenőrzés zajlik, ennek oka, hogy itt a rendőrhatalósággal és más társhatóságokkal ún. autópálya kitereléses közös akciók során ellenőrzik az áruszállítókat és fuvarozókat. A közös akciók száma pedig éves szinten kevés, pedig az áruszállítás és fuvarozás jelentős része főleg a tranzit- és a regionális távolságú ezeken az utakon zajlik (19. melléklet).

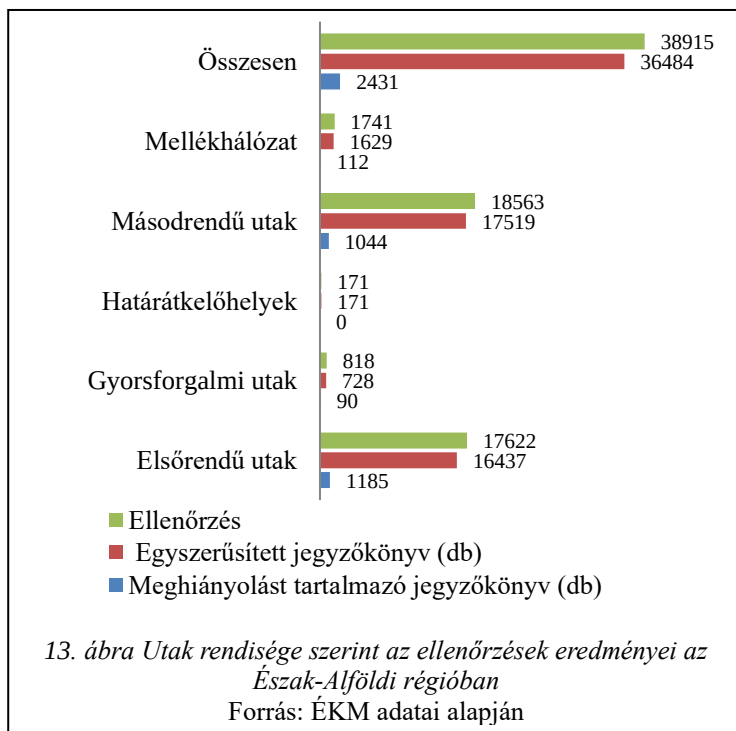
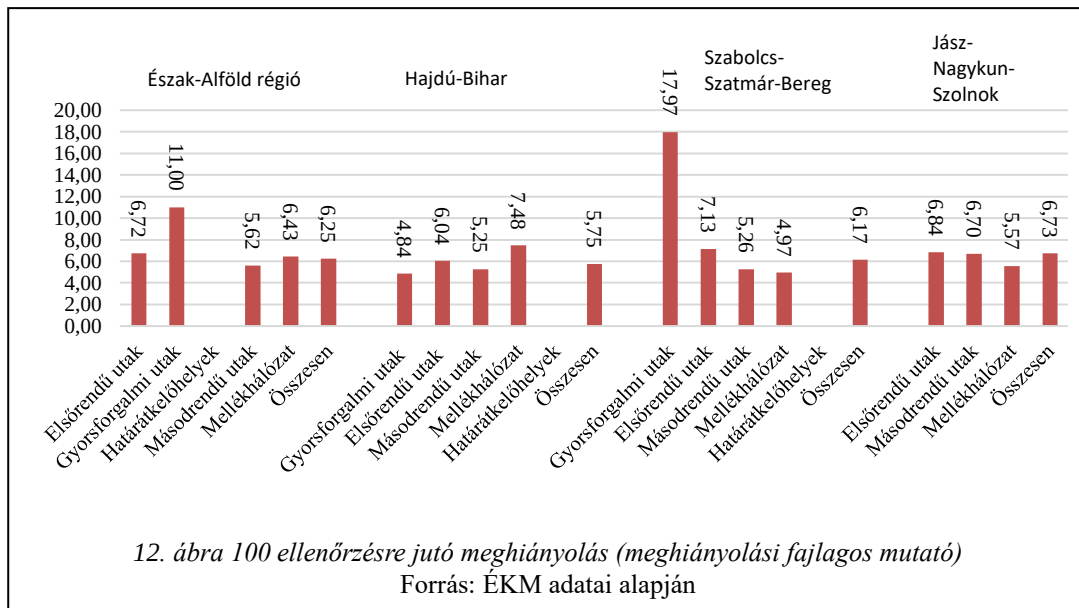
A **határátkelőhelyeken** történő ellenőrzések száma és aránya elenyésző, hiszen nem érik el a régiós ellenőrzések 0,5%-sem (0,44%). A régió földrajzi fekvésének, geopolitikai, valamint közlekedésföldrajzi helyzetének tükrében ezen ellenőrzések számának növelése indokolt lehet, annak ellenére, hogy a határátlépéskor a NAV munkatársai is végeznek ellenőrzést (25. melléklet).

A gyorsforgalmi utakon és a határátkelőhelyeken történő kevés számú ellenőrzés oka továbbá, az országos hatáskörrel rendelkező Közlekedési Hatósággal való munkamegosztás. A magasabb számú ellenőrzést ezeken a pontokon indokolja, hogy minél több szabályszegő kiszűrésre kerüljön a biztonságos közlekedés és a versenyegyenlőség miatt (17. melléklet).

A régió Közlekedési Hatóságai a vizsgált öt év alatt 2431 db meghíányolási jegyzőkönyvet vettek fel a közúti ellenőrzések során.

A **meghíányolási jegyzőkönyvek** vizsgálata esetén mutatja, hogy az **elsőrendű főközlekedési utak** adják a régióban felvett meghíányolási jegyzőkönyvek 48,75%-át, majd ezt követi a másodrendű utak értéke (42,95%). Ez a két típus adja a meghíányolási jegyzőkönyvek 98,7%-át a régióban (11. ábra). A határátkelőhelyeken nem történt meghíányolási jegyzőkönyv felvétele.

A régióban **meghiányolás fajlagos mutatója (100 ellenőrzésre jutó meghiányolási jegyzőkönyvek száma)** 6,25. A meghiányolási fajlagos mutató az utak rendisége szerint a legmagasabb a gyorsforgalmi utakon (11), a legkisebb a határátkelőhelyeken (0). Ez a fajlagos mutató az első és másodrendű utakon 6,72, illetve 5,62 (12. ábra).



A gyorsforgalmi utakon a fajlagos meghiányolási mutató közel kétszerese, mint a régiós átlag (6,25). Ebből a szempontból is sajnálatos, hogy viszonylag kevés az autópályás kiterelés (12. ábra).

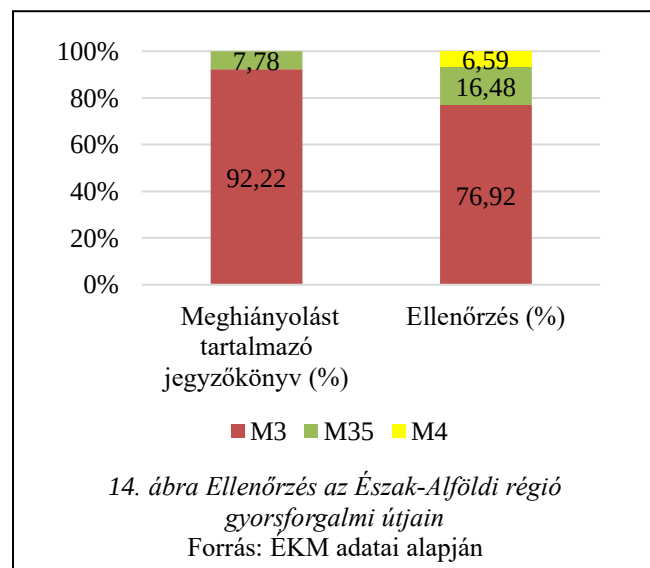
A határátkelőhelyeken történő ellenőrzések kevés számúak -171 db a vizsgált öt évben - és nem történt meghiányolás. Ennek ellenére e terület fokozott figyelmet érdemel, mivel az ún. mélységi ellenőrzéskor a tranzitforgalomban számos szabályszegésre fény derül (13. ábra).

Az utak rendisége, valamint az ellenőrzések és a meghiányolásokat tartalmazó jegyzőkönyvek száma között nincs egyenes

arányosság, melyet az első- és másodrendű utak mutatnak meg leginkább, hiszen a másodrendű utakon több ellenőrzés volt, ennek ellenére az elsőrendű utakon készült több meghiányolási jegyzőkönyv (13. ábra).

5.1.2.1 Gyorsforgalmi úthálózaton lévő ellenőrzési pontok

Az Észak-Alföldi régióban 8 ellenőrzési ponton volt ellenőrzés a gyorsforgalmi úthálózaton, ezek adták a régiós ellenőrzések 2,1%-át és a régiós meghiányolási jegyzőkönyvek 3,7%-át. (11. ábra, 20.



és 33. melléklet). Ezeken valósul meg a régióban a vizsgált főhálózati utak öt évi átlagának napi tehergépkocsiforgalmának 28,49%-a (8. és 19. melléklet). Nagyságrendileg is a **legtöbb ellenőrzés** az M3-as autópályán (76,92%) valósult meg a gyorsforgalmi utak közül (14. ábra). Egyetlen helyen sem volt 1000 darab feletti ellenőrzés, ennek az oka, hogy döntően a rendőrhatalósággal és más társhatóságokkal közös akcióban kerül sor az ellenőrzésekre. Egy olyan ellenőrzési pont van, amely szorosan kötődik az autópályához, de mégsem a szoros értelembbe vett autópályán valósul meg. Debrecenben az M35-ös 39. kmsz-ben az autópályára le/felhajtóján

történő ellenőrzéseket is ebbe a kategóriába soroltam, mivel itt az autópályára forgalmat ellenőrzik, és csak az áruszállítás és fuvarozás szempontjából egy kisebb jelentőségű út (Ondódra vezető út) található az adott közlekedési csomópontban.

A gyorsforgalmi utakon a **meghiányolások** 92,22%-a az M3-as autópályához kötődik és az M4-es -en nem volt meghiányolás, melynek oka a kevés számú ellenőrzés (48 db) (20. melléklet).

A forgalomhoz képest alulreprezentáltak az autópályák és ez különösen érvényes az M35/63. kmsz, M35/4. kmsz, M4/232. kmsz-re (19. és 20. melléklet).

100 feletti ellenőrzést csak 3 ellenőrzési ponton valósítottak meg a közúti ellenőrök (19. és 20. melléklet):

- M3/183. kmsz: Hajdú-Bihar megyében az M3as, M35-ös és 35 –ös csomópontban (Polgár) található, ahol a tehergépkocsi keresztmetszeti forgalom nagy (7436 tehergépkocsi/nap). Debrecen, Nyíregyháza és Miskolc, illetve Szlovákia (Kassa) adja a kiemelt nagyságú forgalmát.
- M3/214. kmsz: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a Hajdú-Bihar megyével közös megyehatárnál van. Súlyát a tranziton kívül Nyíregyháza ipari központ közelsége adja.
- M35/39. kmsz: Hajdú-Bihar megyében, a Debrecen elkerülő úton lévő ellenőrzési pont fontosságát Debrecen gazdasági súlya, azon belül is a Debreceni Regionális Innovációs Park és a Nyugati Ipari Park, illetve Románia (Nagyvárad) közelsége adja.

5.1.2.2 Elsőrendű utakon lévő ellenőrzési pontok

Az **ellenőrzési pontok közül 28 db** az elsőrendű közlekedési úton található, itt valósult meg a régiós **ellenőrzések 45,28%-a**, a vizsgált főhálózati utak régiós napi tehergépkocsi forgalom átlagának 33,04%-a (11. ábra, 8.;33. és 22. melléklet).

Az elsőrendű utak közül kiemelkedik az a **4. sz. főút**, ahol a régióban történt ellenőrzések 40,92%-a zajlott, továbbá a régiós meghiányolások 44,26%-os, a régiós egyszerűsített jegyzőkönyvek 40,7%-os eredményét láthatjuk (21. melléklet). Az áruszállításban betöltött szerepének megfelelően ez a

régió második legnagyobb teherforgalmú útja (4591j/nap a vizsgált öt év átlagos tehergépkocsiforgalma), ebből kifolyólag reprezentáltsága érthető (8. melléklet).

Ezer feletti ellenőrzési pontokat csak a 4. sz. főútvonalon találunk, ahol 6 db ellenőrzési pont adja a régió ellenőrzéseinek egyharmadát (37,36%, 14538 db) és az elsőrendű utakon megvalósult ellenőrzéseknek a több mint kétharmadát (82,5%) (9. táblázat, 16. és 33. melléklet). Ez az arány hasonlóan alakul, ha a 4-es főúton lévő 6 db ellenőrzési pontokon készült meghíányolási jegyzőkönyveket (961 db.) hasonlítjuk össze a régióban, valamint az elsőrendű utakon készült meghíányolási jegyzőkönyvekkel. Ezen a hat ponton készült az elsőrendű utakon felvett meghíányolási jegyzőkönyvek 81,10%-a, valamint a régióban készült meghíányolási jegyzőkönyvek 39,53%, -a (21., 22. és 34. melléklet).

Nincs mindenhol egyenes arányosság az ellenőrzések száma, a meghíányolási jegyzőkönyvek száma és a tehergépkocsi forgalmi adatok között. Az ellenőrzések száma és az ellenőrzési pont napi tehergépkocsiforgalma a 4/175. kmsz-ben és a 4/119. kmsz-ben arányos, nagyarányú eltérés mutatkozik a 4/265. kmsz-ben, 4/318. kmsz-ben és kisebb mértékben a 4/95. kmsz-ben (9. táblázat, 21. melléklet).

A főbb elsőrendű utakon lévő ellenőrzési pontok bemutatása a vizsgálati szempontok alapján (9. táblázat, 16., 21. és 34. melléklet):

- A 4/95. kmsz-ben lévő ellenőrzési pont Szolnok nyugati határában található, ennek közelében ér véget - a 4-es sz. főúthoz csatlakozva- a 32-es főút és a közelben ágazik ki a 402-es út is. Teherforgalom alapján ez a 4-es sz. főút egyik legnagyobb teherforgalmi terhelésű (3523 j/nap) szakasza. Jelentőségét növeli a Szolnoki Ipari Park.
- 4/264. kmsz Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Nyíregyházától délre található, 10 km-en belül elérhető az M3-as autópálya fel/lehajtó, továbbá a Nyíregyházi Ipari Park felé vezető út is innen kezdődik. E szelvény forgalmi adata a középmezőnyhöz tartozik a vizsgált 6 ellenőrzési pont között (900 tehergépkocsi/nap), de az ellenőrzések száma mégis magas.
- 4/119. kmsz Jász-Nagykun-Szolnok megyében helyezkedik el, Törökszentmiklósnál. Az ellenőrzési pont közelében kezdődik a 46-os főút (Mezőtúr, Románia) és több kisebb jelentőségű út csatlakozik (32127,32124,32126,42103)²³. Fontosságát emeli a Békéscsaba felől érkező forgalom, illetve a Törökszentmiklósi Ipari Park.
- 4/175. kmsz Hajdú-Bihar megyében a megyehatáron található, forgalmas csomópont, mert a Romániával összekötő 42-es és a 4 főút csomópontja közelében Püspökladányban fekszik.
- 4/318. kmsz Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, Kisvárdánál található, a 318-as főút és a 4153-as út csatlakozása között. Forgalmi nagyságát a 4-es és a 318-as út adja, illetve a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet.
- 4/196. kmsz Hajdú-Bihar megyében Kaba és Hajdúszoboszló között van.

5.1.2.3 Másodrendű utakon lévő ellenőrzési pontok

A másodrendű utakon, **51 helyen** volt ellenőrzés a vizsgált időszakban, ezek adják a régió legtöbb ellenőrzését (47,7%-a) és a meghíányolások 42,95%-át (11. ábra, 23. és 33. melléklet).

A másodrendű utak közül a legtöbb ellenőrzés a 471. sz, 38.sz, 31. sz, 381.sz és 36. sz. főutakon történt, ezeken az utakon volt a másodrendű ellenőrzések 71%-a és a meghíányolások 60,22%-a. (23. és 24. melléklet).

A másodrendű utakon négy **1000 feletti ellenőrzési pont** található, ezek napi tehergépkocsi forgalma minden helyen nagyságrendekkel kisebb, mint az ellenőrzések száma, szemben az elsőrendű utakkal, ahol néhány keresztszelvényben e két adat arányos volt. A napi tehergépkocsi keresztmetszeti forgalomhoz képest az ellenőrzések száma a 471/48. kmsz-ben és a 381/39. kmsz-ben volt legnagyobb mértékben felülreprezentált (9. táblázat, 23. és 24. melléklet).

Főbb ellenőrzési pontok (16., 35. és 36. melléklet):

²³ M4-es autópálya fel/lejtató csomópontja is itt van, de ennek átadása a vizsgálati időszakon kívül esett.

- 38/27. kmsz Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Nyírtelek és Rakamaz között található, az átmenő forgalom mellett a megyeszékhely ipari dominanciája miatt meghatározó ez az ellenőrzési pont.
- 471/48. kmsz Debrecen és Mátészalka között, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében van Nyírbátor és Nyírbogát között. Jelentőségét, a Nyírbátorban működő ipari park adja.
- 31/101. kmsz Jászapáti és a szomszédos megye Heves települése között. Az ellenőrzési pont szerepét növeli, hogy a Jászapáti Ipari Park a közelben található, a 31-es főút a 32132-es út csatlakozásánál.
- 381/39. kmsz A 381-es sz. út a 37-es és a 4-es utat köti össze, Sátoraljaújhely és Kisvárdá között húzódik, az ellenőrzési pont a II. Rákóczi Ferenc híd lábánál Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található. Súlyát a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet adja.

5.1.2.4 Határátkelőhelyeken történt ellenőrzések

A határátkelőhelyek ellenőrzési száma rendkívül alacsony és meghiányolás nem volt a vizsgálati időszakban (11. ábra). Ennek oka, hogy határátlépéskor a NAV és más társhatóságok (rendőrhatóság Minisztériumi Közlekedési Hatóság, katasztrófavédelem) ellenőrzést végez, továbbá a megyei kormányhivatalok döntő többségében ún. mélységi ellenőrzést végeznek, azaz nem a határátkelőhelyeken, hanem a megyék határártól távolabb eső útszakaszain történik az ellenőrzés, az erőforrásokkal való gazdálkodás miatt.

A régióban csak három határátkelőhelyen volt ellenőrzés, annak ellenére, hogy 8 teherforgalom számára is nyitott határátkelőhely van a vizsgált területen. Többek között nem volt ellenőrzés a régió legjelentősebb határánál, Záhonymál sem (8. táblázat, 25. és 33. melléklet). Az ellenőrzések demonstratív jellege legfőbbképpen a határátkelőhely napi forgalmához viszonyítva jellemezhető. A forgalom és az ellenőrzések Létavértesi határátkelőhelyen vannak leginkább párhuzamban, de a csekély határforgalom és ellenőrzések miatt ez nem számottevő következtetés.

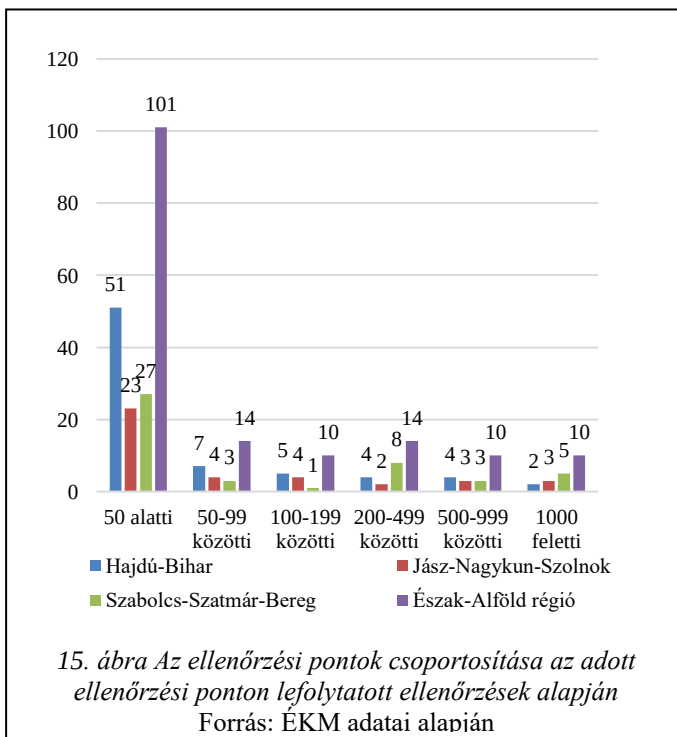
5.2 Az Észak-Alföldi régió megyéinek összehasonlítása

5.2.1 Az ellenőrzési pontok klaszterei az ellenőrzések száma alapján

A régióban az ellenőrzési pontok 45,91%-a Hajdú-Bihar megyében, 29,56%-a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 24,53%-a Jász-Nagykun-Szolnok megyében található (12., 26., 28. és 30. melléklet). Az ellenőrzési pontok egy része (115 db) demonstratív arculatú, hiszen ezeken a pontokon a vizsgált öt év alatt kevesebb, mint 100 ellenőrzés volt (15. ábra).

A régióban és a megyékben is az 50 esetszám alatti ellenőrzési pontok dominálnak (13. melléklet).

A legtöbb **50 alatti esetszámú ellenőrzési pont** Hajdú-Bihar megyében található (51 db) ahol annyi ilyen kategóriájú ellenőrzési pont van, mint a két megyében összesen, ennek oka, hogy Hajdú-Bihar megyében ellenőriztek a legtöbb helyen és ez összefüggésben van a megye ellenőrzési



stratégiájával (15. ábra, 13. melléklet).

Hajdú-Bihar megyében az ellenőrzési pontok közel 80%-a (79,45%), a kisebb számú ellenőrzési pontokhoz tartozik **(100 alatti esetszámú kategóriák)**. Ezzel szemben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ezek aránya a legkisebb közel 60% (63,83%) (9. és 15. ábra).

10. táblázat Az ellenőrzési pont klaszterekben készült ellenőrzési jegyzőkönyvek száma 2017-2021

Ellenőrzési pontok kategóriái	Hajdú-Bihar	Jász-Nagykun-Szolnok	Szabolcs-Szatmár-Bereg	Észak-Alföldi régió
50 alatti ellenőrzések	672	456	352	1480
50-99 közötti	465	279	189	933
100-199 közötti	654	692	162	1508
200-499 közötti	1198	450	2702	4350
500-999 közötti	3188	1875	1731	6794
1000 feletti	3181	8517	12152	23850
Összesen	9358	12269	17288	38915

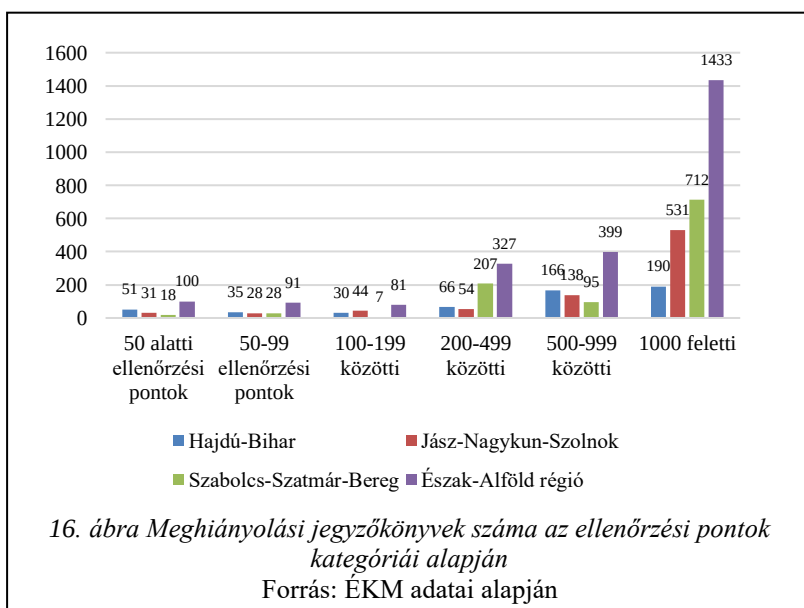
Forrás: ÉKM adatai alapján

A TOP10 ellenőrzési pontok aránya Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 10% feletti (10,64%) itt valósul meg Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ellenőrzéseinek 70,29%-a (9. ábra, 10. táblázat, 16., 28. és 32. melléklet). Ezzel szemben Hajdú-Bihar megyében 2 db 1000 feletti ellenőrzésszámú klaszterhez tartozó ellenőrzési pont van, és ezek adják a Hajdú-Bihar megyei ellenőrzések 33,99%-át (9. ábra, 10. táblázat, 16., 26. és 32. melléklet).

A TOP 10 ellenőrzési pontok megyék szerinti elhelyezkedésének következményei nem csak az ellenőrzések számaiban, hanem a meghiányolások számaiban is megjelenik. Ebben a klaszterben a megyék közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében realizálódik a legtöbb meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (712 db), Hajdú-Bihar megyében pedig a legkevesebb (190 db) (17. ábra, 18. melléklet).

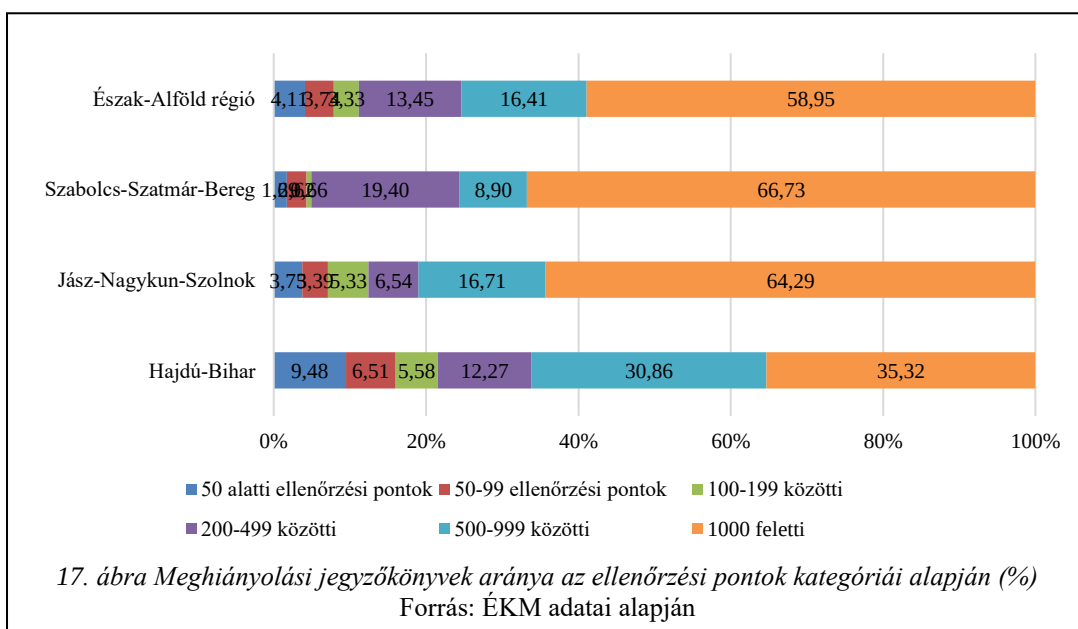
Az ellenőrzési kategóriák területi egységekre vetítése:

- A TOP10 ponton végrehajtott ellenőrzések 51%-a Szabolcs-Szatmár-Bereg, 36%-a Jász-Nagykun-Szolnok, 13%-a Hajdú-Bihar megyében valósult meg (10. táblázat, 16. melléklet). Az ellenőrzések számának eloszlása a megyék között leképezi a meghiányolási jegyzőkönyvek eloszlását is a TOP 10-en belül. (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: 50%, Jász-Nagykun-Szolnok megye 37%, Hajdú-Bihar megye 13%).
- A 100 esetszám alatti ellenőrzési



pontokon végrehajtott ellenőrzések 47%-a Hajdú-Bihar megyében, 31%-a Jász-Nagykun-Szolnok megyében és 22%-a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében volt (10. táblázat, 13. melléklet) Ebben az ellenőrzési pont klaszterben készült meghíányolási jegyzőkönyvek megyék közötti megoszlási aránya is hasonló: Hajdú-Bihar megye 45%, Jász-Nagykun-Szolnok megye 31%, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 24% .

Az ellenőrzési pontok e két klaszterjének különbségei a két Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának eltérő stratégiájáról árulkodnak: Hajdú-Bihar megye stratégiája, hogy az ellenőrzési pontok szóródása nagyobb, azaz több helyen megjelenik és az adott ponton kevesebb ellenőrzéseket végez a hatóság a forgalom nagyságából adódóan, ez a demonstratív jelleget erősíti, amely az egyik közlekedésbiztonsági stratégia (Láthatóvá válás). Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az ellenőrzési pontok fókuszáltabbak, itt inkább a kevesebb ellenőrzési pont és az adott ponton több ellenőrzés szemlélet valósul meg. Ez a megye stratégiája szűrő jellegű, hiszen az 1000 feletti ellenőrzési pontokon a meghíányolások száma is magasabb (17. és 18. melléklet). Jász-Nagykun-Szolnok megye stratégiája, pedig a fenti két stratégia közötti ún. közeputas stratégia.



5.2.2 Az ellenőrzési pontok az utak rendisége alapján ²⁴

Az ellenőrzések minden megyében, a legnagyobb arányban a főhálózaton valósultak meg, ezek közül kiemelkednek az első-és másodrendű utak. Hajdú-Bihar (49,9%) és Jász-Nagykun-Szolnok megyében (57,45%) a legnagyobb arányban az elsőrendű utakon, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (61,6%) és a régióban (47,7%) a másodrendű utakon voltak az ellenőrzések (11. ábra)

Ebben a részben több szempont alapján viszonyítom össze az ellenőrzéseket és a meghíányolásokat:

- Területi egységen belül az úthálózat hossza és az ellenőrzések, valamint a meghíányolási jegyzőkönyvek aránya (jegyzőkönyvek aránya/úthosszúság aránya)
- Területi egységen belül az átlagos tehergépkocsiforgalom és az ellenőrzések, valamint a meghíányolási jegyzőkönyvek aránya (Ellenőrzés száma/átlagos tehergépkocsi forgalom a főhálózaton)
- Ellenőrzésekhez képest a meghíányolások fajlagos mutató (100 ellenőrzésre jutó meghíányolások száma, azaz a meghíányolási fajlagos mutató)

²⁴ A határátkelőhelyek adatai nincsenek az úthálózathoz viszonyítva, mert számuk és arányuk elenyésző.

Területi egységen belül az úthálózat hossza és az ellenőrzések, valamint a meghíányolási jegyzőkönyvek aránya (jegyzőkönyvek aránya/úthosszúság aránya):

A megyékben és a régióban az országos közúthálózat területi egységen belüli arányait tekintve a másodrendű utak hosszúság aránya nagyobb, mint az elsőrendű utak aránya. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a régió belül a **másodrendű utak** aránya a legkisebb ennek ellenére ebben a megyében az ellenőrzések legnagyobb része itt valósult meg (61,6%).

Az **elsőrendű utak** hosszának aránya közel azonos minden megyében és Jász-Nagykun-Szolnok, valamint Hajdú-Bihar megyében itt volt az ellenőrzések legnagyobb része (11. ábra, 4. táblázat, 33. melléklet). Az elsőrendű úthálózat hosszának aránya az ellenőrzésekkel Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében közel arányosak.

A **mellékhálózaton** történt ellenőrzések Hajdú-Bihar megyében a legnagyobb arányúak (9,57%) (a másik két megye ellenőrzéseinek kb. kétszerese), és ebben a megyében régió belül a mellékhálózat aránya itt a legkisebb (65,9%) (4. táblázat, 11. ábra). Ezzel szemben ez az arány éppen fordított Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, azaz itt a legnagyobb arányú a mellékhálózat hossza (77,25%), és itt realizálódott ennek a megyének az ellenőrzéseinek 1,98%-a (11. ábra, 4. táblázat). Ez az eltérő ellenőrzési stratégiából fakad. A **gyorsforgalmi utakon** történt ellenőrzések sehol sem arányosak utak hosszával (11. ábra, 4. táblázat, 33. melléklet).

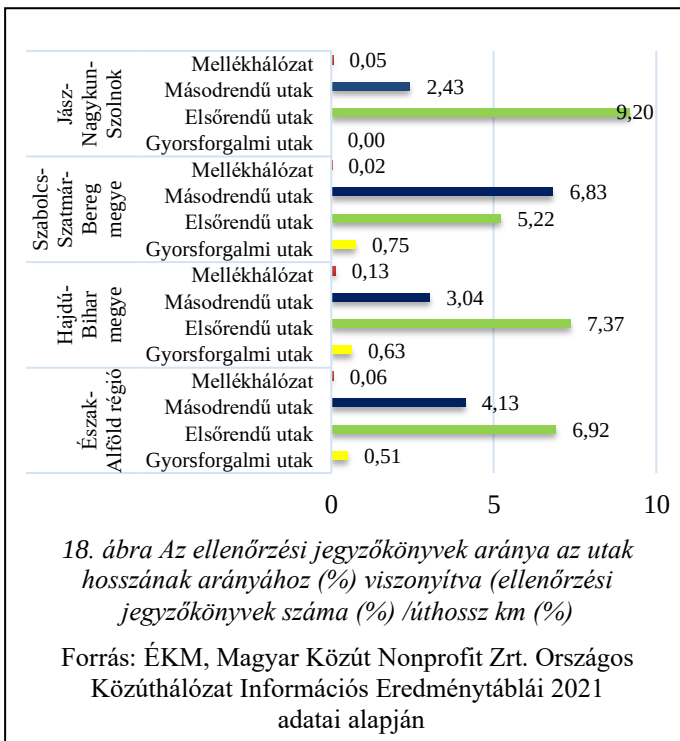
Az ellenőrzési jegyzőkönyvek számának aránya és a különböző rendiségű utak hosszának aránya közötti nagyságrendi különbségeit mutatja be az **ellenőrzési jegyzőkönyvek aránya/úthosszúság aránya mutató**. A gyorsforgalmi utakon Jász-Nagykun-Szolnok megyében

nem volt ellenőrzés, így ebből a szempontból irreleváns. A másik két megye közül az ellenőrzések aránya a gyorsforgalmi úthálózat arányához képest alulreprezentáltság tekintetében nagyobb mértékben Hajdú-Bihar megyében térnek el, ennek oka ebben a megyében hosszabb a gyorsforgalmi úthálózat (mivel Hajdú-Bihar megyében több ellenőrzést hajtottak végre az elsőrendű utakon).

Az elsőrendű utakon hosszúság arányok alapján Jász-Nagykun-Szolnok megyében a legnagyobb a felülreprezentáltság (9,2%), a legkisebb pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (5,22%).

A másodrendű utakon a legnagyobb a felülreprezentáltság Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (6,83%), a legkisebb pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (2,43%). A mellékhálózaton a legnagyobb alulreprezentáltság Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (0,02%), a legkisebb pedig Hajdú-Bihar megyében (0,13%) (18. ábra, 27., 29. és 31. melléklet)

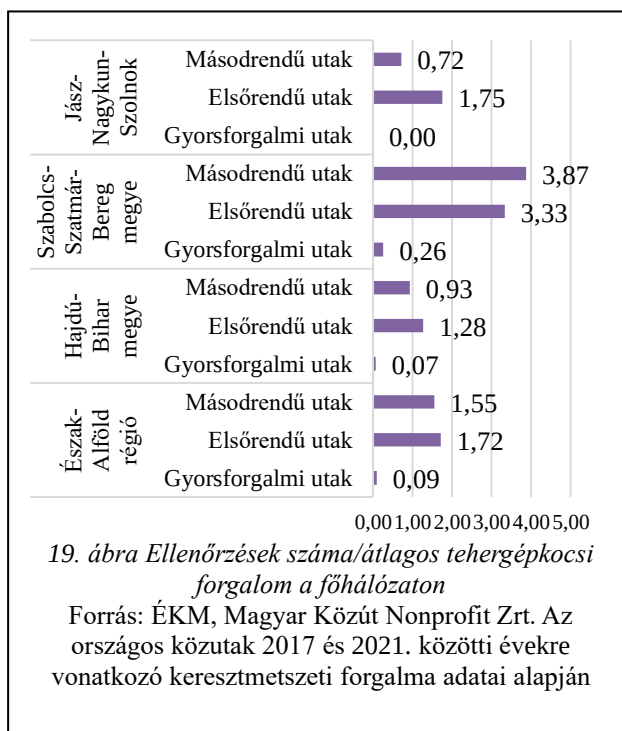
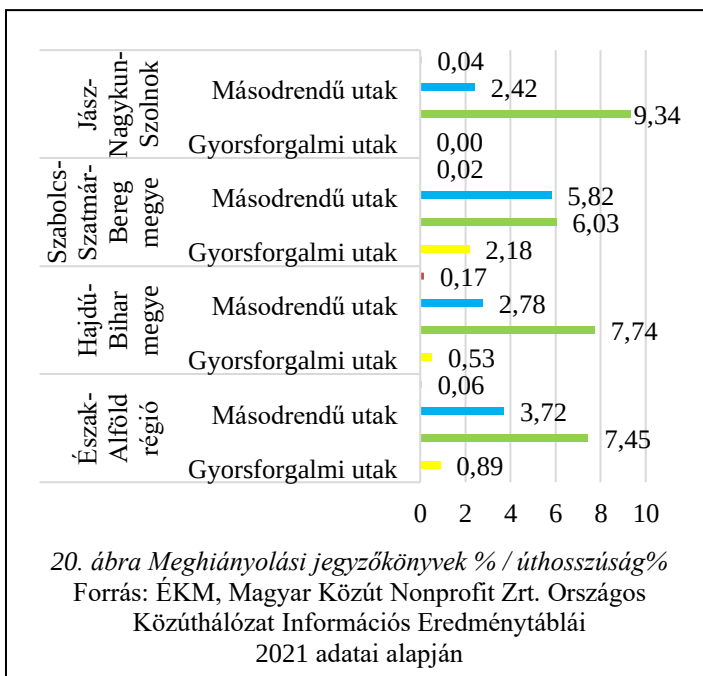
A megyék közötti különbségek oka egyrészt az eltérő ellenőrzési stratégiából, másrészt pedig az adott megye úthálózati szerkezetéből is adódik. Jász-Nagykun-Szolnok megyében elenyésző volt a vizsgált időszakban a gyorsforgalmi utak aránya és hossza, ebből kifolyólag ez a megye erőforrásait az elsőrendű utakra koncentrált. A mellékhálózat tekintetében rajzolódik ki leginkább a két megye eltérő stratégiája, mert a mellékhálózaton az arányokhoz képest a legkevesebb az ellenőrzés Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a legtöbb pedig Hajdú-Bihar megyében volt.



Az adott területi egységen belül a **meghiányolási jegyzőkönyvek** %-os arányának eloszlása azonos az ellenőrzésekével kivéve a régió összesített adataiban.

A régió összesített adatai azért mutatnak különbséget, mert a legtöbb ellenőrzés (47,7%) a másodrendű utakon volt, ezzel szemben a legtöbb meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyvet az elsőrendű utakon vettek fel (48,75%). Ennek oka, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a másodrendű utak esetében az ellenőrzések aránya és a meghiányolási jegyzőkönyvek aránya között a legnagyobb a különbség (9,2%). Ez annak következménye, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a meghiányolási jegyzőkönyvek aránya az elsőrendű utak felé tolódtak el az ellenőrzési jegyzőkönyvekhez képest (ellenőrzés elsőrendű úton 34,15%, meghiányolás 39,46%). Az eltolódás minden megyére jellemző az elsőrendű utakon, illetve ennek fordítottja is, hogy a másodrendű utakon ezzel ellentétes irányú a folyamat, azaz a másodrendű utakon az ellenőrzések aránya nagyobb, a meghiányolási jegyzőkönyvek aránya pedig kisebb az utak rendiség alapján történő vizsgálatában (11. ábra).

A területi egységen belül a meghiányolási jegyzőkönyvek %-a / az úthosszság % mutató alapján kiemelkedik Jász-Nagykun-Szolnok megye, ahol az elsőrendű utak eredménye 9,34. Ennek az oka, hogy a vizsgált időszakban a gyorsforgalmi úthálózat hossza elenyésző volt (30,8 km), és ez a megye az elsőrendű úthálózatra koncentrálja ellenőri erőforrásait, továbbá az elsőrendű úthálózat a három megye közül itt a legrövidebb (112 km) (4. táblázat). A másodrendű hálózaton pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adata kiugróan magas. Feltűnő, hogy a mellékúthálózaton a meghiányolási jegyzőkönyvek aránya csekély (19. ábra).



Átlagos tehergépkocsi forgalomhoz viszonyítás²⁵:

A főhálózat forgalmi adataival összehasonlítva, elmondható, hogy a **gyorsforgalmi utak** átlagos tehergépkocsi forgalmához viszonyítva az **ellenőrzések száma** alulreprezentált (11. és 20. ábra és a 9-11. mellékletek).

Jász-Nagykun-Szolnok megyében az elsőrendű utakon végzett ellenőrzések majdnem kétszerese a megyei átlagos főhálózati tehergépkocsi forgalomnak (továbbiakban MÁFTK), ugyanakkor a másodrendű hálózaton történt ellenőrzések száma esetében 28%-os, kisebb mértékű alulreprezentáltság látható a MÁFTK-hoz képest (20. ábra).

Hajdú-Bihar megyében az elsőrendű utakon egy kisebb mértékű felülreprezentáltság látható az ellenőrzések javára (28%), a másodrendű utakon pedig a MÁFTK és az ellenőrzések szinkronban vannak, egy nagyon minimális (7%-os) eltéréssel. **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében** pedig óriási eltérések vannak az ellenőrzések javára (elsőrendű utakon 233%, másodrendű utakon 287%) (20. ábra).

A többi kategóriában Hajdú-Bihar megyében van leginkább egyensúlyban a forgalom és az ellenőrzések száma. A legnagyobb aránytalanságok pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében találhatók, Jász-Nagykun-Szolnok megye megint közeputas. Az elsőrendű utak felülreprezentáltságának, hogy az elsőrendű főutak közül minden megyében 4. sz. főút kiemelkedő ellenőrzési számú (27., 29., 31. melléklet). Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a másodrendű főutak közül a 38.sz, 471. sz és 381. sz főutakon történt jelentős számú ellenőrzés miatt mutat a grafikon ilyen nagy eltérést.

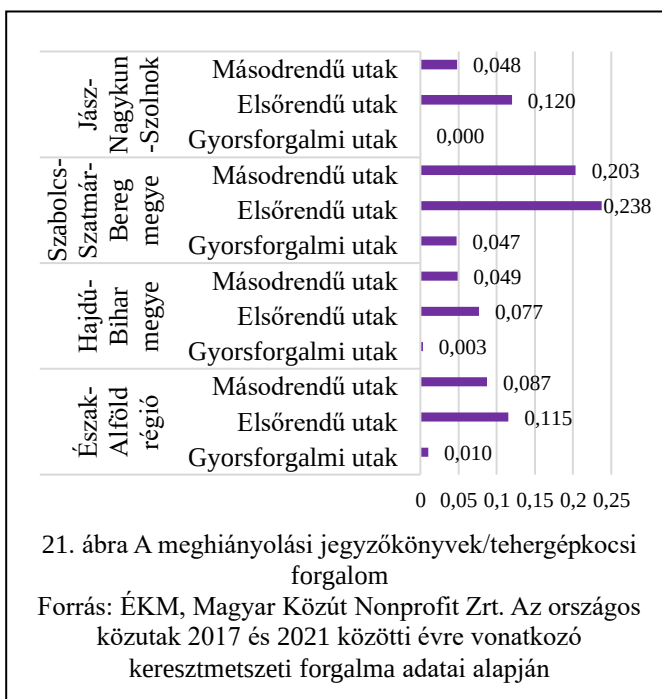
A régióban és a megyékben a meghíányolások az átlagos tehergépkocsi forgalomhoz képest leggyakrabban az elsőrendű utakon és legritkábban a gyorsforgalmi utakon fordulnak elő, A tehergépjármű forgalomhoz képest a gyorsforgalmi utakon a legnagyobb a deficit (20. ábra és a 8-11., 27., 29. és 31. mellékletek).

A gyorsforgalmi utakon történt kevés ellenőrzés, mint megállapításának fenntartásának ellenére, megállapítható, hogy a **meghíányolás gyakoriságának** mértékében már vannak különbségek a megyék között. Az elsőrendű utakon a leggyakrabban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a legritkábban Hajdú-Bihar megyében, a másodrendű utakon leggyakrabban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a másik két megyében közel azonos alacsonyabb gyakorisággal derítenek fel szabálytalanságot. A gyorsforgalmi utakon leggyakrabban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében fordulnak elő szabálytalanságok (21. ábra, 18. melléklet).

Meghíányolási fajlagos mutató:

Régiós átlag felőli megközelítés:

regiós meghíányolási mutató 6,25, ezen érték feletti csak Jász-Nagykun-Szolnok megye mutatója (6,73). A régiós átlaghoz közeli értéket láttunk Szabolcs-Szatmár-Bereg megye esetében (6,17),



²⁵ Az átlagos tehergépkocsiforgalom adataihoz viszonyítás tekintetében állnak rendelkezésre forgalomszámlásási adatok, továbbá a mellékhálózat szerepe elhanyagolható az ellenőrzések szempontjából.

Hajdú-Bihar megyében pedig átlag alatti érték található (5,75). Ez szintén arra utal arra, hogy Hajdú-Bihar megyében a demonstratív ellenőrzési stratégia hangsúlyosabb (12. ábra).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye meghiányolási fajlagos mutató a gyorsforgalmi utakon és az elsőrendű úthálózaton régiós átlag feletti, Jász-Nagykun-Szolnok megye esetében pedig ez az első és a másodrendű utakra vonatkozik. Hajdú-Bihar megye esetében pedig csak a mellékutak meghiányolási mutatója átlag feletti (12. ábra).

Az úttípusok oldaláról megközelítve: a gyorsforgalmi utakon és az elsőrendű utakon Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, a másodrendű utakon Jász-Nagykun-Szolnok megye, a mellékúthálózaton pedig Hajdú-Bihar megye adata a legmagasabb (12. ábra).

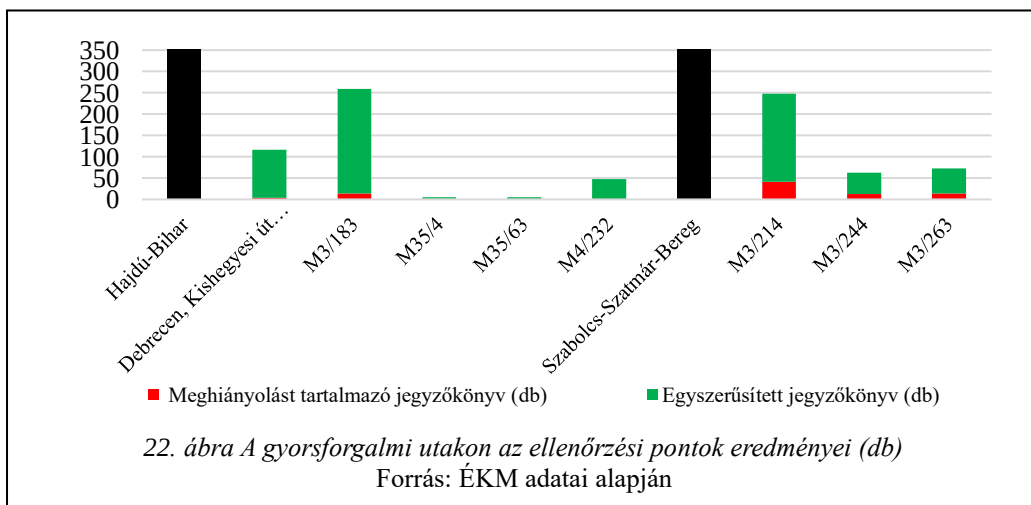
Területi egységek oldaláról:

Hajdú-Bihar megyében a mellékúthálózaton a legnagyobb meghiányolási fajlagos mutató (7,48), a legkisebb pedig a gyorsforgalmi utakon (4,84). Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legnagyobb a meghiányolási fajlagos mutató a gyorsforgalmi úthálózaton (17,79), a legkisebb pedig a mellékúthálózaton (4,97). Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig a legnagyobb az elsőrendű hálózaton (6,84), a legkisebb pedig a mellékúthálózaton (5,57) (12. ábra).

5.2.2.1 Ellenőrzések a gyorsforgalmi utakon megyék szerint

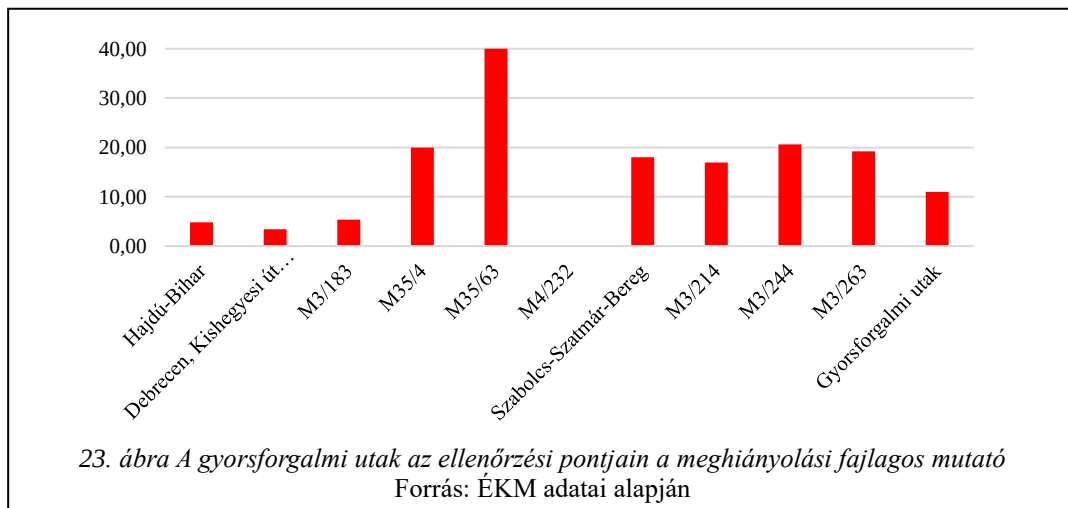
A régióban ellenőrzés csak Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megyében volt a gyorsforgalmi utakon. Hajdú-Bihar megye több **ellenőrzést** végzett a gyorsforgalmi utakon (434 db), de a meghiányolási jegyzőkönyvekből pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megye készített többet (69 db) (19. és 20. melléklet). A gyorsforgalmi úthálózat több mint kétszer hosszabb Hajdú-Bihar megyében (174 km), mint Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (81,5 km), addig az ellenőrzések száma csak 13%-kal volt több Hajdú-Bihar megyében (20. melléklet, 4. táblázat). Ez azt jelenti, hogy a gyorsforgalmi úthálózaton történt ellenőrzések 53%-a köthető Hajdú-Bihar megyéhez.

Feltűnő aránytalanság látszik abban a tekintetben, hogy a gyorsforgalmi utakon készült **meghiányolási jegyzőkönyvek** 76,67%-át a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság készítette (27. és 29. melléklet).



A három gyorsforgalmi útból nyolc ellenőrzési pont Hajdú-Bihar megyében 3 db pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található (20. melléklet). Ezek közül mindkét megyében egy-egy **ellenőrzési pont értékei** kiugróak M3/183. kmsz és az M3/214. kmsz (22. ábra, 20. melléklet). E két ponton az ellenőrzések száma közel azonos, mégis a meghiányolások számában és arányában már eltérés mutatkozik: Az M3/183. kmsz-ben 259 ellenőrzés volt, és ebből 14 esetben készült meghiányolási jegyzőkönyv, az M3/214. kmsz-ben 248 db ellenőrzés volt és 42 esetben készült meghiányolási jegyzőkönyv (22. ábra, 20. melléklet).

Az adott ellenőrzési ponton 100 ellenőrzésre jutó meghíányolások arányát szemléltető **meghiányolási fajlagos mutató alapján** Hajdú-Bihar megyében azokon a pontokon, ahol kevesebb volt az ellenőrzés pl. M35/4. kmsz, M35/63. kmsz, ott magasabbak voltak a meghíányolási jegyzőkönyvek arányai. A meghíányolási fajlagos mutató értéke az ellenőrzési pontokon Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében egyenletes, szemben Hajdú-Bihar megyével, ahol nagy a fluktuáció (23. ábra).

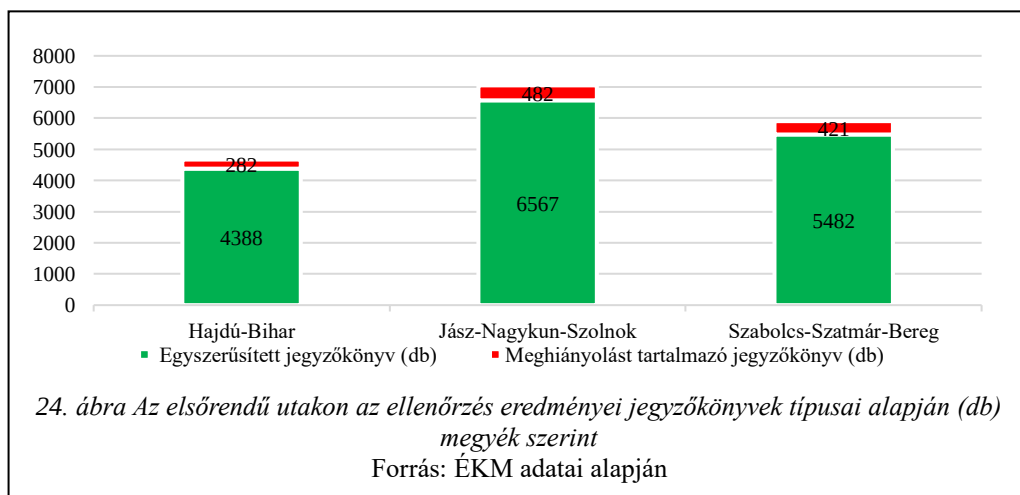


5.2.2.2 Ellenőrzések az elsőrendű utakon megyék szerint

Ellenőrzési pontok

Az elsőrendű utakon a régióban történt 17622 db ellenőrzésből 7049 db Jász-Nagykun-Szolnok megyében, 5903 db Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, 4670 db Hajdú-Bihar megyében valósult meg (24. ábra, 22. melléklet). **Jász-Nagykun-Szolnok megye kiugróan magas adatait** az is indokolja, hogy gyorsforgalmi úthálózat hossza. A régióban az elsőrendű utakon 1185 db meghíányolási jegyzőkönyv készült, ebből 482 Jász-Nagykun-Szolnok megyében 421 db Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 282 db Hajdú-Bihar megyében (24. ábra).

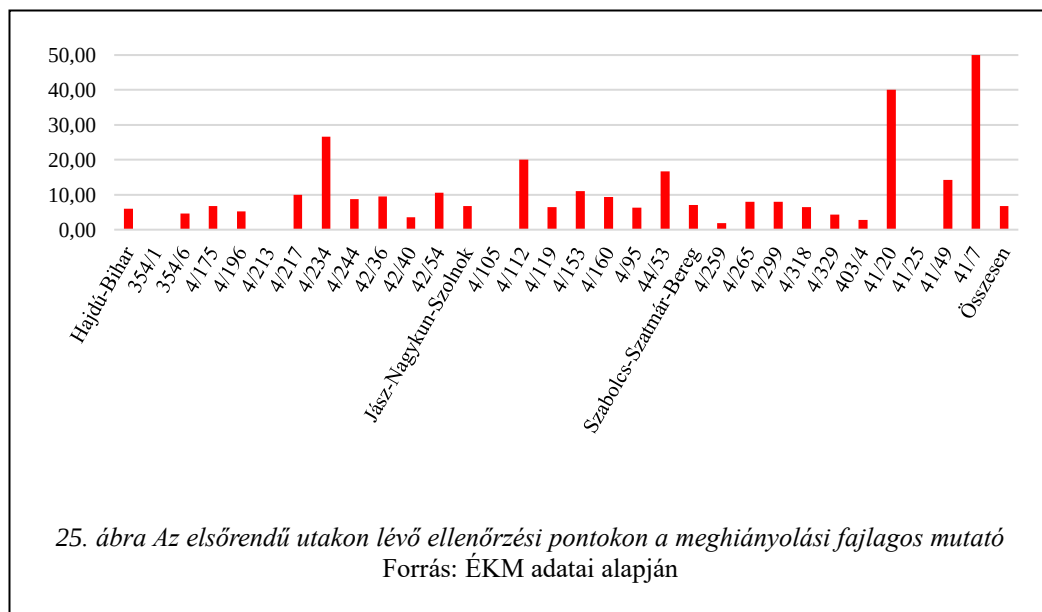
Ellenőrzés 6 elsőrendű út 28 pontján volt, a pontok közül 11 db Hajdú-Bihar megyében, 7 db Jász-Nagykun-Szolnok és 10 db Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található (34. melléklet).



Az is levonható következtetésként, hogy az **ellenőrzési pontok száma és az ellenőrzések száma között nincs egyenesarányosság**, azaz Jász-Nagykun-Szolnok megyében van a legkevesebb ellenőrzési pont az elsőrendű utakon (22. és 30. melléklet), de mégis itt valósult meg a legtöbb ellenőrzés (24. ábra). Ugyanez a megállapítás Hajdú-Bihar megyére is igaz, mivel itt volt a legtöbb ellenőrzési pont az elsőrendű utakon, mégis az ellenőrzések száma itt a legkevesebb (22. és 26. melléklet).

Megállapítható, hogy **nincs összefüggés az ellenőrzések száma és a meghíányolások aránya között sem a kisebb ellenőrzésszámú pontokon** pl. 42/36. kmsz-ben csak 105 ellenőrzés volt, és ebből viszonylag nagy számban (31 esetben) készült meghíányolási jegyzőkönyv, amely ezen ellenőrzési pont ellenőrzéseinek 29,53%-a. A **nagyobb ellenőrzésszámú utakon az ellenőrzések száma és a meghíányolások aránya között van korreláció** pl. 4/95. kmsz, ahol a magas ellenőrzési (4562 db) és meghíányolási számokat (290 db)vannak, ennek ellenére, az adott ponton a meghíányolások aránya kisebb (6,365). Ebből következik a nagyszámú ellenőrzési pontokon több a meghíányolás, bár a fajlagos meghíányolási mutató kisebb értékű (25. ábra és a 34. melléklet).

A **meghíányolási fajlagos mutató** értékeiben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legnagyobbak a különbségek, Hajdú-Bihar megye oszlopaiban pedig a legalacsonyabbak (25. ábra).



Utak szerint:

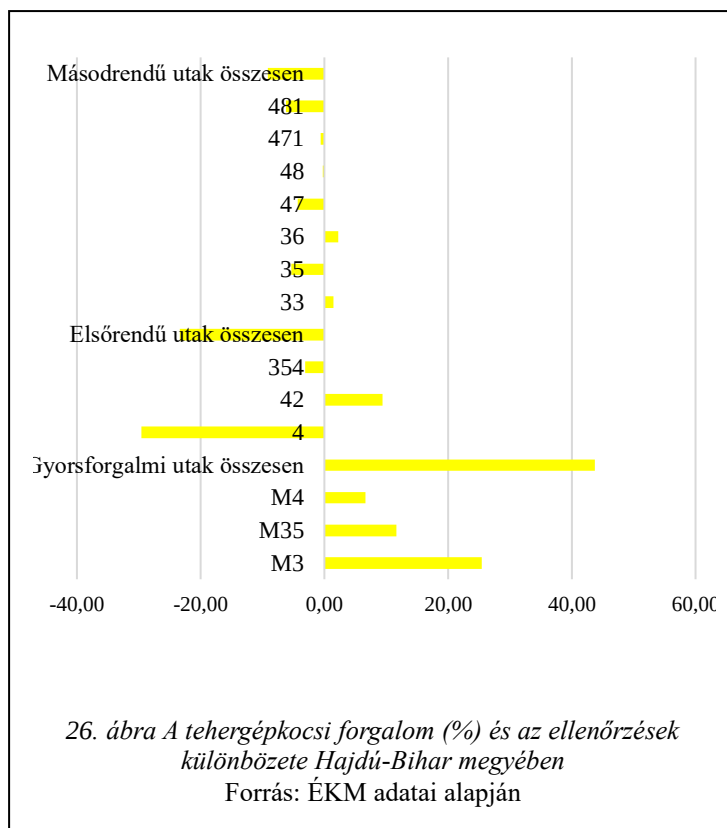
Az elsőrendű utakon Jász-Nagykun-Szolnok megye dominanciája figyelhető meg, ugyanis az elsőrendű utakon történt ellenőrzések 40%-a, az egyszerűsített jegyzőkönyvek 39,95%, a meghíányolási jegyzőkönyvek 40,68%-a ebben a megyében valósult meg. Annak ellenére, hogy Jász-Nagykun-Szolnok megyében a régió belül itt a legrövidebb az elsőrendű úthálózat. Hajdú-Bihar megye szerepe pedig a régió belül az ellenőrzések, az egyszerűsített jegyzőkönyvek és a meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek kategóriában pedig a legkisebb. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a leghosszabb az elsőrendű úthálózat, mégis ellenőrzések száma kevesebb, mint Jász-Nagykun-Szolnok megyében (4. táblázat, a 23., 27., 29. és 31. melléklet). Ennek okai részben, hogy Jász-Nagykun-Szolnok megyében a közúthálózat összetétele, továbbá a régió belül az ellenőrzések számában kiugró magas értékeket mutat a Szolnok mellett található, 4/95. kmsz-ben lévő ellenőrzési pont (9. táblázat, 34. melléklet).

Az **átlagos tehergépkocsiforgalomhoz képest** a 4-es sz. főúton megvalósult ellenőrzések száma minden megyében **felülreprezentált** (26., 27. és 28. ábra).

A többi elsőrendű úton a tehergépkocsi forgalomhoz képest az ellenőrzések száma **alulreprezentált**:

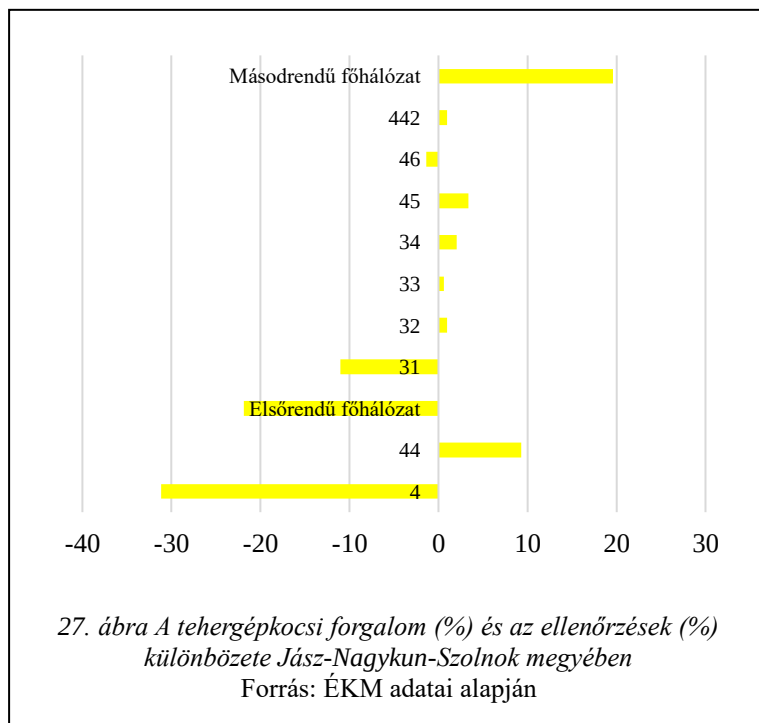
- Hajdú-Bihar megyében a **42-es sz. főút** ellenőrzésekben játszott szerepe jelentőségéhez képest elhanyagolt (megyei ellenőrzések 3,99%-a), mert a megyei átlagos tehergépkocsi forgalma a 4-es sz. főutat is meghaladja (megyei átlagos tehergépkocsi forgalom 13,35%-a). Az alacsonyabb számú ellenőrzések oka, hogy a 42-es főútnak a Berettyóújfaluiig terjedő szakaszát használó áruszállítókat és fuvarozókat, az ártándi a határátkelőhelyen ellenőrzik, továbbá a kérdőívekben is többször megjelölték az ellenőrök, hogy ezen a főúton található a három

ellenőrzési pont közül a 42/40. kmsz-t nem tartják biztonságosnak, pedig a 42-es sz. főútvonal ellenőrzéseinek 66%-át ez a pont adja (26. ábra, 27. és 26. melléklet).

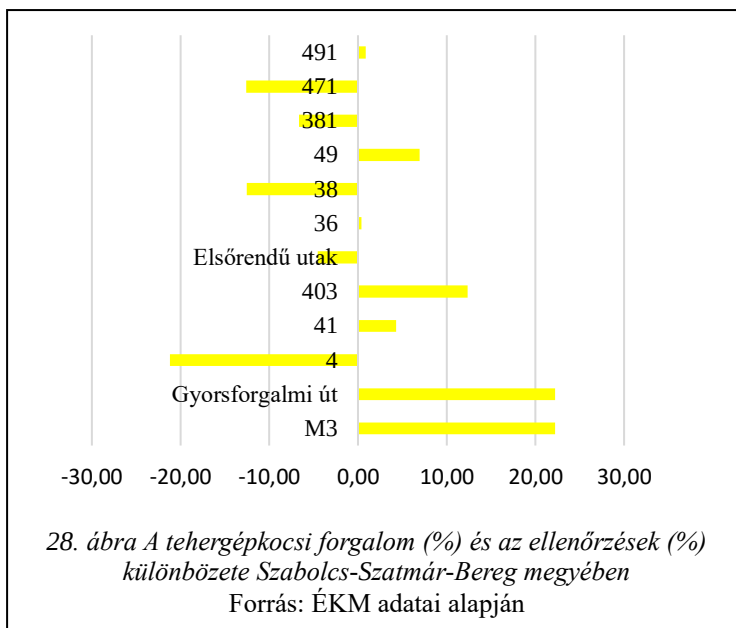


- Jász-Nagykun-Szolnok megyében a **44-es elsőrendű főúton** tranzit tehergépkocsi forgalma 2019 óta fokozatosan áttérrelődik az M4-es autópályára, ahol a társhatóságok ellenőrzései gyakoribbak. A megyei ellenőrzések 2%-a (240 db) valósult meg itt (27. ábra, 31. melléklet).

- Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az alulreprezentáltság érvényesül a **403-as (Nyíregyháza Keleti elkerülő)** elsőrendű főúton, ez a fő út adja a megyei ellenőrzések



1,64%-át, annak ellenére, hogy a megyei átlagos tehergépkocsiforgalom 13,98%-át realizálja, ennek oka, hogy nincs biztonságos megállítóhely kiépítve. Ebben a megyében a **41-es főúton** is hasonló aránytalanságokat találunk, ennek oka, hogy az M3-as autópályára átterelődött a nemzetközi forgalom (ennek egyik oka, hogy súlykorlátozást vezettek be ezen útszakasznak egy részén), Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a földrajzi fekvéséből eredő kapu szerepe miatti szűrő stratégiája miatt az ellenőrzését, inkább a tranzitforgalomra fókuszálja (28. ábra, 29. melléklet).



5.2.2.3. Ellenőrzések a másodrendű utakon megyék szerint

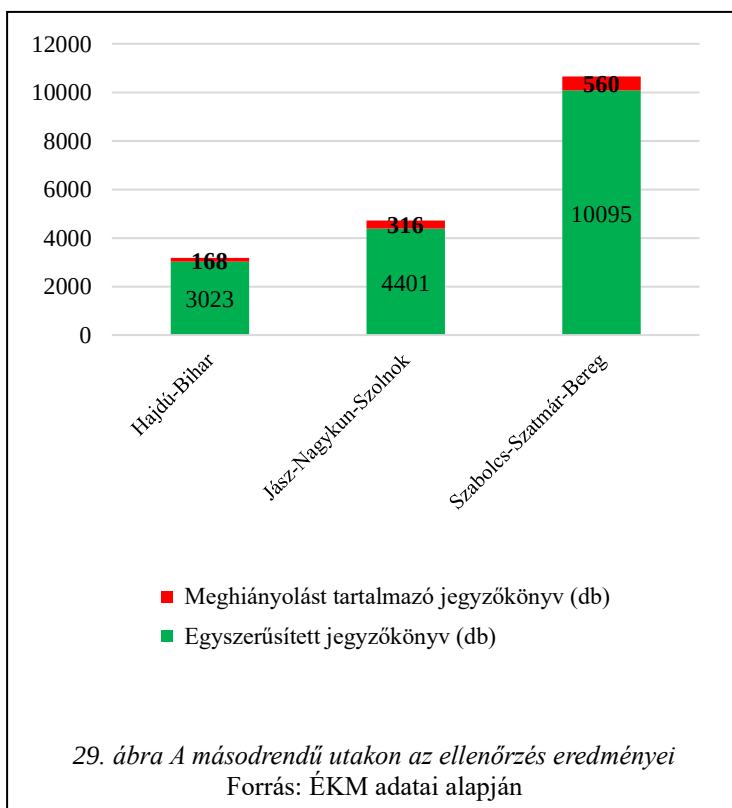
Ellenőrzési pontok

Az Észak-Alföldi régióban 17 másodrendű úton 51 ponton volt ellenőrzés, ezek közül 15 db Hajdú-Bihar megyében, 16 db Jász-Nagykun-Szolnok megyében és 20 db Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében volt (23. és 24. melléklet).

A másodrendű utakon a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei 38/27. kmsz és a 471/48. kmsz ellenőrzési pont értékei kiugróan magasak (24. és 35. melléklet).

Ennek okai:

- A 38/27. kmsz ellenőrzési pont dominanciáját az átmenő tranzitforgalom, a Tisza és a Bodrog találkozásánál lévő híd és Nyíregyháza szerepköre mellett, közlekedésnek a Borsod-



Abaúj-Zemplén megyei kőbányák is pl. a debreceni nagyberuházások építési munkálatai is ezen az útvonalon, -illetve később a 4-es főúthoz csatlakozva- kapják ezt az alapanyagot (24. melléklet).

- A **471/48.** kmsz Nyírbátor térségében található, az országhatárral párhuzamosan futó 471-es út köti össze Mátészalkát Debrecennel, bekapcsolva így a Dél-Bereg és Szatmár tájegységet a közúti áruszállítási közlekedésbe és a forgalmi jelentőségét Nyírbátor adja (24. melléklet).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a másodrendű ellenőrzési pontok ellenőrzési számai között nagy a fluktuáció Hajdú-Bihar megyében pedig a leegyenletesebb. Jász-Nagykun-Szolnok megye ebből a szempontból is középutas stratégiát folytat. (24., 26., 28. és 30. melléklet).

Utak szerint:

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a régió belül a legrövidebb a másodrendű úthálózat ennek ellenére **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye dominanciája látható** (a régióban a másodrendű utakon megvalósult ellenőrzések 57,45-a, a régióban a másodrendű utakon készült meghiányolási jegyzőkönyvek 53,645-a) továbbá Hajdú-Bihar megye pedig a három megye közül ezen értékek alapján az utolsó (a régióban a másodrendű utakon megvalósult ellenőrzések 17,19%-a, a régióban a másodrendű utakon készült meghiányolási jegyzőkönyvek 16,9%-a), pedig a két megye másodrendű hálózatának hossza majdnem azonos (29. ábra, 4. táblázat, 27., 29. és 31. melléklet).

A megyék között már nagyobb a különbség az utak között **az átlagos teherkocsi forgalmához képest:**

Hajdú-Bihar megye (26. ábra, 8. és 27. melléklet)

- A másodrendű utak közül a legforgalmasabb a **47-es főút** a megyei tehergépkocsi forgalom 4,92%-át adja, és a másodrendű utak közül az egyik legtöbb ellenőrzés itt valósult meg, a kérdőívre válaszadók ezt az ellenőrzési pontot is veszélyesnek ítélték meg (**felülreprezentált**).
- Kiemelkedik, még a másodrendű utak közül a **481-es**, ahol a legtöbb ellenőrzést folytatták le (megyei ellenőrzések 9,3%-a), részesedése a megye főhálózatának tehergépkocsi forgalmából 3,12% (**felülreprezentált**).
- **Negatív irányú aránytalanságokat** találunk a **36-os főúton**. A 36-os főút egy kis tehergépkocsi forgalmú út (megyei átlagos főhálózati tehergépkocsi forgalom 4,13%-a), továbbá csak egy rövid szakasszal rendelkezik Hajdú-Bihar megyében, és a tranzitforgalom 2007-től az M3-as autópálya felé terelődött.
- A többi másodrendű főút ellenőrzési arányaiban és a megyei átlagos főhálózati tehergépkocsiforgalom arányában 1-2%-os eltérés található (**egyenközü**).

Jász-Nagykun-Szolnok megye (27. ábra, 8. és 31. melléklet):

- A **31-es főút** a meghatározó az ellenőrzések szempontjából (16%, 1972 db) a másodrendű utak közül, annak ellenére, hogy a megyei átlagos főhálózati tehergépkocsi forgalomnak csak az 5,04%-át adja (**felülreprezentált**).
- **45-ös főúton negatív aránytalanság** látható (megyei ellenőrzések 0,52%, megyei átlagos főhálózati tehergépkocsi forgalom 3,88%-a), ennek oka az útszakasz rövidsége a megyében.
- A többi másodrendű úton az ellenőrzések és a megyei átlagos tehergépkocsi forgalom között 1-2% eltérés van (**egyenközü**).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (27. ábra, 8. és 29. melléklet):

- A **471-es sz. másodrendű főút felülreprezentált**, ugyanis ez az út bonyolítja le a megyei átlagos tehergépkocsi forgalom 6,28%-át és a megyei ellenőrzések 18,90%-át adja.
- **38. sz. főút is felülreprezentált**, ugyanis itt volt a megyei ellenőrzések 20,45%-a, a megyei átlagos főhálózati tehergépkocsiforgalom 7,93%-a.

- **A 338-as másodrendű főúton (Nyíregyháza Nyugati elkerülő) nem volt ellenőrzés,** pedig ez a fő út adja a megyei átlagos tehergépkocsiforgalom 7,93%-át, ennek oka, hogy nincs biztonságos megállítóhely.
- **Negatív aránytalanság van a 49-es főúton is** (a főhálózat megyei tehergépkocsi forgalmának 9,61%), ahol megyei ellenőrzéseknek a 2,66%-a valósult meg, ennek oka, hogy ennek az útnak az áruszállítási fuvarozási forgalmának a nagy részét a Csengersimai határátkelőhelyen megsűrűrik.
- **Kiegyensúlyozott a forgalom és az ellenőrzések aránya** (1-2%-os eltérés) a 491-es és a 36-os főutakon.

5.5.2.4 A mellékhálózaton történt ellenőrzések megyék szerint

A mellékhálózat analizálására nem kerül bővebben sor, hisz ez a 69 ellenőrzési pont adja a régió ellenőrzéseinek 4,47%-át, a régió meghíányolási jegyzőkönyveinek 4,46%-át (27., 29., és 31. melléklet).

Az ellenőrzési pontok megoszlása alapján elmondható, hogy ezek **58%-a Hajdú-Bihar megyében** találhatóak. Az ellenőrzési pontok ellenőrzési esetszámait alapján létrehozott klaszterbesorolás szerint csak 7 db ellenőrzési pont esik a 50 és 99 közötti kategóriába (11. táblázat, sárga színnel jelölt), kettő a 100 és 199 közötti kategóriába (11. táblázat piros színnel jelölt) és egy pedig a 200-és 500 közötti kategóriába (11. táblázat zöld színnel jelölt).

11. táblázat Mellékhálózat főbb ellenőrzési pontjai

Sorcímkék	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Megye
3323/21	6	65	71	Hajdú-Bihar
3406/14	6	50	56	Hajdú-Bihar
3507/10	2	50	52	Hajdú-Bihar
4808/6	6	105	111	Hajdú-Bihar
4811/3	7	45	52	Hajdú-Bihar
4814/8	5	51	56	Hajdú-Bihar
4904/4	5	75	80	Hajdú-Bihar
3225/2	7	79	86	Jász-Nagykun-Szolnok
3401/5	11	185	196	Jász-Nagykun-Szolnok
4912/17	12	192	204	Szabolcs-Szatmár-Bereg
Összesen	67	897	964	

Forrás: ÉKM adatai alapján

E 10 ellenőrzési pont adja a mellékhálózaton történt ellenőrzések 55,37%-át, a mellékhálózaton készített meghíányolási jegyzőkönyvek 59%-át. A mellékhálózaton történt adatok elemzése is rámutat a közúti ellenőrzések megyénként változó stratégiai szemléletére. **Hajdú-Bihar megyében található ezeknek a pontoknak a többsége, ahol kevés számú ellenőrzésre van lehetőség az áruszállítási és fuvarozást lebonyolító gépjárművek forgalma alapján.** Ebből kifolyólag itt a **demonstrációs preventív jelleg a meghatározó** (33. melléklet).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében van a legkevesebb ellenőrzési pont a mellékhálózaton, amelyből kiemelkedik 4912/17. kmsz (Nagykálló közelében), a forgalom és az ellenőrzések száma alapján. Ennek oka, hogy a 4912-es nagy szerepű a 4-es főút, ezen belül is Debrecen, illetve Nagykálló ipari központjainak elérésében (28. és 33. melléklet).

A leghosszabb mellékhálózattal Szabolcs-Szatmár-Bereg megye rendelkezik (1727,1 km) mégis itt volt a legkevesebb ellenőrzés, ez is szűrő orientáltabb szemléletet tükrözi, azaz e megye a nagyobb forgalmú, magasabb rendű utakra koncentrálja ellenőrzési kapacitásait (4. táblázat).

5.3 Ellenőrzések a kérdőívek tükrében

A gépjárművezetők által kitöltött kérdőívben a legutóbbi közúti ellenőrzés helyét vizsgáló kérdésre 35 válasz érkezett. Az ellenőrzések helyszíneként 28 pontot jelöltek meg, amelyek nagy szóródást mutatnak és legfőképpen Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei helyszínek szerepelnek: a válaszokban megadott helyszínek közül 9 azonosíthatóan Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéhez köthető, 2-2 db pedig az Észak-Alföldi régió másik két megyéjéhez.

Az ellenőrzés helye iránt érdeklődő kérdésre válaszoltak a legkevesebben, ezzel szemben az ellenőrök által használt technikai eszközök színvonalára érdemben 178 válasz érkezett és ketten jelölték csak be a nem ismerem kategóriát, ez azt jelenti, hogy a válaszadók nem kívánták vagy nem tudták megadni a legutóbbi ellenőrzés helyeit.

Az ellenőrzések során a gépjárművezetők tapasztalatokat szereztek az ellenőrzés során használt eszközökről is, a gépjárművezetők részére összeállított kérdőív e területet is felmérte a gépjárművezetői szemszögből. Az ellenőrök által használt technikai eszközök színvonalát a válaszadók 52,22%-a jónak, 24,44%-a nagyon jónak, átlagosnak 20%-a, rossznak 2,22%-a értékelte (nem ismerem 1,11%). A közúti ellenőrök szerint ezek az arányok éppen a negatívabb kategóriák felé tolódtak el, ugyanis a válaszadók 57,14%-a szerint átlagos, 23,81%-a szerint rossz és 4,76%-a szerint nagyon rossz és senki sem jelölte be a nagyon jó kategóriát.

A közlekedésbiztonsági szempontból legveszélyesebb ellenőrzési pontok közül a közúti ellenőrök válaszai alapján Hajdú-Bihar megyében két pont volt konkrétan beazonosítható: a 42/40. kmsz (200-499 kategória), itt 249 ellenőrzés volt a vizsgált öt évben, és a 47/42. kmsz, ahol 838 db ellenőrzés zajlott (500-999 kategória). Ezek mellett a 4-es sz. főutat is megjelölték (a megyei ellenőrzések 38,26%-a), de ezen a főúton a vizsgált megyében hat ellenőrző pont volt.

Jász-Nagykun-Szolnok megyében négy hely volt beazonosítható: 31/101. kmsz (1000 feletti kategória), ahol 1854 db, a 46/32. kmsz. 564 db (999-500 kategória), 46/2. kmsz. 196 db (100-199 kategória), valamint a 4/160. kmsz 53 db (50-99 kategória) ellenőrzést folytattak le.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében -hasonlóan Hajdú-Bihar megyéhez- is két ellenőrzési pont volt beazonosítható a 381/39. kmsz, ahol 1692 db (1000 feletti kategória) és a 471/48. kmsz 2721 db (1000 feletti kategória) valamint a 4-es sz. főút, ahol öt ellenőrzési ponton a megyei ellenőrzések 32,02%-a zajlott, és a 49-es út, ahol két ellenőrzési ponton valósult meg a megyei ellenőrzések 2,66%-a.

Mindhárom megyében beazonosíthatatlan helyként jelölték meg, hogy ahol nincs kiépített biztonságos megállítóhely, azok a legveszélyesebb ellenőrzési pontok.

Látható, hogy a konkrétan megjelölt ellenőrzési pontokon viszonylag sok ellenőrzés valósult meg és ez fokozottan érvényes Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére. A baleset veszély miatt minden közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeztetett megállítóhelyen javítani kell, sőt Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ebből a szempontból sürgősebb beavatkozást igényel, hiszen itt mindkét ellenőrzési pont 1000 ellenőrzés feletti kategóriájú, de Jász-Nagykun-Szolnok megyében is találunk egy ilyen pontot.

A kormánytisztviselők a kérdőív munkakörülményeket vizsgáló egyéb kérdéseiben is megjelentek az ellenőrzési pontok, illetve az ott végzett munkafolyamatok véleményezése. A válaszokból levonható, hogy nagy az időjárási körülményeknek való kitétség, az ügyfélkezelésből adódó konfliktusok terhe, a biztonságos ellenőrzési pontok kiépítettségének hiánya, illetve az ellenőrzési pontokon a nem megfelelő szociális körülmények, valamint a hátrányok között többször szereplő technikai és informatikai eszközök, a túlzott adminisztráció. Az adminisztrációhoz kapcsolódóan konkrét példa is érkezett, „ha nincs meghíányolás, akkor is egyszerűsített

jegyzőkönyvet kell készíteni”. Egyetértek a válasz adóval, mert ebben az esetben az egyszerűsített jegyzőkönyv készítése túl sok időt vesz el az érdemi munkából, továbbá a hibázási faktort növeli²⁶.

A „**Milyen javaslatok vannak a hatékonyabb, közúti szabályszegések felderítése érdekében kérdésre**” is érkeztek olyan válaszok, amelyek a terepen való ellenőrzést segíthetik. Magasan a legnagyobb arányban az adatok online elérését sürgették pl. GKI kártya, vezetői engedély, PÁV, forgalmi engedély (35,7%), valamint a szakrendszerek összehangolása (7%), és ehhez kapcsolódóan a hivatali munkatársak és az ügyfelek képzése, tájékoztatása ezen eszközök, applikációk használatához (28,57%).

Az **idegen nyelv ismerete is a közúti ellenőrzéshez kötődik leginkább**. A kormánytisztviselőkre irányuló felmérés szerint a nyelvismeret nagyon alacsony mindhárom megyében 70% körüli arányban vannak azok, akik nem beszélnek idegen nyelvet, de a válaszadók szerint általában ez nem, vagy csak átlagos problémát okoz a mindennapi munka végzés során.

5.4 Részösszefoglalás

A régió 159 ellenőrzési pontjainak vizsgálata során két markánsan elkülönülő **ellenőrzési pont típus** jelenik meg: fix ellenőrzési pontok (TOP 10), ahol a vizsgált időszakban 1000 feletti esetszámú ellenőrzés zajlott és a demonstratív ellenőrzési pontok, ahol 100 esetszám alatti ellenőrzések valósultak meg. Az ellenőrzési pontokon realizálódott ellenőrzések számai és az ellenőrzési pontok elhelyezkedései alapján különböző ellenőrzési **stratégiák** rajzolódtak ki.

- Szűrő stratégia: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye
- Demonstratív stratégia: Hajdú-Bihar megye
- Középutas stratégia: Jász-Nagykun-Szolnok megye
- Mélységi ellenőrzési stratégia: határmenti fekvésű megyék

A megyénként alkalmazott stratégiák következményei megnyilvánultak az utak rendisége szerinti ellenőrzések számaiban, a meghíányolási fajlagos mutató értékében az elsőrendű utakon és a mellékhalózon.

A **fix ellenőrzési pontok részletesebb vizsgálata** során kiderült, hogy 6 db a 4-es sz. főúton, 4 db pedig a másodrendű úthálózaton voltak, továbbá a gyorsforgalmi és a határátkelőhelyeken lévő ellenőrzési pontok közül egy sem került bele ebbe a klaszterbe. A 10 ellenőrzési pontok közül 7 db -t az ipari parkok, illetve területek közelsége jellemzi.

Az **utak rendiségére tekintettel** az alábbi megállapítások tehetőek:

- Az ellenőrzések és a meghíányolások nem arányosak a **megyék közúthálózat hosszával**. Ebből a szempontból a legnagyobb egyenlőtlenség a gyorsforgalmi utakon jelentkezett.
- Az első - és másodrendű utakon voltak az **ellenőrzések és a meghíányolások száma, valamint a tehergépkocsi forgalom** leginkább egyensúlyban. Területi megközelítésben pedig Hajdú-Bihar megyében volt szinkrónban az ellenőrzések és a meghíányolások száma a tehergépkocsi-forgalommal, ebből a szempontból a legnagyobb aránytalanság Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét jellemezte.
- A **meghíányolási fajlagos mutató** legmagasabb értékeit a gyorsforgalmi utakon és az elsőrendű úthálózaton Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a másodrendű úthálózaton Jász-Nagykun-Szolnok megyében, a mellékhalózon pedig Hajdú-Bihar megyében érték el.

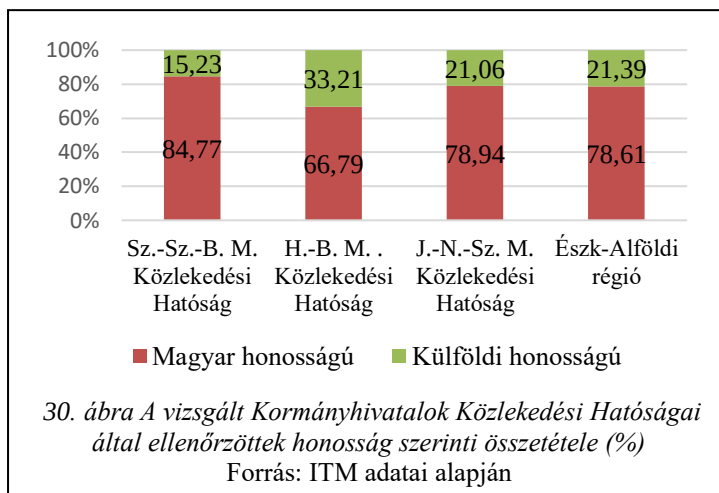
²⁶ Jogszabályváltozás következtében 2024-től az egyszerűsített jegyzőkönyv megszűnt a korábbi formájában, egy kisebb adminisztrációt igénylő adatfelvitel lépett a helyébe kiv. ADR és mobil műszaki állomással történő ellenőrzés

6. AZ ELLENŐRZÉSEK ÉS A KISZABOTT KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOK HONOSSÁG SZERINTI VIZSGÁLATA

6.1. Észak-Alföldi régióban az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti vizsgálata

6.1.1. Az ellenőrzések honossági szempontokból vizsgálata

A Közlekedési Hatóságok 2017-2021 között 38915 db ellenőrzést hajtottak végre, ebből 21,39%-a (8325 db) külföldi, 78,61%-a (30590 db) magyar honosságú volt (30. ábra). 2017 és 2021 között ellenőrzött külföldi honosságúak 20féle honosság szerinti összetételt mutattak. Legtöbbször a román honosságúak ellenőrzésére került sor (60,31%, 5021 db), ezt követte a lengyel (12,08%, 1006 db), majd az ukrán (10,32%, 859 db) és a szlovák (5,87%, 489 db). A legtöbbet ellenőrzött honosságok jól mutatják a fő gazdasági kapcsolatokat, illetve a régió főhálózatát tranzitként használó honosságokat (31. ábra, 39. melléklet).



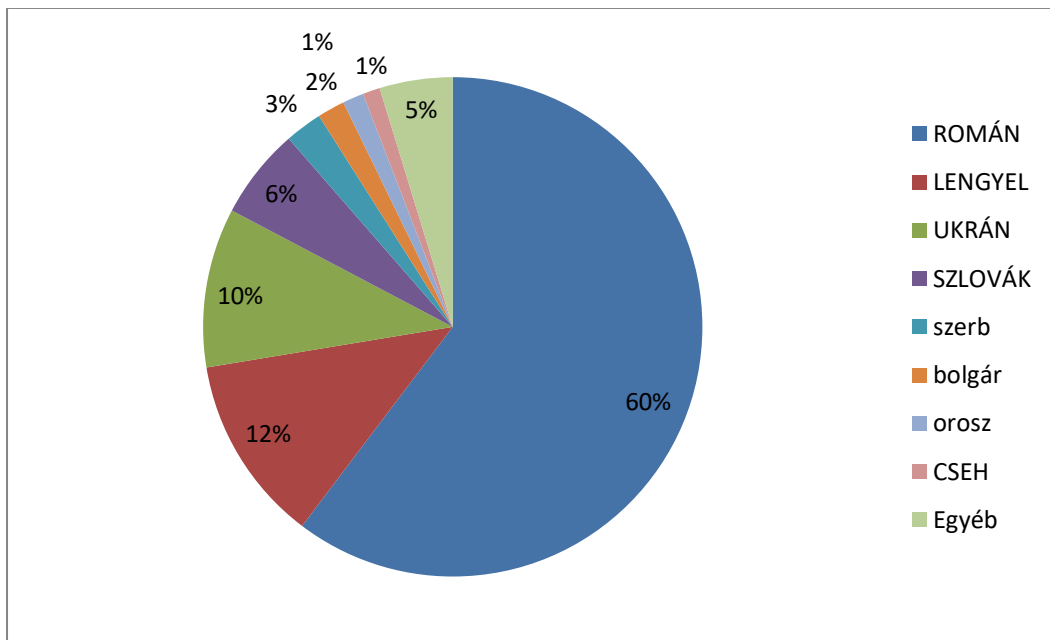
Románia Magyarország keleti szomszédja, így Nyugat-Európa irányába a kapcsolatot Magyarország jelenti Románia számára, továbbá a történelmi hagyományokra épülő gazdasági kooperáció, amelynek egyrészt a határ két közvetlen közeli oldalán lévő vállalkozások, valamint a VIA Carpatia a motorja. A közel kétharmados érték ezért nem tekinthető meglepőnek.

A **lengyel** honosság magas ellenőrzési számai abban is keresendők, hogy Lengyelország a térség egyik legnagyobb gazdasága és az EU közötti áruszállítás és fuvarozás egyik élenjárója, hiszen 2021-ben az EU teljes tonnakilométerének 19,8%-át ez a nemzet szállította az EUROSTAT adatai alapján, melyekből kitűnik, hogy az áruszállítások és fuvarozások kétharmada nemzetközi szállítás, kereset kereskedelem vagy kabotázs²⁷ volt (37. melléklet). Lengyelország dominanciájára egy másik adat is rávilágít, ha a származási és célországtól eltérő tagállamok honosságát vesszük alapul, akkor ezen a listán Lengyelország elsőse vitathatatlan, mert 2021-ben az EU-n belüli országról országra történő szállítás TOP 20-as listáján 15 relációban a lengyelek voltak a fő áruszállítók és fuvarozók a többi tagállamból, a többi tagállamban, ezen kívül négy relációban volt Lengyelország cél- vagy származási ország (38. melléklet).

A környező országok közül a nem EU-tag **Ukrajna** áruszállítóit is jelentős számban ellenőrizték (859 db), ennek magyarázata, hogy Ukrajna szempontjából az Észak-Alföldi régió, azon belül is a Barcelona-Marseille-Milánó-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Ungvár-Lemberg Kijev tengely régiót érintő útvonala kiemelkedő fontosságú, de ha az ukrán gazdaság háború előtti méretét nézzük, akkor jóval nagyobb ellenőrzési számokra és arányokra lehetett volna számolni, de a nem EU tagországok

²⁷ A kabotázs „az a jog, amely alapján egy adott tagállamban nem honos (ott bejegyzett telephellyel nem rendelkező) fuvarozó szállítási szolgáltatást nyújthat az adott tagállam területének két pontja között” (Kengyel, 2020.198.p). Ez azt jelenti, hogy „a nemzetközi fuvarozást végző tehergépkocsinak már nem kell üresen visszatérniük telephelyükre, mert szállíthatnak árut a származási országukon kívüli tagállamon belül is” (Tímár, 2003. 2.p).

közül így is a legnagyobb részesedésűek (10,32%). Ebben a kisebb arányban vélhetően benne van a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet tevékenysége, amely a vasúton történő árutovábbítás egyik kulcsa is megjelenik (3. ábra).



31. ábra A vizsgált Közlekedési Hatóságok által ellenőrzött külföldiek honosság szerint

Forrás: ITM adatai alapján

Szlovákia Magyarország északi szomszédja, a gazdaságának mérete, közel fele a magyarnak. A két ország között szoros a gazdasági kapcsolat, melyet a VIA Carpatia erősít, továbbá Szlovákia egyrészt a régión keresztül éri el Dél-Európa egyes részeit pl. Balkán-félszigetet, valamint Romániát²⁸, így a közel 6%-os érték reálisnak tekinthető, bár teherforgalom számára nyitott határátkelőhely nincs a régió és Szlovákia között.

Szerbia ugyancsak határos Magyarországgal, viszont a nyugati kapcsolatot számára Horvátország is jelenti, nemcsak Magyarország, ezért a Magyarországra irányuló szerb forgalom vagy közvetlenül Magyarországra érkezik, vagy észak felé tart.

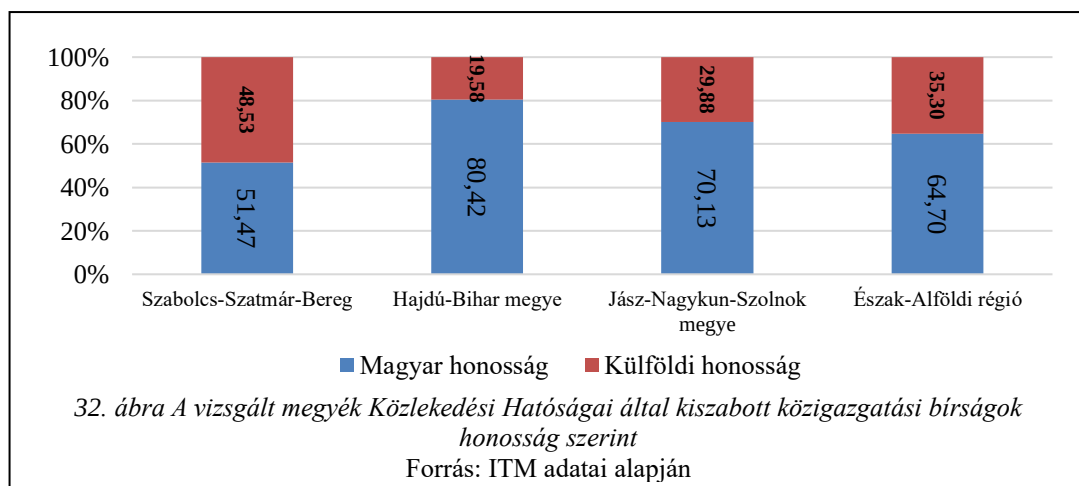
Kismértékű a Magyarországra irányuló **orosz** forgalom. Ennek az oka, hogy Oroszországból főként Belorusszia és Lengyelország irányába mennek a Nyugat felé történő áruszállítás kapcsán, illetve a vasúti közlekedés előtérbe helyezése, amelynek egyik kulcsszereplője a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet.

A más nem EU-s nemzetiségek közül a **török és moldáv** nemzetiségűeket érdemes kiemelni, akik többnyire átmennek Magyarországon, vagyis az ország tranzit szerepet játszik esetükben.

6.1.2. A közigazgatási bírságok honosság szerinti elemzése

Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságai 2017. január 1 és 2021. december 31 között összesen 2470 db közigazgatási bírságot szabtak ki telephelyi és közúti ellenőrzések során, ennek 35,3%-át külföldi honosságú szabályszegőkre állapították meg (32. ábra)

²⁸ A szlovák-román viszonylatban az ukrán-orosz háború óta az Észak-Alföldi régió szerepe egyre erősebb, ugyanez mondható el a lengyel fuvarozókról is.



A Közlekedési Hatóságok 20 féle külföldi honosságra szabtak ki közigazgatási bírságot, ezek közül legtöbbször a román honosságúak voltak (54,93%) (12. táblázat). Ezt részben indokolja, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megyét országhatár köti össze Romániával, így a gazdasági kapcsolatok is erőteljesebbek, továbbá Románia az EU tagja, de a Schengeni Szerződéshez még nem csatlakozott, (amely azt jelenti, hogy megszűnt az áruforgalom korlátozása, de a határforgalom ellenőrzés nem) továbbá Nyugat-Európa elérése a román közúti áruszállítás szempontjából Magyarország kiemelt fontosságú. Az adatokban megjelenik, a történelmi hagyományokra épülő Miskolc-Tiszaújváros-Nyíregyháza-Debrecen-Nagyvárad gazdasági tengely egyre erősödő szerepe is (12. táblázat, 40. melléklet).

12. táblázat A közigazgatási bírság megoszlása a külföldi honosságú szabályszegők körében

Honosság	Közigazgatási bírság	
	db	%
horvát	1	0,11
olasz	1	0,11
török	4	0,46
lett	5	0,57
orosz	6	0,69
bosnyák	7	0,80
német	7	0,80
litván	8	0,92
észak macedón	9	1,03
holland	9	1,03
szlovén	10	1,15
szerb	11	1,26
spanyol	12	1,38
bolgár	14	1,61
moldáv	15	1,72
cseh	25	2,87
ukrán	66	7,57
szlovák	73	8,37
lengyel	110	12,61
román	479	54,93
Összesen	872	100

Forrás: ITM adatai alapján

A második helyen ebből a szempontból a **lengyel** honosságú szabályszegők álltak (12,61%), annak ellenére, hogy egyik megye sem határos ezzel az országgal, a harmadik legtöbb közigazgatási bírságot szabályszegés miatt pedig a **szlovákok** honosságúakra szabtak ki (8,37%) (12. táblázat, 40. melléklet). A szlovák és lengyel honosságúak arányát magyarázza, egyrészt, hogy ezek az országok hazánkban keresztül érik el Dél-Európa országait. Másrészről pedig a földrajzi közelségre és történelmi előzményekre épülő gazdasági együttműködések felerősödését jelzi, melynek iskolapéldája a Kassa-Miskolc-Tiszaújváros-Nyíregyháza-Debrecen-Nagyvárad tengely mentén kibontakozó kooperáció (4. ábra). A lengyel adatokban Lengyelország vezető szerepe az áru fuvarozás és szállítás területén is megjelenik (37. és 38. melléklet).

6.1.3. A külföldi honosságúak klaszterenként és országokkénti vizsgálata az adatok és a kérdőíves kutatás felhasználásával

A honossági klaszterekkénti megoszlása alapján az **ellenőrzések** 79%-a magyar, 18%-a Magyarországon kívüli EU ország (EU-27)²⁹ és csak 3%-a volt EU-n kívüli ország. A **közigazgatási bírságok** 65%-át a magyar honosságúakra, 30%-át az EU-27 és 5%-át az EU-n kívüli honosságokra rótták ki (13. táblázat).

13. táblázat Ellenőrzések és közigazgatási bírságok honossági klaszterek alapján (2017-2021)

	Magyar	EU-27	EU-n kívüli	Külföldi honosság	Összesen
Ellenőrzés (db)	30590	7032	1293	8325	38915
Bírság (db)	1598	754	118	872	2470

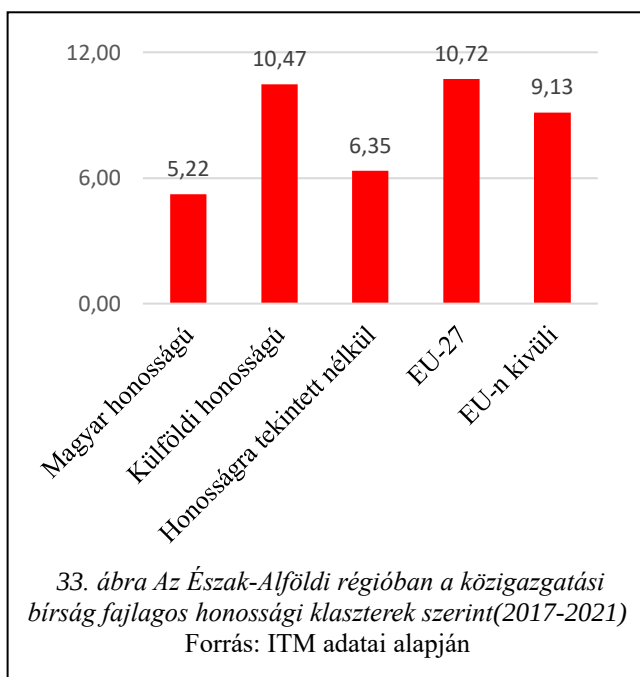
Forrás: ITM adatai alapján

Az ellenőrzések és a bírságok összehasonlítását a közigazgatási bírság fajlagos mutató segíti, amely 100 adott honosságú vagy honossági csoport ellenőrzésére jutó közigazgatási bírságok számát jelzi. A honosságra tekintett nélküli **közigazgatási bírság fajlagos mutató** a régióban $(100/38915) \cdot 2470 = 6,35$ (33. ábra).

A külföldi honosságú klaszter közigazgatási bírság mutatója (10,47) nagyobb, mint magyar honosságúaké (5,22) (33. ábra). A mutató értékeinek alapján a külföldi honosságúak esetében kétszer gyakoribb a szabályszegés, mint a magyar honosságúak esetében. Ez az arány azért is figyelemre méltó, mert 3,67-szor több magyar honosságút ellenőriztek, mint külföldi honosságút (32. ábra).

A **külföldi honossági klaszter sem homogén**, mert az EU 27-ből érkezők szabálysértései kétszer olyan valószínűséggel (10,7) fordulnak elő, mint a magyar honosságúak esetében (5,2), ez a közigazgatási bírságmutató az EU-n kívüli honosságok esetében 9,13 (33. ábra).

A magyar honossága érvényes előbbi megállapítás már nem áll fenn az EU-27 és az EU-n kívüli kategóriák összehasonlításakor, mivel az ellenőrzött

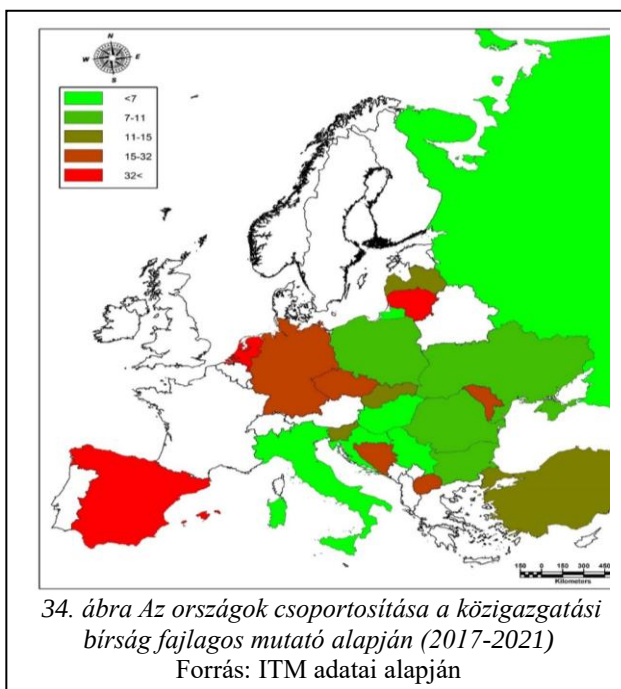


²⁹ Egyesült Királyság 2020-ban kilépett az EU-ból, mivel a vizsgálati időszak nagyobb részében az Egyesült Királyság tagja volt az EU-nak, ez indokolja az EU-27 elnevezést.

külföldi honosságok közül nagyságrendileg többet ellenőriztek az EU-27 klaszterben, mint az EU-n kívüli csoportban, mégis a szabályszegők aránya az EU-27 klaszterben nagyobb. Ebből adódik, hogy ebben a tekintetben **nincs arányosság az ellenőrzések száma és a közigazgatási bírsággal szankcionált jogszabálysértések száma között**. Az EU-n kívüli országokra pedig az EU-27-hoz képest nagyobb mértékű szabálykövetés a jellemzőbb, ez azzal is magyarázható, hogy az EU Schengeni határait átlépésekor határforgalom ellenőrzésre kerül sor, ahol már több hiányosságot felderítenek az adó- és vámhatóság munkatársai.

Az **EU-27 klaszterben** a közigazgatási bírsággal szankcionáltak honosság szerinti összetétele parallel a legtöbbet ebben a klaszterben ellenőrzött honosságúakkal: román, lengyel és szlovák.

Az **EU-n kívüli** közigazgatási bírsággal szankcionáltak esetében, már nem áll fenn az előbbi egyezés. A legtöbb közigazgatási bírságot az ukrán honosságúak kapták (55,93%), ezt követi nagyságrendileg kisebb számmal és aránnyal a moldáv (12,71%), majd a szerb honosságúak (9,32%). Az ellenőrzöttek számánál ebben a kategóriában is nagy számbeli fölényrel az ukrán honosság az első, de a második legtöbbet ellenőrzött honosság már a szerb, melyet az orosz követ (31. ábra, 12. táblázat, 39., 40. melléklet).



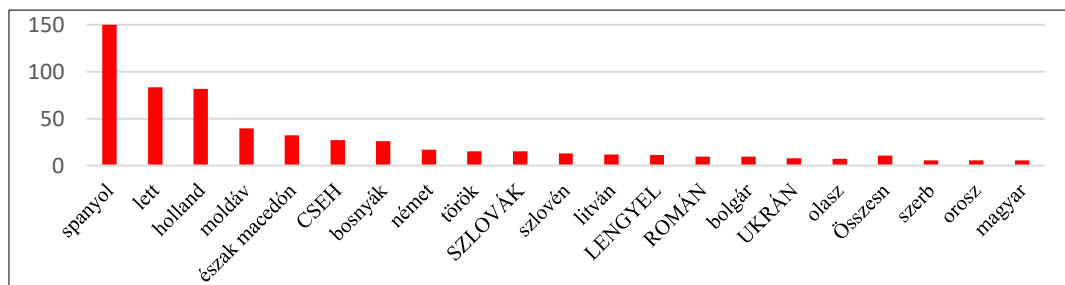
A kérdőíves kutatásból kiderült, hogy a honossági klaszterekben fenti eredmények és a megítélésük különböznek. A **gépjárművezetői kérdőív** esetében a válaszadók fele szerint az EU-n kívüli honosságok a főbb szabályszegők (50%), majd szinte azonos arányú a magyar és a más EU-s honosságok. A **vállalkozók megítélése** alapján is az EU-n kívüliek a főbb szabályszegők (77,14%) és az EU-27 kategóriát pedig 14,29%-ra értékelték. A közúti és telephelyi **ellenőrzés közigazgatási folyamataiban résztvevők** által kitöltött kérdőív régiós összesítését tekintve a szabályszegők honosságának megítélésében az eredmények között nincs nagy fluktuáció (magyar 37,5%, külföldi EU honosság: 29,17%, EU-n kívüli 33,33%). A kutatás viszont bebizonyította, hogy az előbb említett fajlagos mutató alapján az EU-27 szabálykövetési magatartása alacsonyabb.

Ha nem országcsoportonként, hanem **országokkénti bontásban** vizsgálódok, akkor a közigazgatási bírság fajlagos mutató alapján nagyobbak az eltérések (34. ábra).

Néhány honosság esetében (spanyol³⁰, lett, holland) a kiugró értékeket az alacsony ellenőrzési szám (8, 6, 11) miatt fenntartásokkal kell kezelni, de a moldáv, észak-macedón, cseh, bosnyák, német értékek is több mint háromszorosan haladják meg a magyar értékeket. Ez az adott országokból érkező áru fuvarozók eltérő szabálykövetését tanúsítja. Ennek oka lehet a különböző jogszabályi környezet, a magyar jogszabályok nem megfelelő ismerete, a fuvarozó vállalkozás lazább jogkövetési magatartása vagy épp annak gazdasági stratégiai prioritásai. A határátlépések különbözőségei is tükröződnek az adatokban, hiszen a Schengeni határokon belül határátlépéskor

³⁰ 8 spanyol honosságú ellenőrzésre került sor a vizsgált időszakban, de két esetben 3-3 közigazgatási bírság lett kiszabva, tekintettel a feltárt számos hiányosságra (vezetési és pihenőidő, menetirókészülék és tachográf, bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás)

megszűnt a határforgalom ellenőrzés, ezzel szemben a Schengeni határátlépéskor pl. a román és ukrán, bolgár, szerb orosz járművek ellenőrzésére kerül sor, ahol számos hiányosságot derít fel a vámhatóság. Ezen honosságok a 35. ábra skálájának a végén helyezkednek el.



35. ábra 100 honos ellenőrzésre jutó közigazgatási bírságok száma honosságok szerint

Forrás: ITM adatai alapján

A fent említett fenntartások miatt, a **leggyakoribb szabályszegők meghatározásánál** csak az ötven feletti közigazgatási bírsággal szankcionált nemzetiségek fajlagos bírság mutatóit vizsgálok, mert az ennél kisebb esetszámok a következtetések torzulását okozhatnák pl. 14 esetben ellenőriztek olasz honosságút és csak egy esetben szabtak ki közigazgatási bírságot.

A közigazgatási bírság fajlagos mutató alapján ebből a körből a leggyakoribb szabályszegők a szlovák (14,93), lengyel (10,93), román (9,45) és ukrán honosságúak (7,68).

A leggyakoribb külföldi honosságok megítélése is a **kérdőíves kutatás** része volt (2.-4. melléklet). A megkérdezett célcsoportok válaszai három különböző mintázatot mutatnak. A „Soroljon fel három külföldi honosságot, melyek Ön szerint a leggyakoribb szabályszegők a közúti áruszállítás és díj ellenében történő szállítás során?” kérdésre a **vállalkozói kérdőív** kiértékelésénél 15 féle különböző honosság képviselőit jelölték meg. Megállapítható, hogy a válaszadók az ukrán (25,74%), román (25,74%) szlovák (8,91%), szerb (6,93%) és moldáv (5,94%) honosságúakat ítélték meg a leggyakoribb külföldi szabályszegőkként.

A **gépjárművezetők** részére összeállított kérdőívek kitöltése során a leggyakoribb szabályszegő külföldi honosságok a válaszadók megítélése alapján toronymagasan a románok (32,41%), ukránok (25,52%), majd nagyságrendekkel kisebb arányban a lengyelek (6,9%) és bolgárok (6,9%) következnek. 5% feletti értéket az előbb említetteken kívül a szlovákok értek el (6,21%). A többi felsorolt 13 honosság aránya elenyésző.

A **vállalkozói és gépjárművezető válaszok** kiértékelésében látszik, hogy a kutatással paralel a román honosságok - a fentiekben ismertet szempontok alapján mindkét esetben - a főbb szabályszegők közé tartoznak. Az **ukrán és a szerb honosság negatívabb megítélésűek**.

A leggyakoribb a három külföldi szabályszegők a **közúti és telephelyi ellenőrzés közigazgatási folyamatában résztvevők** megítélése szerint 35%-ban a román, 20%-ban a lengyel és 18,33%-ban az ukránok. Itt is és a kutatási adatokban is megjelenik a románok kiugróan magas aránya (1,5 több, mint a lengyel honosság). Ez a **sorrend szinte leképezi a kutatási eredményeket** (a külföldiekre kiszabott közigazgatási bírság 54,93%-a román, 12,61%-a lengyel és 8,37%-a a szlovák honosságúakra jutott). A kutatás eredményei és ezen szegmens válaszainak egyezősége nem meglepő. Az ukránok megítélése azért ért el ilyen nagy arányt, mert a kérdőívek nagy részét Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében töltötték ki, ahol e nemzet aránya magas a külföldi közigazgatási bírsággal szankcionáltak között. További 5% feletti értéket ért el a megítélés szerint a szlovák (10%) a moldáv (6,67%) és a bolgár (6,67%).

A **honosság szerinti diverzifikációt** vizsgálva, hogy a Közlekedési hatósági munkában résztvevők a tapasztalataik alapján kevesebb féle honosságot jelölték meg (8), addig ez a szám a vállalkozók (15) és a gépjárművezetők (17) esetében nagyobb.

6.1.4. A magyar honosságú klaszter részletesebb vizsgálata

6.1.4.1 A közigazgatási bírsággal szankcionált magyar honosságúak lakóhely vagy székhely szerinti vizsgálata megyei területi egység alapján

A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok szociálgeográfiai jellemzőket is feltárnak. A magyar honosságú közigazgatási bírsággal szankcionáltak lakó és székhely szerinti elemzése alapján a régió három megyéjéből kerülnek ki a bírságotlaltak 64%-a, a régió kívüli megyék közül a szomszédos megyék, valamint a főváros (7%) adatai emelkednek ki: Pest megye (8%) Borsod-Abaúj-Zemplén megye (6%), Bács-Kiskun (5%), Békés (3%), Csongrád-Csanád, Heves megye (2-2%) (14. táblázat).

14. táblázat A régió Közlekedési Hatóságai által kiszabott közigazgatási bírságok a bírságotlaltak lakó/székhelye szerint

Területi egység neve	Szabályszegés	
	db	%
Bács-Kiskun	77	4,82
Baranya	1	0,06
Békés	48	3,00
Borsod-Abaúj-Zemplén	91	5,69
Budapest	104	6,51
Csongrád-Csanád	34	2,13
Fejér	15	0,94
Győr-Moson-Sopron	5	0,31
Hajdú-Bihar	475	29,72
Heves	31	1,94
Jász-Nagykun-Szolnok	183	11,45
Komárom-Esztergom	8	0,50
Nógrád	9	0,56
Pest	132	8,26
Somogy	6	0,38
Szabolcs-Szatmár-Bereg	364	22,78
Tolna	5	0,31
Vas	2	0,13
Veszprém	5	0,31
Zala	3	0,19
Összesen	1598	100

Forrás: ITM adatai alapján

Az Észak-Alföldi régió **belül** a legkevesebb közigazgatási bírságot a Jász-Nagykun-Szolnok megyei illetőségűek kapták, a legtöbbet pedig a Hajdú-Bihar megyeiek.

A lakóhely/székhely alapján csoportosított szabályszegők száma és nagyságrendi sorrendje **parallel** a megyékben regisztrált **tehergépjárművek számával** (14. és 15. táblázat).

15. táblázat A közúti tehergépkocsi száma az Észak-Alföldi régióban és megyéiben

Területi egység neve	2017	2018	2019	2020	2021
Hajdú-Bihar megye	24 046	25 233	26 638	27 427	28 379
Jász-Nagykun-Szolnok megye	15 598	16 342	17 094	17 829	18 497
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	22 487	23 584	24 741	25 540	26 214
Észak-Alföldi régió	62 131	65 159	68 473	70 796	73 090

Forrás: <https://www.ksh.hu/>

A közigazgatási bírsággal szankcionáltak megyénként vizsgálata és a megyék 2017-2021 között 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlagának összehasonlításából kiderül (41. melléklet), hogy az Észak-Alföldi régión belül a **1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlaga** a legmagasabb Hajdú-Bihar megyében és ebből a megyéből kerül ki a legtöbb közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegő is. A második legtöbb közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegő Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei illetékességű, annak ellenére, hogy a régión belül itt a legkisebb az 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlaga (41. melléklet).

A szabályszegők megyénként vizsgálata megmutatta, hogy minden megye képviselteti magát, de néhány, távolabbi megye elemzésére nincs szükség, ugyanis a szabályszegők alacsony számából (melynek oka a földrajzi távolság), téves konklúziók vonhatóak le. Ebből kifolyólag az Észak-alföldi régió szomszédos megyéi, illetve a főváros kerülnek részletesebb vizsgálatra.

A **régió kívüli** a legtöbb szabályszegő **Pest** megyei (8,26 %, 132 db), és **budapesti** (6,51 %, 104 db) illetőségűek, ezek a magasabb értékek párhuzamosak az 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlagának magasabb adataival (Pest megye: 3827, Budapest 9897). A fővárosból viszonylag kevesebb közigazgatási bírsággal szankcionált érkezett, annak ellenére, hogy Budapest kiugróan magas gazdasági súlyú és országos gazdasági hatókörrel rendelkezik, valamint, hogy Jász-Nagykunszolnok megye nyugati része a fővárosi agglomeráció peremén helyezkedik el. A **Borsod-Abaúj-Zemplén** megyei illetékességű szabályszegők magas számaiban (5,69%, 91 db) tükröződik a földrajzi közelség mellett, a megye gazdasági potenciálja is (3478). A szomszédos megyék közül kiemelendő még **Békés** megye, ahol a régió szomszédos megyéi közül a legalacsonyabb 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlaga (2850), ennek ellenére viszonylag sok szabályszegő (48 db) érkezik ebből a megyéből. **Heves** megye alacsonyabb szabályszegési száma sem meglepő, bár 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlaga a középmezőnybe tartozik (3530), a megye kisebb mérete és a főbb közlekedési kapcsolatai - (M3-as autópálya) nem a régió keresztlől futnak - miatt. Ez a közlekedési determináció vonatkozik **Csongrád-Csanád és Bács-Kiskun** megyére is, hiszen itt az M5-ös autópálya a főközlekedési tengely (41. melléklet).

6.1.4.2. A közigazgatási bírsággal szankcionált magyar honosságúak lakóhely vagy székhely szerinti vizsgálata járási területi egység alapján

Nagyságrendileg a legtöbb közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegő a Debreceni (150), a Nyíregyházi járásból (118) és Budapestről- nem járási bontás- (104) érkezett. Ez parallel a MKIK Gazdaság és Vállalkozáskutató Intézet által 22 indikátor összesítésével készített Járási Fejlettségi Mutatóval (továbbiakban JFM_19) (MKIK GVI, 2019) abban a tekintetben, hogy a nagyobb JFM-19-cel rendelkező járásokban a közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegők száma magas (42. melléklet). Természetesen ez a megállapítás abban az esetben igaz, ahol kellő számú eset fordul elő, a kevés számú esetekből pedig gyakran téves konklúziók is levonhatók. A kevés számú eset és magas JFM_19 pl. a Győri járás, ahol a fejlettségi mutató magas, de a földrajzi fekvés és a vizsgált Közlekedési Hatóságok megyei területi illetékessége miatt, ebből a járásból kevés szabályszegő kapott közigazgatási bírságot.

A **szabályszegések száma alapján létrehozott klaszterek** mutatják, hogy a vizsgált régióból csak két megyeszékhelyi járás került a **100 feletti esetszámú** kategóriába. A következő kategória a **60 és 40 közötti** esetszámú szabályszegők csoportja- mivel nem volt 100 és 60 közötti esetszámú szabályszegés-, amelynek jellemzője, hogy a nagyobb JFM-val rendelkező járások mellett (Hajdúszoboszlói, Szolnoki és Kecskeméti járás) megjelennek a közepes JFM-ú járások: Berettyóújfalui, Kiskvárdai, Derecskei, Nyíradonyi Járás. A **40-20 esetszámú** kategóriában az arányok egyre inkább a fejletlenebb járások irányában tolódnak el: az öt fejlettebb (3 körüli JFM értékű) járás (Miskolci, Hajdúbozsórmény, Hajdúnánás, Jászberény, Cegléd) mellett többségben a 2 körüli JFM körüli értékű járások vannak (Mátészalkai, Vásárosnaményi, Püspökladányi, Nagykállói, Törökszentmiklósi és ebben a kategóriában a legkisebb JFM-ú Fehérgyarmati járás) (43. melléklet). Az eddig felsorolt kategóriákba tartozó járások 3 kivétellel az Észak-Alföldi régióban találhatóak (kivételek: Budapest, Miskolci, Kecskeméti járás). A **20 alatti esetszámú** kategória nagy szóródást mutat, abból a szempontból, hogy a magas JFM_19 mutatójú járások is találhatóak ebben a kategóriában pl. Székesfehérvári járás. Ennek oka az előbb már említett földrajzi távolság, illetve a

Közlekedési Hatóságok területi illetékessége. Ha csak a vizsgált régió és a szomszédos megyék veszük figyelembe, akkor ebbe a kategóriába 16 db Pest, 12 db Borsod-Abaúj-Zemplén, 8 db Békés, 7db Bács-Kiskun, 6-6 db Csongrád-Csanád, Heves, 5-5 db Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg és 2 db Hajdú-Bihar megyei járást találunk. A 20 esetszám alatti klaszter jellemzője, hogy a JFM_19 alapján nagy a szóródás a szomszédos megyék járásai között.pl. magas JFM_19 járások: Vecsés és Szigetszentmiklós, alacsony JFM_19 járások: Cigánd, Heves, Mezőkovácsházi járás. Ha tovább szűkítjük a vizsgált keresztmetszetet és csak az Észak-Alföldi régió járásaira koncentrálunk, itt már az előzőekkel ellentétben letisztultabb a mintázat, ugyanis az alacsony JFM_19 -ú járások találhatóak ebben a 20 alatti esetszámú kategóriában pl. Kemecei, Ibrányi, Kunszentmártoni, Kunhegyesi, Balmazújvárosi járás (43. melléklet).

Nem volt közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegés a régió belül a Jászapáti járásban (Jász-Nagykun-Szolnok), a szomszédos megyékben pedig a Sátoraljaújhelyi, Gönci, Putnoki (Borsod-Abaúj-Zemplén), Bélápátfalvai (Heves), Gyulai (Békés), Kisteleki (Csongrád-Csanád), Kiskunmajsai, Jánoshalmi és Bácsalmási (Bács-Kiskun) járásokban (43. melléklet).

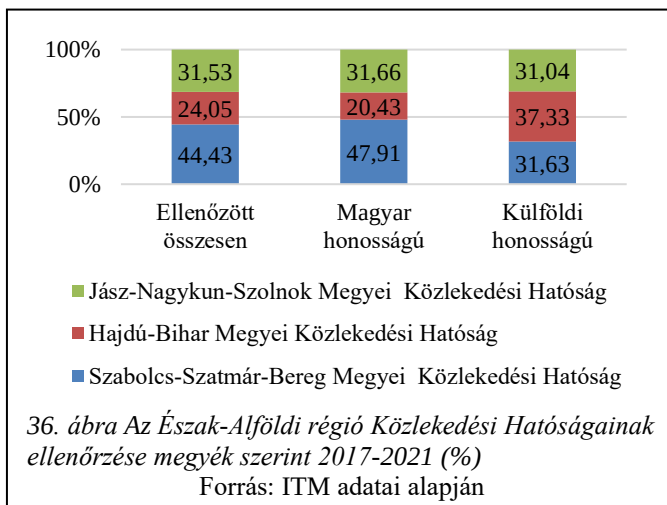
A **szabályszegések/JFM_19 számítás** alapján kapott eredmények is az előző klaszterezéshez hasonló mintázatot mutatnak (44. melléklet). A szabályszegések/ JFM_19 fajlagos mutató ábrázolja, hogy egységnyi JFM_19-re jutó szabályszegések számát, azaz a szabályszegések és JFM_19 közötti viszonyítás értékét prezentálja. A Debreceni és a Nyíregyházi járás kiugróan magas értékei döntően a magas szabályszegések számokból adódnak. Kirajzolódik egy **a keleti országhatár mentén induló sáv** Vásárosnaménytől, Derecskén át Püspökladányi, illetve Hajdúszoboszlói járásokig. Ezen tengely markáns jellemzője az alacsony JFM_19 és a viszonylag magas szabályszegések száma. E tengely tagjai közül csak a Hajdúszoboszlói járás különül el, mivel itt viszonylag magas a JFM_19 (3,36). Kettő másik tömb is elkülönül az egyik **Pest megye és Jász-Nagykun-Szolnok megye határán** lévő csoportosulás (Nagykátai, Ceglédi, Jászberényi járás), ahol a JFM_19 3 feletti értékű (fejlettebb járások) és a szabályszegések száma pedig 16-31 közé tartoznak, ezáltal a szabályszegések/ JFM_19 fajlagos mutatók pedig 5-10 kategóriába esnek. Ez a csoport fejlettebb járás viszonylag magasabb szabályszegésekkel. A másik csoportosulás pedig **Tiszafüredi, Kunhegyesi, Törökszentmiklósi, Mezőtúri, Karcagi és a békési Szeghalmi járás** tömbösülése, amelynek a JFM_19 mutatója alacsonyabb az előző tömbösülésnél (2-3 közötti), a vizsgált régió belül a közepesen fejlett járásokhoz tartoznak az előző csoportnál alacsonyabb szabályszegési számokkal (22-14) (44. melléklet).

6.2. A megyék összehasonlítása az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti vizsgálata alapján

6.2.1. Az ellenőrzések honossági szempontokból vizsgálata

A vizsgált hatóságoknak összesen 38915 db **ellenőrzésük** volt, ennek 44,43%-át a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság, 31,53%-át a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közlekedési Hatóság, 24,05%-át pedig a Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság végezte (36. és 37. ábra).

A **legtöbb külföldi honosságú ellenőrzését** a Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság hajtotta végre, (3108 db, 37,33%), a legkevesebbet pedig Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Közlekedési Hatósága 2584 db (31,04%).



Ha a megyén belüli arányokat vizsgáljuk: Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság ellenőrzéseinek 33,21%-a irányult a külföldi honosságúakra, ugyanez az arány Jász-Nagykun-Szolnok megyében 21%, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében pedig 15%, a régióban 21,39% (30. ábra).



37. ábra Az ellenőrzések száma megyénként az Észak-Alföldi régió megyéiben

Forrás: ITM adatai alapján

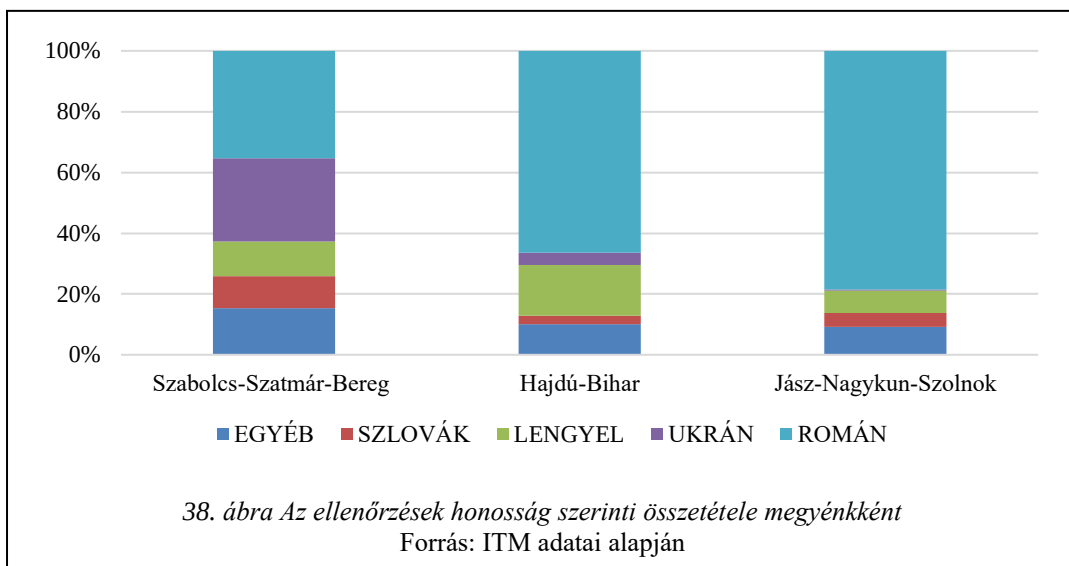
A %-os arányok viszont elfedik azt a tényt, hogy a külföldi honosságú ellenőrizettek részaránya Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a három megye átlagának (21,39%) alatti értékét mutatja, annak ellenére, hogy számbelileg ez 2633 db ellenőrzést takar, amely magasabb, mint Jász-Nagykun-Szolnok megye számbeli adata (2584db) (30. és 37. ábra). Ennek a látszólagos ellentmondásnak az oka, hogy a vizsgált öt évben az ellenőrzések 44,43%-át a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal Közlekedési Hatóság végezte el (37.ábra).

A **magyar honosságok** tekintetben a megyék között nagyobbak a különbségek a régióban ellenőrzött magyar honosságok 41,79%-át Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (14655 db), 31,66/-át Jász-Nagykun-Szolnok megye 20,43%, -át Hajdú-Bihar megye (6250 db) ellenőrizte (36.és 37. ábra).

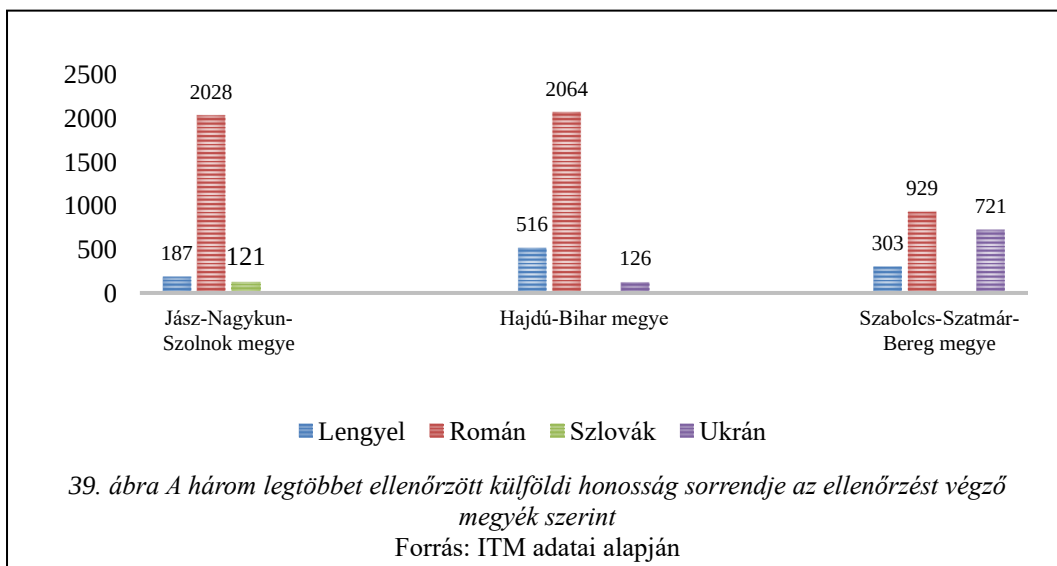
A **külföldi honosság szerinti diverzifikáció** a három megyében hasonló: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében és Hajdú-Bihar 20 féle honosságút, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig 19 különböző külföldi honosságút ellenőriztek tehát ebből a szempontból nincs nagy különbség a megyék között.

Az **ellenőrzött** külföldi honosságúak tekintetében az összesített és a megyénként adatok is mutatják, hogy a román honosságúakat ellenőrizték **legtöbbször** a külföldi honosságok közül. Érdekes, hogy Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében megyénként több mint kétszer annyi román honosságút ellenőriztek, mint a határmenti fekvésű Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. Hajdú-Bihar megyében a román honosságúak magas számának okai, hogy román áru fuvarozók hazánkban így Hajdú-Bihar megyén is keresztül éri el Észak, Nyugat-Európát, valamint Dél-Nyugat Európát, valamint a már említett hajdúsági városok és Románia közötti együttműködés, amelynek része a Via Carpatia kooperáció is (38. ábra).

A **második legtöbbet ellenőrzött külföldi honosság** a régióban, Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében a lengyelek, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében pedig az ukránok voltak. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az ukrán ellenőrzöttek magas számadatai (721 db, amely az ebben a megyében ellenőrzött külföldi honosság 27,38%-a) nem meglepőek, mert határátkelőhely Ukrajna felé csak ebben a megyében van hazánkban, és fontos tranzit útvonalak is keresztezik a területet (38. ábra).



A harmadik legtöbbet ellenőrzött külföldi honosság tekintetében már nagyobb a szóródás, ugyanis az összesített és Hajdú-Bihar megye adatai szerint ezt a helyet az ukrán, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a lengyel, Jász-Nagykun-Szolnok megyében a szlovák honosságúak foglalják el (38. ábra).



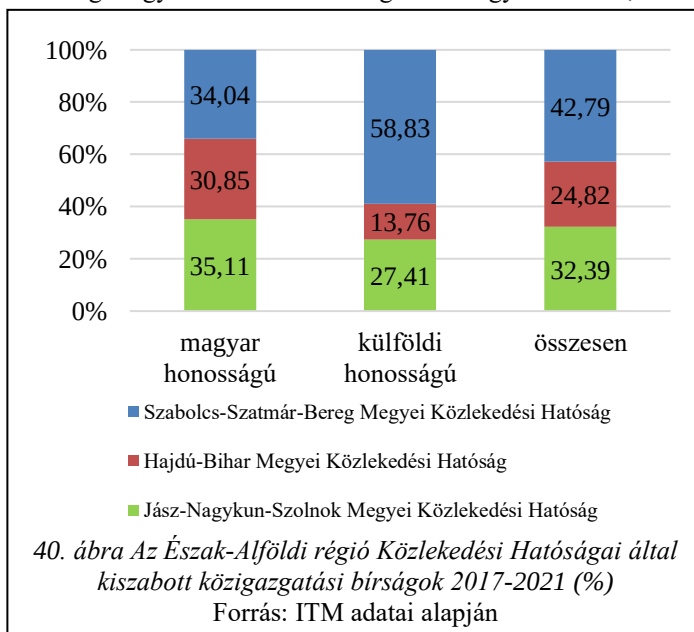
A három országgal határos Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legkiegyensúlyozottabbak az első három legtöbbet ellenőrzött külföldi honosságúak számai és arányai (38. és 39. ábra). A Romániával határos Hajdú-Bihar megyében ezek a különbségek már növekednek és legnagyobb értéküket Jász-Nagykun-Szolnok megyében éri el, ahol a román honosságú ellenőrzöttek aránya 78,48% a külföldi honosságok között (38. és 39. ábra). Annak ellenére, hogy Jász-Nagykun-Szolnok megye nem határos Romániával, mégis jelentős számú román honosságút ellenőriztek, ennek egyik lehetséges oka, hogy a Hajdú-Bihar megyei Ártánd-Bors, illetve Nagykereki-Bors határátkelőhely az M4-es (2019-től), illetve a 42-es főút majd a 4-es főúton érik el Budapestet és/vagy a távolabbi úti céljaikat nyugat és vagy dél felé az M44-es főhálózaton keresztül.

6.2.3 A közigazgatási bírságok honossági szempontokból vizsgálata

A Közlekedési Hatóságok 2470 db **közigazgatási bírságok** szabtak ki a jogszabályok megsértése miatt (13. táblázat). A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság szabta ki a legtöbb közigazgatási bírságot (1057 db), amely a három megye által kiszabott közigazgatási bírság 42,79%-a (40. és 41. ábra).

Jász-Nagykun-Szolnok megye a legtöbb **magyar honosságot** bírságolta meg (516 db). A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság megyék közötti %-os megoszlása egyenletesebb, mint a külföldi honosságok esetében a megyék közötti %-os megoszlás (40. ábra).

A legtöbb **külföldi honosságúakra** a régió belül kiszabott közigazgatási bírság 58,3%-át **Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság** szabta ki. Ez számbelileg (513 db) és a 100 külföldi honosságú ellenőrzésére jutó közigazgatási bírság fajlagos mutató alapján (19,48) a régió belül a legmagasabb, illetve a régiós ugyanilyen fajlagos mutató (10,47) majdnem kétszerese (40., 41. és 42. ábra). Ennek okai egyrészt, hogy ez a megye három országgal határos, továbbá a megyét keresztezi az áruszállítás és fuvarozás szempontjából a nagy forgalmat lebonyolító Barcelona-Marseille-Milánó-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Ungvár-Lemberg Kijev korridor.



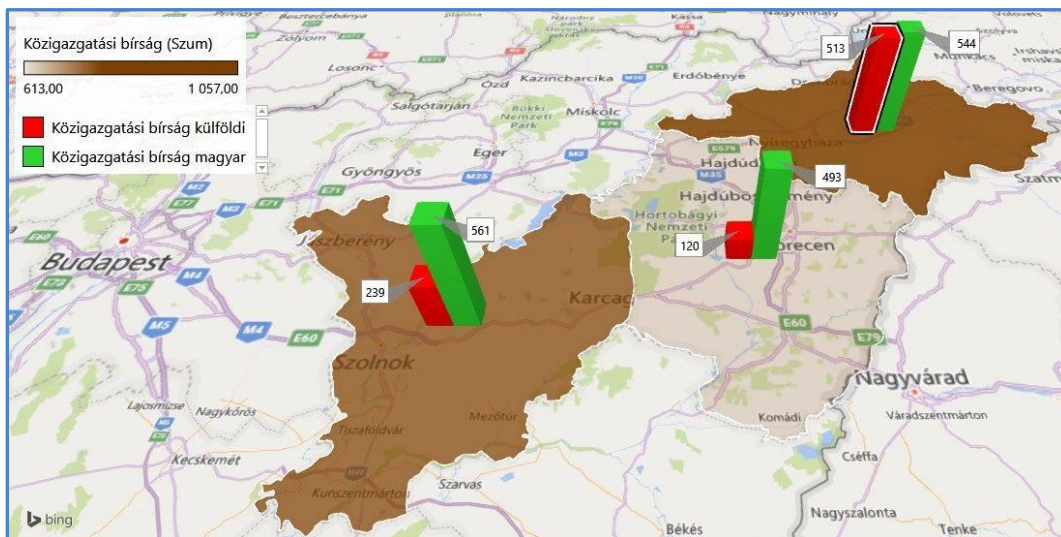
Figyelemre méltó, hogy a második legtöbb külföldi honosságú szabályszegőkre kirótt közigazgatási bírságot százalékos arányban (27,41%) és számszakilag (239 db) is, a nem országhatár menti fekvésű **Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közlekedési Hatósága** szabta ki (40. és 41. ábra). Ezen bírságolási adatok megnyilvánulnak a 100 külföldi honosságú ellenőrzésre jutó közigazgatási bírság mutatóban is (9,25) (42. ábra). Annak ellenére, hogy az M3-as autópálya nem szeli át ezt a megyét, a főközlekedési utak közül pedig az M4-es halad át a megyén, ugyanúgy, mint Hajdú-Bihar esetében. Az országos főhálózat hossza is rövidebb, mint a szomszédos Hajdú-Bihar megye főhálózata (Jász-Nagykun-Szolnok megye: 426,7 km, Hajdú-Bihar megye: 598,4 km Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Eredménytáblái /2021.év/)

Ámbár **Hajdú-Bihar megye** ellenőrizte a legtöbb külföldi honosságot (3108 db) a kiszabott közigazgatási bírságok száma kevés (120 db), a régióban a külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság 13,76%-a, ebből kifolyólag a 100 külföldi honosságú ellenőrzésre jutó közigazgatási bírság mutatója a vizsgált megyék közül itt a legalacsonyabb (3,86) (40., 41. és 42. ábra).

A **magyar honosságúakra** kiszabott közigazgatási bírságok, úgy, mint az ellenőrzések esetében arányosabb eloszlásuk a régió Közlekedési Hatóságai között (40. és 41. ábra).

Hajdú-Bihar megyében a külföldi honosságokhoz hasonló paradoxon megállapításra jutunk a magyar honosságok esetében is: Hajdú-Bihar Megye Közlekedési Hatósága ellenőrizte a legkevesebb magyar honosságot (6250 db) a régióban és ennek ellenére ez a Hatóság szabta ki a legtöbb közigazgatási bírságot a magyar honosságúakra (493 db) (40. és 41. ábra).

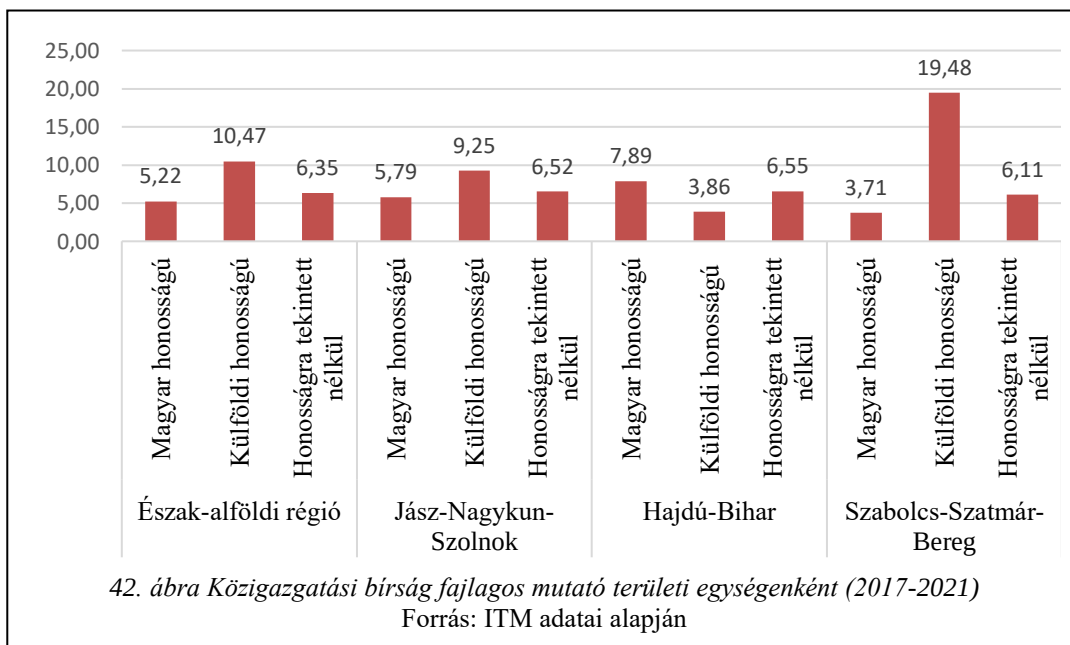
Ebben a megyében a 100 magyar honosságú ellenőrzésére 7,89 közigazgatási bírság jutott (42. ábra). (A három megye átlaga ebből a szempontból: 5,2).



41. ábra Közigazgatási bírság megyénként

Forrás: ITM adatai alapján

A legtöbb magyar honosságút **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében** ellenőrizték és ebben a megyében a legkevesebb a 100 magyar honosságú ellenőrzésére jutó közigazgatási bírság (3,71) (40., 41. és 42. ábra). Ezen fajlagos mutató szempontjából **Jász-Nagykun-Szolnok megye** adata (5,79) a régiós átlag közeli (42. ábra).

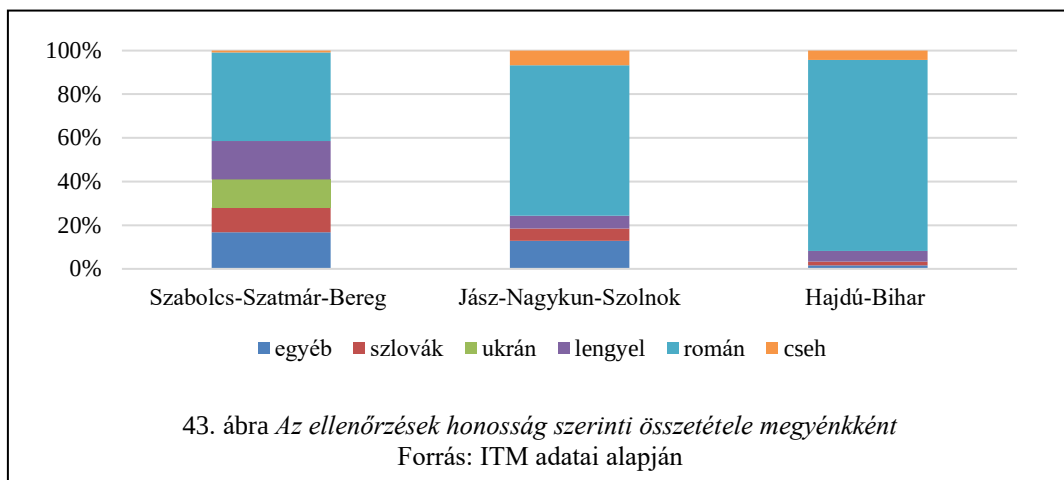


42. ábra Közigazgatási bírság fajlagos mutató területi egységenként (2017-2021)

Forrás: ITM adatai alapján

Az ellenőrzések tekintetében nem, de a bírságok esetében viszont már van differencia a megyék között a **honosság szerinti diverzifikációban**. A legtöbb féle külföldi honosságra Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében szabtak ki közigazgatási bírságot (19 féle). A másik határmenti fekvésű

Hajdú-Bihar megyében csak 5 féle külföldi honosságút bírságoltak és ez sokkal kevesebb, mint a centrálisabb elhelyezkedési Jász-Nagykun-Szolnok megye adatai (12 féle külföldi honosság).



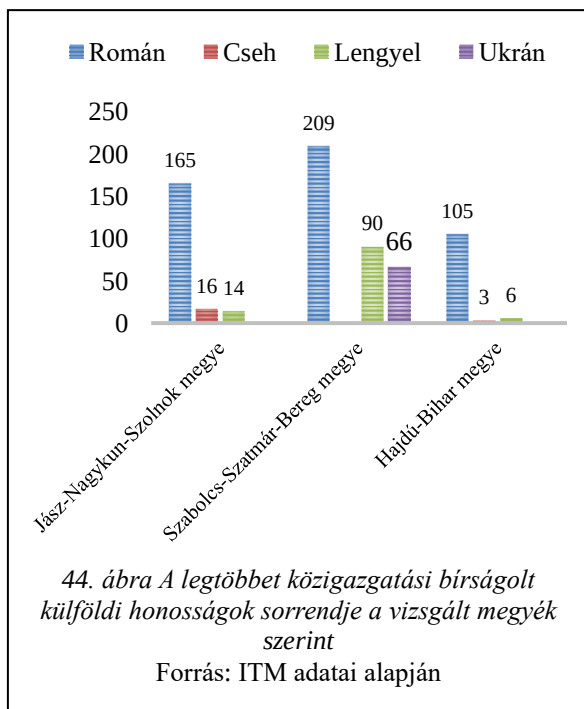
Összehasonlításképpen a külföldi honosságúakra kiszabott **közigazgatási bírságok** tekintetében elmondható, hogy a három megye összesített adataiban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatai a meghatározóak, a külföldi honosságú bírságoltak magas száma alapján (41. ábra). Mindhárom megyében a kiszabott közigazgatási bírságok száma alapján külföldi honosságok közül a román

honosságú szabályszegők a listavezetők

(43. és 44. ábra). Ha az arányokat tekintjük, akkor a Hajdú-Bihar megyei, illetve a Jász-Nagykun-Szolnok megyei adatok eltérés mutatnak a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei adatoktól, ugyanis e két megyében a román honosságúak aránya magas (87,5%), illetve (69,04%), annak ellenére, hogy számszakilag ez 105 db, illetve 165 db közigazgatási bírságot jelent, szemben a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei 40,74%-kal (209 db) (43. és 44. ábra). Ennek oka, hogy ez utóbbi megyében több közigazgatási bírságot szabtak ki, illetve többféle külföldi honosságút szankcionáltak közigazgatási bírsággal (41. ábra)

A külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok második, illetve harmadik helyezettjei között már jelentősebb különbségek vannak: az összesített adatokhoz hasonlóan Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megyében is **második helyen** állnak a lengyel

szabályszegők, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig ezt a pozíciót a cseh honosságúak foglalják el (43. és 44. ábra). A vizsgálatból kitűnik, hogy hasonlóan, mint a külföldi honosságúak ellenőrzésénél Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megye adataiban az **első és második hely között nagy a számbeli különbség**. (44. ábra).



A **harmadik helyezettek**nél pedig az összesített adatokkal Jász-Nagykun-Szolnok megye adatai paralelek (szlovák honosság), Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében pedig az ukrán honosságúak, Hajdú-Bihar megyében pedig a cseh honosságúak állnak foglalják el ezt a pozíciót. (43. és 44. ábra).

A honosság szerinti diverzifikáció nagy különbséget a bírságok tekintetében mutatott, ennek alapján néhány **megyei sajátosság** is kirajzolódott:

A három vizsgált megye közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében jelenik meg az **orosz** nemzetiség (bár csekély számban -6 db) is, ennek oka, hogy az V. korridor az egyik lehetséges útvonal Oroszország számára Európa nyugati felének elérése. Az orosz és ukrán honosság mellett **horvát** (1 eset), **spanyol** (12 eset), **észak-macedón** (9 eset), **lett** (5 eset), **olasz** (1 eset) honosságúra csak ebben a megyében szabtak ki bírságot.

Érdekesség, hogy **török** honosságúra csak Jász-Nagykun-Szolnok megyében szabta ki közigazgatási bírságot.

A **szomszédos országok közül** egyik megye sem bírságolt osztrák honosságú szabályszegőt.

6.3. A szabályszegések lehetséges okainak feltárása a kérdőívek alapján

A külföldi honosságok által elkövetett **szabályszegések okainak** vélelmezése után a magyar honosságok által elkövetett viszonylag alacsonyabb arányú szabályszegések okainak feltárását **kérdőíves kutatás** keretében végeztem el (2-4. melléklet).

A kérdőívek kiértékelése során a **vállalkozói oldalról** több kérdésnél (negatívumok, nehézségek) is megjelent, hogy a szektor jelentős **mennyiségi és minőségi** („sok a hanyag, felelőtlen, megbízhatatlan gépjárművezető”) **munkaerőhiánnyal** küzd. Ezt támasztja alá a gépjárművezetői kérdőív egy másik kérdésére adott válaszok összesített adata is, amely szerint a pályakezdők (>3 év munkatapasztalat) aránya 14,06%^{31,32}. A munkaerőhiányból adódóan a vállalkozók több esetben nyilatkozták, hogy ezért rákényszerülnek „felelőtlen, nemtörődöm, hanyag, laza” gépjárművezetők felvételére is, akiknek a szabálykövető magatartása alacsony. A munkaerőhiánnyal összefüggésben, a vállalkozó kérdőív 13-15. kérdéseire adott válaszokban, megjelenik, hogy egyre több magyar vállalkozás alkalmaz külföldi honosságú gépjárművezetőket (főleg filippínó és ukrán honosságot jelöltek meg). Ez utalhat arra is, hogy e nemzetiségek szabálykövető magatartása feltételezhetően alacsonyabb, mivel nem ismerik a magyar és az EU-s jogszabályokat, rendelkezéseket, továbbá szocializációs jelenség is egyes külföldi honosságok esetében.

A vállalkozók munkájuk negatívumai és a nehézségei között a válaszok között megjelent, hogy **sok a versenytárs**, ezek között vannak olyanok, akik nem a jogszabályoknak megfelelően működnek, továbbá, hogy a nagyvállalkozások és a külföldi vállalkozások kiszorítják őket a piacról - véleményük szerint ennek egyik oka a külföldi gépjárművezetők alacsonyabb bekerülési költsége-, e tényezők egyrészt a piaci árak leszorítását eredményezi. Ez is utalhat arra, hogy az áruszállítási és fuvarozási piacon a versenyképesség növelésének az egyik alkalmazott eszköze lehet az árak csökkentése, amelynek egyik módja a jogszabályok be nem tartása, illetve ennek egyik következményét a közigazgatási bírságokat, mint rizikófaktor is vállalják (bízva abban, hogy nem lesz ellenőrzés) pl. túlsúly, túlméret, túlvezetés.

Többen a vállalkozók közül megfogalmazták, hogy a jó műszaki állapotú gépjárművek megkönnyítik a mindennapi munkát, de a **magasak a karbantartási, javítási költségek** is. Ez lehet

³¹ Arra a kérdésre, hogy „Mióta dolgozik a közúti áru fuvarozás és/vagy szállítás szakterületén?” a válaszadók szintén 14-a %-a a 31-évnél több kategóriát jelölte be, ez viszont a gépjárművezetői utánpótlás szempontjából kevés, mert a statisztikák is mutatják, hogy a közúti áruszállítás és fuvarozás volumene egyre nő, és ez magaután vonja a munkaerőkeresletet is.

³² A kérdőív a kutatási területen kívül eső kereszthivatkozást is feltárt, amely szerint a pályakezdők nagyobb része diplomával rendelkező munkavállaló (főiskolai végzettség 5%, egyetemi végzettség 6%), és ez a csoport 90%-ban a magas fizetést jelölte meg munkája pozitív oldalának.

az egyik el nem fogadható indoka, annak, hogy a műszaki hiányosságokat is felölölő jármű és rakománybiztonság szabályszegéstípusok elkövetésének.

Másrészt pedig visszacsatolva a munkaerő problémákra, a „hanyag megbízhatatlan” gépjárművezetők jellemzésre, akkor kapunk e témában valós képet, bár kimondottan a gépjárművezetői kérdőívben nem jelent meg, hogy a munkáltatónak is szerepe lehet a szabályszegések elkövetésében, mind a fentiekben kifejtett versenyképesség növelése, mind a hanyagság tekintetében. Érdekes, hogy a külföldi munkavállalók említése a gépjárművezetők válaszaiban sehol sem szerepel.

A szabályszegések okainak feltárásban a válaszokban megjelent mind a **vállalkozói, mind a gépjárművezetői oldalról** is a jelentős **adminisztrációs** kötelezettség is, amelyet teherként és vélhetőleg szabályszegési lehetőségként is értékelnek.

A gépjárművezetőkben az is felmerült, hogy a vezetési és pihenőidőket a **szigorú szabályozás** miatt nehéz betartani. A kérdőívek **jogszabályismeretekre** vonatkozó kérdésekre adott válaszok alapján a jogszabályok nem, vagy csak kevésbé ismerete kizárható a szabályszegések legfőbb okai közül. Az gépjárművezetők saját megítélésük szerint az áruszállításra és fuvarozásra vonatkozó magyar jogszabályokkal vannak leginkább tisztában, addig az EU-n kívüli jogszabályokkal a legkevésbé. Ezt az állítást támasztja alá, hogy a magyar jogszabályok tekintetében a válaszadók 73,43%-a, az EU-s jogszabályok esetében 60,32%, az EU-n kívüli jogszabályok esetében 58,73% az átlagosnál jobbnak ítélte meg a jogszabályok ismeretét. Ugyanezek az arányok a vállalkozók körében is magasak kivételt csak az EU-n kívüli jogszabályok ismerete képez (72%, 55,5%, 38,8%).

A szabályszegések okainak feltárása mellett úgy egzakt a kutatás, ha **a szabályszegések elkerülésében tett erőfeszítések** is bemutatásra kerülnek a kérdőíves kutatás eredményei alapján.

A **vállalkozó kérdőívek** kiértékeléséből kiderül, hogy a válaszadók a szabályszegések elkerülése érdekében rendszeresen képzéseken vesznek részt (21,13%), új eszközöket vásárolnak (18,31%), rendszeresen tájékozódnak a jogszabályokról (15,49%), külső tanácsadókat vesznek igénybe a jogszabálysértések elkerülése érdekében (14,08%), rendszeresen képzéseket, megbeszéléseket tartanak ebben a témában (12,68%), gyakrabban ellenőrzik munkavállalóikat és a járműveiket (11,27%) és csak 7,04% vesz részt érdekképviselő fórumokon. A felsoroltokhoz kapcsolatban többen nyilatkozták, hogy modern és jó műszaki állapotú géppark, valamint az ezt támogató vezetéstechnikai eszközök (pl. GPS, smart tachográf, nyomkövető), a számitástechnikai háttér kialakítására nagy figyelmet fordítanak és a folyamatos tervezéssel próbálják a szabályszegéseket elkerülni.

A **gépjárművezetők** oldaláról is megjelent, a szabályszegések elkerülése érdekében a jogkövető magatartás, a modern vezetéstechnikai eszközök használata, továbbá többen válaszolták, hogy a jó műszaki állapotú gépjárművek. A jogkövető magatartás érdekében a gépjárművezetők a jogszabályokkal, rendelkezésekkel kapcsolatos információikat leginkább a foglalkozótoktól (30,6%) illetve egyénileg (20%) szerzik be. A média és a kollégák szerepe ebből a szempontból alacsonyabb, mindkét forrás 14,51%-ot ért el. A közúti ellenőrkötől, mint információ forrástól csupán csak 8,63% tájékozódik.

A **vállalkozói** kérdőív kitöltők tudatában vannak annak, hogy munkájuk a **közlekedésbiztonsági szempontból** nagyon fontos (52,78%) és rendkívül fontos (16,67%).

Hasonlóan magas arányokat találtam a **gépjárművezetők** esetében is. A gépjárművezetők munkájukat a közlekedésbiztonság szempontjából kiugróan magas értékekkel a nagyon fontos kategóriába (51%) sorolta. Emellett jelentős arányokat ért el a rendkívül fontos kategória is (21%). Mindez megnyilvánulhat abba is, hogy a magyar honosságúak esetében a közigazgatási bírság mutató 5,22, tehát ebbe - többek között - közrejátsszik a **közlekedésbiztonság tudatának felelőssége** is. Ez a felelősség tudat, természetesen az ellenőrzés közigazgatási folyamatában résztvevők véleményét feltáró kérdőívre adott válaszokban is megjelenik. A válaszadók 60% körüli része a nagyon fontos kategóriát jelölte meg, ez az arány a megyékre és a régióra is igaz. Mindezek mellett

a rendkívül fontos minősítés is jelentős értékeket képvisel, továbbá a válaszadók közül senki nem jelölte meg az egyáltalán nem fontos és a kevésbé fontos kategóriát.

A **Megyei Közlekedési Hatóság munkatársainak** a felelősgéjtudatára reflektál, hogy az „Ön szerint mennyire hatékony a Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának a munkája a közlekedésbiztonság szempontjából” kérdésre a gépjárművezetők a Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának a munkáját döntően a hatékony (67%) kategóriába sorolták. Ezzel szemben a nem hatékony kategória 2%-ot ért el. Hasonlóan magas a vállalkozók véleménye is (68%). A válaszokkal elismerték, hogy a szervezet munkája fontos a közlekedésbiztonság szempontjából, és talán azt is, hogy ennek -és nem kötekedés- érdekében történnek az ellenőrzések, valamint, hogy közös misszió a közlekedésbiztonság, amely mindkét fél számára elengedhetetlenül fontos.

6.4 Részösszefoglalás

A külföldi honosságok ellenőrzésének eredményei:

- A régióban a **határmenti fekvéssel** összefüggésben a legtöbb külföldi honosságot a Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság ellenőrizte, de a honosság diverzifikációja és a román honosságok megyénként ellenőrzési számai nem támasztják alá a határmenti fekvés, mint helyzeti energia meglétét.
- A külföldi honosságok ellenőrzési adatai alapján **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét** Hajdú-Bihar megyétől **eltérő sajátosságok** jellemzik, amely megnyilvánul az ukrán honosságok magas számában, továbbá, hogy ebben a megyében kis különbség van a három leggyakrabban ellenőrzött honosság esetszámai között.
- A külföldi honosságok ellenőrzési számai iránymutatást adnak arra is, hogy a **közúti infrastruktúrát** a régióban és a megyékben **leggyakrabban** négy ország képviselői (román, lengyel, ukrán, szlovák) **használják** áruszállítási céllal. Ebben a tekintetben a megyék között csak a sorrendiségben van különbség, azzal a kitételrel, hogy a román honosságúak elsőse minden megyében vitathatatlan.

A külföldi honosságokra kiszabott közigazgatási bírságok adataiból levont megállapítások:

- **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye jellegzetessége**, hogy itt szabták ki a legtöbb közigazgatási bírságot a külföldi honosságúakra, az ukrán honosságúak száma magas, a bírsággal szankcionált honosságok összetétele nagy heterogenitást mutat, továbbá az első három leggyakrabban közigazgatási bírsággal szankcionált honosságok esetszámai között kisebb különbségek voltak,
- A **100 honos ellenőrzésre jutó közigazgatás fajlagos mutató** alapján a külföldi honosságok szabálykövetési magatartása alacsonyabb, mint a magyar honosságoké. A külföldi honosságú klaszter sem homogén, az EU-n kívüli nemzetiségek közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegzési mutatója alacsonyabb, mint az EU 27 klaszter által elért értékek.
- A **leggyakoribb külföldi szabályszegő honosságok megállapítására** kétféle rangsor állítható fel: egyrészt a legtöbb közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegés alapján (**menyiségi mutató**), másrészt pedig a 100 adott honosságú ellenőrzésre jutó adott honosságra kiszabott közigazgatási bírság alapján (**fajlagos mutató**). **Mindkét szempont szerinti vizsgálat eredménye ugyanazon országokból kerülnek ki a leggyakoribb szabályszegők, csak a sorrend különböző:** román, lengyel, szlovák, ukrán (16. táblázat). A **fajlagos bírságműtató** (100 adott honosságú ellenőrzésre jutó adott honosságra kiszabott közigazgatási bírság) alapján egzakt módon tudjuk legjobban összehasonítani a nemzetiségeket, mivel érthető módon, ha egy adott honosság nagyobb számú ellenőrzésen esik át általában nagyobb számú az adott honosságra kiszabott közigazgatási bírságok száma is.

16. táblázat A legtöbbet ellenőrzött és közigazgatási bírsággal sújtott külföldi honosságok

Ellenőrzött (db)		Kiszabott közigazgatási bírság (db)	Fajlagos bírságmutató
Román honosság (5021 db)		Román honosságú (479 db)	Szlovák honosságú (14,93)
Lengyel honosságú (1006 db)		Lengyel honosságú (110 db)	Lengyel honosságú (10,93)
Ukrán honosságú (859 db)		Szlovák honosságú (73 db)	Román honosságú (9,54)
Szlovák honosságú (489 db)		Ukrán (honosságú (66 db)	Ukrán honosságú (7,68)

Forrás: ITM adatai alapján

A fajlagos bírságmutató, továbbá rámutat a határátlépések különbözőségeire is. Jelen kiemelt honosságok közül a szlovákok és a lengyelek a Schengeni övezet tagországaiból érkeznek, így a belső határok átlépésekor határforgalom ellenőrzés nélkül közlekedhetnek:

- **Románia** bár az EU tagja, de nem része a Schengeni övezetnek, ez azt jelenti, hogy a határforgalom ellenőrzés nem szűnt meg a Schengeni határon, csak többek között az áruforgalom korlátozását törölték el.³³ Itt kell megjegyezni, hogy hasonló a helyzete **Bulgáriának** is és továbbá viszonylag magas számban ellenőrizték a bolgár honosságúakat (148 eset), ennek ellenére kevés a közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegések száma (14 db)
- **Ukrajna** pedig nem tagja az EU-nak, így a Schengeni övezetnek sem, így a Schengeni határ átlépésekor határforgalom ellenőrzésen esnek át.
- A **szlovák, illetve lengyel honosságúak közigazgatási bírság fajlagos mutatója** magas (szlovák honosságú esetében 14,93, lengyel honosságú esetében 10,93),

A határátlépések különbözőségei miatt is a szlovákok és a lengyelek közigazgatási bírság mutatója magasabb. Az ukrán és román honosságúak esetében a határforgalom ellenőrzés miatt is **kiseb**b ez a mutató (román honosságúak: 9,54, ukrán honosságú 7,68). A Schengeni övezet átlépésekor a NAV munkatársai ellenőrzik a gépjárművek és járműszerelvények műszaki állapotát és a szállítmányozási és fuvarozási dokumentációkat, a járművezető gépjárművezetői jogosultságát. Amennyiben a határátlépés közúti mérlegelő hellyel ellátott helyen lép be vagy ki az országból, akkor össztömegmérésen is szűrőpróbaszerűen átesnek a járművek.

³³ Ez utóbbi a COVID-19 által okozott pandémia miatt egy rövidebb ideig változott.

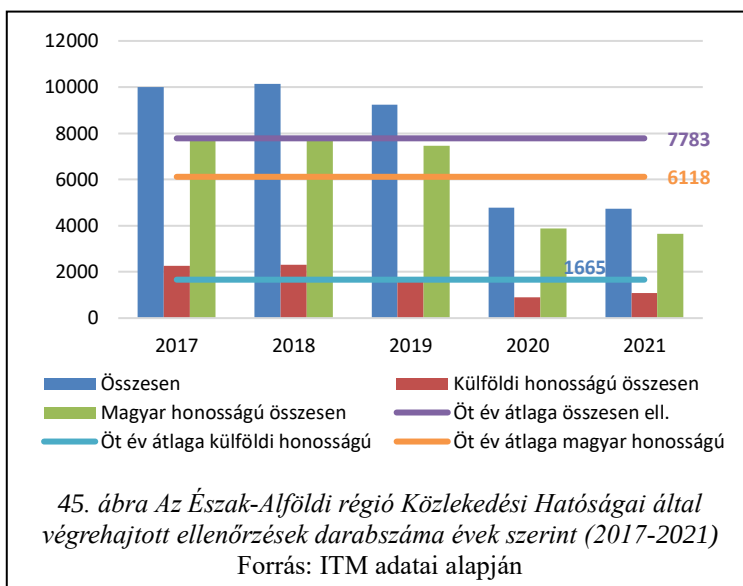
7. AZ ELLENŐRZÉSEK ÉS A KISZABOTT KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOK IDŐINTERVALLUM ELEMZÉSE

7.1 Az Észak-alföldi régió ellenőrzései és közigazgatási bírságai idősoros vizsgálatban

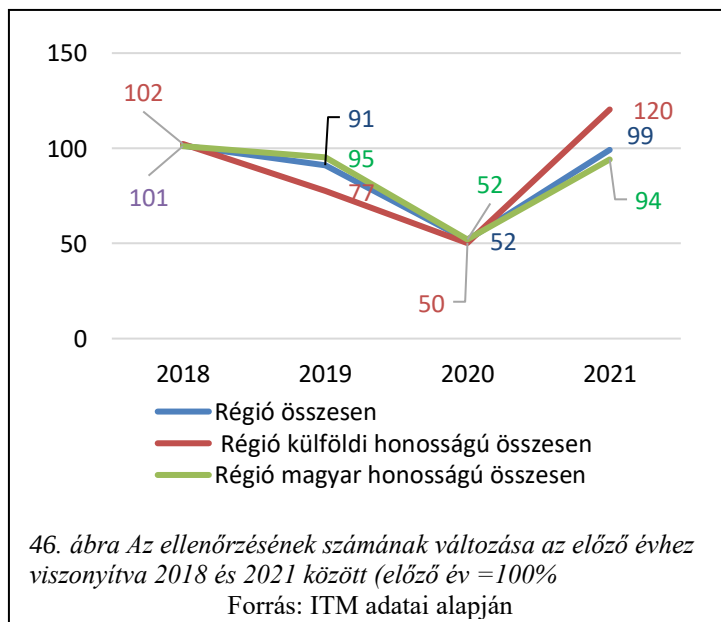
7.1.1 ellenőrzések összesítése az adatok és a kérdőívek alapján

A Közlekedési Hatóságok által ellenőrzöttek száma ingadozó volt, a **legtöbb** ellenőrzést 2018. évben hajtották végre (10144 db), a **legkevesebbet** pedig 2021. évben (4740 db), amely a 2018. évben ellenőrzöttek kevesebb, mint a fele. Öt éves időintervallumban megállapítható, hogy az ellenőrzések száma jelentősen visszaesett, a 2017. évi 10006 db-ról 2021. évi 4740 db-ra. E tendencia trendvonalra 2020-ban mutatta a legnagyobb visszaesést az előző évhez képest. E csökkenést mutatja az is, hogy 2020-ban és 2021-ben csökkentek az ellenőrzések az **öt éves átlag** (7783 db) alá.

Az összesített ellenőrzések számához hasonlóan alakulnak a magyar és a külföldi honosságúak ellenőrzését mutató adatok, mindkét esetben csökkenés tapasztalható a 2018. év **maximuma** után (magyar honosságúak esetében: 7838 db, külföldi honosságúak esetében: 2306 db). A rekord csökkenés mindkét esetben 2020. évben volt, viszont a **minimum értékek már különböző években** realizálódtak: A magyar honosságúak esetében 2021. évben (3660 db), a külföldi honosságúak esetében pedig 2020-ban (897 db) (45. ábra).



Az ellenőrzések számának jelentős visszaesését szemléletesebben mutatja, **az előző évhez viszonyított adatok száma**. 2020-ban az előző év 51,74%-ára csökkent az ellenőrzések száma és az arányok a honosságok tekintetében hasonlóak (magyar honosság: 52,10%, külföldi honosság: 51,74%) (46. ábra). Minden évben kiugróan magas számban ellenőrizték a román honosságúakat, bár e honosság ellenőrzési adatai is jelentős fluktuációt mutatnak, de összességében a tendencia csökkenő. 2017., 2018., 2020. és 2021. évben **az első három**



legtöbbet ellenőrzött honosság képviselőinek rangsora ugyanolyan: román (min.: 2020.év 498 db, max.: 2018.év 1412 db), lengyel (max.: 2018. év 321, min.: 2020.év 126 db) és ukrán (max. 2017.év 233 db., min.: 2020.év 123 db.). Előzőekben felsorolt évektől a 2019. év különbözik, ekkor cserél helyet a rangsorban az ukrán és a lengyel honosság.

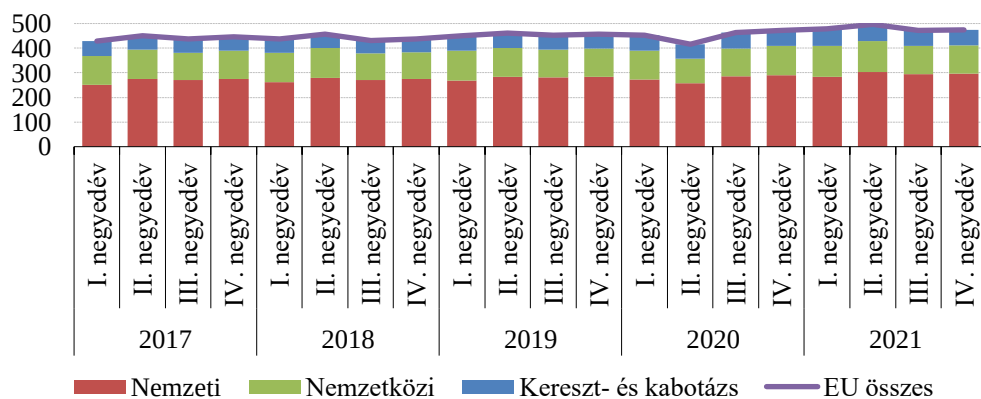
Az első három legtöbbet ellenőrzött külföldi honosság évenkénti adatainál **a legnagyobb fluktuációt** a román honosságúak mutatják, mert a többi honosság képviselőit pedig nagyon alacsony számban ellenőrizték.³⁴ 2018. évben nem került sor lett, 2020-ban spanyol, 2021-ben pedig lett és spanyol honosságú ellenőrzésére (45. melléklet).

Az adatokból kitűnik, hogy a román, a lengyel és az ukrán külföldi honosság a leggyakrabban ellenőrzöttek, továbbá nagy a különbség az első és a második helyezett ellenőrzési számai között, valamint e honosságok ellenőrzési számai 2020. évben lecsökkentek (45. melléklet).

A honosság szerinti diverzifikáció alapján elmondható, hogy 2017. és 2019. évben 20 féle, 2018-ban és 2020-ban 19 féle, 2021.évben pedig 18 féle külföldi honosságot ellenőriztek (45. melléklet).

Az adatokban tükröződő nagymértékű csökkenés 2020. évi oka a COVID-19 által kiváltott hatásokban keresendő, ugyanis a járvány veszély miatt egyrészt csökkentek az ellenőrzések számai és 2020-ban a világjárvány okozta gazdasági válság következményeként az áruszállítási tevékenység volumene is zsugorodott egyrészt, a termelési kapacitások visszaesése, az egyes árukra kivetett átmeneti export tilalmak (pl. építőipari, gyógyászati alapanyagok), határátlépések nehezítése, magasabb infláció, alapanyag, illetve alkatrész hiány okozta termelési havária.

(mrd tkm)



Málta adatai nélkül

47. ábra Az EU-ban a negyedéves közúti áru fuvarozás művelettípus szerint 2017–2021

Forrás: Eurostat: [Road freight transport statistics](#)

A közúti áruszállítás volumenének visszaesését tükrözik az **EUROSTAT és a KSH adatai** is.

Az EU-ban a nemzeti, nemzetközi, kereszt és kabotázs fuvarozás összesítő adat 2019. második negyedévében teljesített 461 mrd tonnakilométerről 2020. második negyedévében visszaesett 416 mrd tonnakilométerre, amely 10%-os csökkenést jelent, majd a 2021.évben erőteljes növekedés látható (az EU összes közúti áruforgalom szállítása 7%, nemzeti áruszállítás 6%) (47. ábra).

Hazánkban a Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban KSH) adatközlése szerint (11.) pl. a **nemzetközi közúti áruszállítás** az előző év azonos időszakához képest 2020. második

³⁴ Az időintervallumos honosság országok szerinti ábrái nem tartalmazzák a magyar honosságúakat, mivel a magyar honosságúakat számára való tekintettel a léptékek változnának és az alacsonyabb ellenőrzésszámú külföldi honosságok közötti különbségek nem rajzolódna ki jól láthatóan.

negyedévében a szállított áruk tömegét illetően 25%-kal esett vissza. Ez a visszaesés a fenti időszakban árutonna-kilométerre vetítve 30,3%. A **belföldi közúti áruszállítás** visszaesése kisebb volt a nemzetközihez képest, ugyanis a KSH adatai szerint (I2.) pl. 2020 második negyedévében az előző év azonos időszakához képest a szállított áruk tömege 4,6%-kal esett vissza, azonos időszakban árutonna-kilométerre vetítve, ez a regresszió 4,7% volt. Hazánkban a 2021.év adatai a nemzetközi közúti áruszállítás területén már megközelíti a 2019. év adatait, a belföldi közúti áruszállítás adatai pedig meg is haladják a 2019.év adatait.

A fenti áruszállítási statisztikák indokolják, hogy a COVID-19 hatásokat a 2020-as első évében az ún COVID évben vizsgáljam, melynek mélyebb vizsgálatához kérdőíveket használtam (2-4. melléklet)

A statisztikákban látható 2020. évi visszaesés tükröződik a **vállalkozók részére összeállított kérdőívet** kitöltő vállalkozók válaszaiban is, bár megítélésük szerint ez a **visszaesés** jelentősebb volt. Véleményük szerint a COVID-19 2020-ban a **munkavégzésüket** 36,11%-ban jelentősen (ebből teljes mértékben 8,33%), 41,67%-ban átlagos és 22,22%-ban nem, vagy csak kis mértékben befolyásolta, tehát az adatokból látható, hogy a többség szerint az átlagos és jelentős befolyással bírt a pandémia. Az **árbevétel változása** a 2020. évben a fentiekből is adódóan a válaszadók 41,18%-a szerint nagymértékben, 32,35%-szerint kis mértékben csökkent és csak 23,53% szerint nem változott. Ezzel szemben a 2020. évi **szállítási teljesítőképesség** változásában már nem ilyen markáns különbségek jelennek meg. A válaszadók 36,11%-a szerint nagymértékű, 30,56%-a szerint kismértékű csökkenést és szintén 30,56% szerint nem észleltek változást.

A **befolyásoló tényezők** bővebb kifejtésére adott válaszok fele szerint kevesebb volt 2020-ban a munka, továbbá 16,67%-ban szerepelt, hogy nagy költségeket jelentett a védőfelszerelések beszerzése, továbbá ugyanilyen arányban merült fel, hogy a járványügyi előírások miatt csak nagy idővesztésekkel tudták tevékenységüket végezni- főleg a határátlépések és a fel és lerakódási idő megnövekedése miatt-. A válaszok között ezen kívül kisebb előfordulási esetszámokkal megjelentek az egészségügyi problémák, illetve ezzel párhuzamosan a munkaerő-kiesési gondok, valamint a kötelező oltások felvétele.

A **COVID-19 időszak előtti teljesítmény elérésére** adott releváns válaszok 53,85%-a szerint már elérte (ebből: 11,54%-2022, 42,31%-2023), 26,92% megítélése szerint 2025-re, 3,85% szerint pedig 2024-e fogja elérni. Beszédes viszont, hogy a válaszadók 15,38%-a úgy gondolja, hogy soha.

A vállalkozók esetében néhány **keresztösszefüggésre** is fény derült. A vállalkozói kérdőívet 65%-ban társas vállalkozások töltötték ki. A társasvállalkozói körből a válaszadók 75%-a 10 fő munkavállalót alkalmaz, 50-249 fő munkavállalót alkalmazó vállalkozás egy esetben jelent meg. Ennek az összetételnek köszönhetően a válaszadók 57%-nak az 100 millió Ft alatti, illetve 23%-ban 100-500 millió Ft közötti az éves nettó árbevétele.

A COVID-19 pandémiára adott válaszokkal összehasonlítva a **vállalkozások hátterét megállapítható**, hogy a nagyobb vállalkozásokat és az egyéni vállalkozókat érintette a pandémia jelentősebben. A nagyobb, több főt foglalkoztató vállalkozások válaszaiban fordult elő leginkább a munkalehetőségek csökkenése és a védőfelszerelések nagy költségigénye, valamint a létszámgondok. Az egyéni vállalkozások főleg a munkalehetőségek beszűkülését jelezték. A fenti válaszokból kitűnik, hogy a középvállalkozásokat érintették legkevésbé a COVID-19 járvány hatásai (3. melléklet).

A **gépjárművezetői kérdőívet** kitöltők szerint a járvány csak 18,91%-ban befolyásolta jelentősen (ebből teljes mértékben 14,05%) a munkájukat és a válaszadók 47,03% a szerint pedig ez egyáltalán nem vagy az átlagosnál kisebb hatással volt. Ennek megfelelően az „Abban az esetben, ha a COVID- 19 pandémia 2020. évben befolyásolta az Ön munkáját kérem, néhány mondatban fejtse ki, hogyan és milyen mértékben?” című kérdésre is csak 44 válasz érkezett, a válaszok fele a kevesebb

munkát jelölte meg, mint befolyásoló tényezőt. Ezek mellett a védőfelszerelések használata, az egészségügyi problémák és a lassabb munkafolyamatok emelhetők ki (4. melléklet).

A COVID-19 2020-as hatását a mindennapi munkára a közúti és telephelyi ellenőrzéssel kapcsolatos munkakörökben dolgozó **kormánytisztviselőket** is érintette, bár bevallásuk szerint a kérdőív kitöltők 50%-a a nem, vagy csak kis mértékben (ebből kis mértékben 30%). De a statisztikai adatok megmutatták, hogy régiós szinten felére esett vissza az ellenőrzések száma, ezt a tény a COVID-19 hatásainak részletesebb bemutatását elemző kérdésre érkezett válaszok is megerősítették.

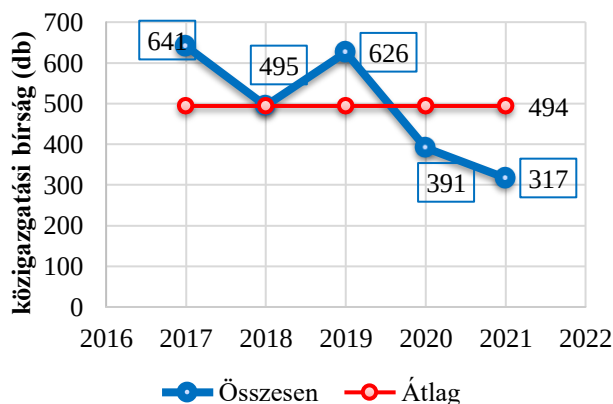
A válaszadók az ellenőrzések számának csökkenését, a védőeszközök használatát, a személyes ügyfélfogadás elmaradását jelölte meg, mint hatást a 2020. évben. Emellett megjelent a fertőzésveszélytől való félelem az ellenőrök és az ellenőrzöttek oldaláról is, ezeken felül a feladatátcsoportosítási és létszám gazdálkodási gondok is voltak (2. melléklet).

7.1.2 A közigazgatási bírságok vizsgálata

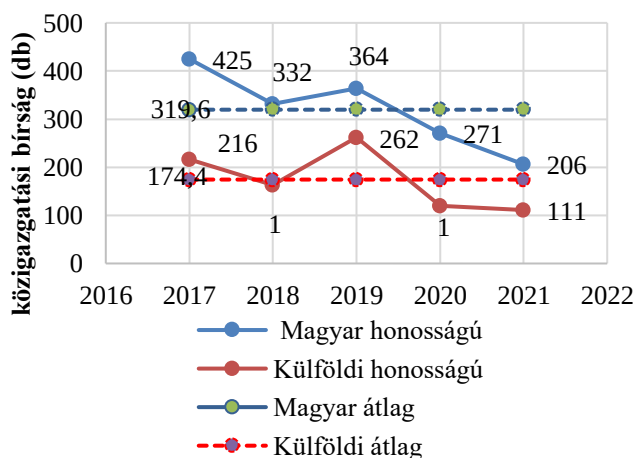
A régióban a közigazgatási bírságok tekintetében az **összesített, honosságtól független adatokban** a két szélsőérték 2017.évben (641 db), és 2021-ben (317) volt. 2017 és 2019 között a közigazgatási bírságok száma fluktuál, majd 2019 és 2020 között nagy, majd kisebb léptékben csökkent (48. ábra).

A régiós átlaghoz viszonyítva a kiszabott bírságok száma az első három év fluktuációja miatt, már 2018-ban éppen az átlag felett van, majd 2020-tól az átlag alá süllyedt (48. ábra). 2018. évi visszaesésében közrejátszik, hogy a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság csökkentette ellenőrzéseinek számát, mert a vizsgabiztosi képesítéssel is rendelkező közúti ellenőrök a Hatóság feladatkörébe tartozó külföldről behozott járművek megnövekedett vizsgáztatási igényeinek kiszolgálásában vettek részt. Ez azért meghatározó, mert az Észak-Alföldi régióban kiszabott közigazgatási bírság 42,8%-át ez a megye róta ki (40. és 41. ábra)

A magyar honosságú szabályszegések tekintetében 2017-ben szabtak ki legtöbbször a régió Közlekedési Hatóságai közigazgatási bírságot (425 db), a legkevesebb pedig 2021-ben volt (206 db) (49. ábra).



48. ábra Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatósága által kiszabott közigazgatási bírságok honosságra tekintett nélkül
Forrás: ITM adatai alapján



49. ábra Az Észak-Alföldi régió által kiszabott közigazgatási bírságok magyar és külföldi honosság szerinti megoszlása

Forrás: Forrás: ITM adatai alapján

A **külföldi szabályszegések estében** 2019. év volt a csúc (262 eset), amely a vizsgált időszak összes külföldi bírságának egyharmada volt. A legkevesebb közigazgatási bírságot pedig 2021-ben szabtak ki (111 db) a külföldi honosságúakra, amely 2017-2021 között a külföldiekre kiszabott összes bírság 12,7%-a (49. ábra).

A **magyar és a külföldi szabályszegések grafikonjai** ugyanazt a **mintázatot** követik kivéve a 2021. év, amikor a külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok száma csekély mértékben csökkent (49. ábra).

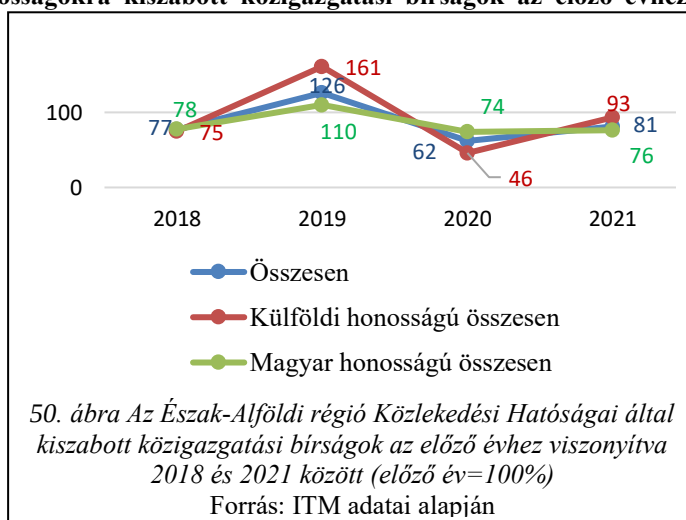
A **honosság szerinti átlaghoz viszonyítva** a külföldi honosságúak tekintetében már 2018-ban az átlag alá esett a kiszabott közigazgatási bírságok száma, majd mindkét vizsgált honosság esetén 2020-tól szintén átlag alatti értékeket találunk (49. ábra).

A közigazgatási bírságok **honosságra tekintett nélkül** három **csökkenési etapot** mutatnak, ezek közül a legnagyobb csökkenés lépték 2019 és 2020 között valósult meg, ekkor az előző évhez viszonyítva 38%-kal csökkent a kiszabott közigazgatási bírságok száma. Az is kiderül, hogy bár 2021-ben tovább csökkent a közigazgatási bírságok száma, de ez a csökkenés már nem olyan drasztikus mértékű (50. ábra).

A **külföldiekre és a magyar honosságokra kiszabott közigazgatási bírságok az előző évhez viszonyítva** a legnagyobb **csökkenést** 2019 és 2020 között érték el. Az előző évhez viszonyítva 2019 és 2020 között a külföldi szabályszegésért bírságoltak száma 54%-kal visszaesést mutat, a magyar honosságúak esetében ez a csökkenés csak 26%-os (50. ábra).

Az előző évhez viszonyítva mind a magyar, mind a külföldi honosságokra és honosságra tekintett nélkül kiszabott közigazgatási bírság 2018 és 2019 között **vesz fel növekedési léptéket**, és a honosságra tekintett nélkül az előző évhez viszonyítva

26%-kal, a külföldi honosságok esetében 61%-kal és magyar honosságok esetében csak egy nagyon kis mértékben (10%) nőtt a közigazgatási bírságok száma (50. ábra).



A **külföldi honosságok diverzifikációja szerinti időintervallum** elemzés mutatja, hogy évenként minden évben a **legtöbb** közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegést a román, a **második legtöbbet** a lengyel honosságúak követték el. Megfigyelhető, hogy a román honosságúak minden évben kiemelkedő száma. Ha az időbeli tendenciát évenként vizsgáljuk, akkor kitűnik, hogy a 2019. év egy fordulópont, ugyanis 2017-ben és 2018-ban a **harmadik legtöbb közigazgatási bírságot** darabszám alapján a szlovákok érték el, 2019. évben a szlovákok és az ukránok voltak a harmadik legtöbb szabályszegést elkövetők, 2020-ban és 2021-ben pedig az ukránok voltak a „bronzérmesek”. Érdekes, hogy 2020-ban jelentősen visszaesett a szlovák honosságú szabályszegést elkövetők száma (49. melléklet).

A szabályszegések miatt kiszabott közigazgatási bírságok volumene 2017 és 2021 között bár fluktuál, de összességében csökken, amelynek **okai** lehetnek (48 - 50. ábra):

- a Szankció Tv 2021.01.01-i hatályba lépése,
- a COVID-19 járvány miatt lecsökkent ellenőrzések száma
- a járvány okozta szállítási tevékenységek visszaesése,
- vélhetőleg a jogkövető magatartás erősödése.

A fentiek bővebb kifejtése:

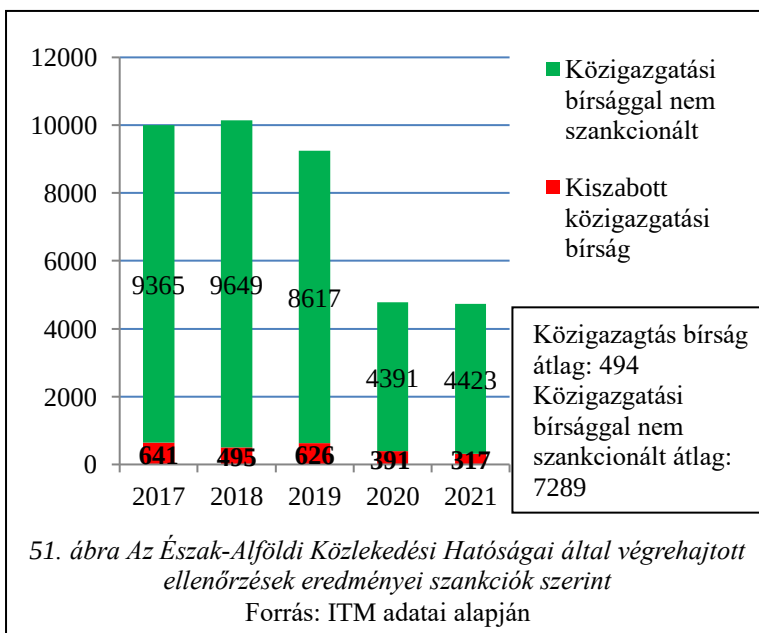
- A **COVID-19 pandémia** miatt mind a szállítási, fuvarozási tevékenység visszaesett, és a kontakt járványveszély miatt **az ellenőrzések száma is megritkult**. Ennek következményeként általánosságban elmondható, hogy a kisebb ellenőrzési keresztmetszet kevesebb közigazgatási bírság kiszabását vonta maga után.
- A **Szankció Tv. 2021. január elsején lépett hatályba** és e törvény szélesebb körben alkalmazza a figyelmeztetést. Korábban csak a magyar kis- és középvállalkozások esetében volt lehetőség, bizonyos esetekben a figyelmeztetés, mint közigazgatási szankció alkalmazására. Ezzel szemben a Szankció Tv személyi hatálya kiterjed természetes személyekre és nagyságtól, valamint honosságtól függetlenül a jogi személlyel és a jogi személlyel nem rendelkező szervezetekre. A drasztikus csökkenés 2021-ben jelenik meg, mivel az adatok szűrésének az alapja a határozatok véglegesség válás napja, így a 2020. évi kimutatásban benne vannak azok a határozatok is, amelyek már 2020-ban indult eljárások, amelyek véglegessé 2021. évben váltak.
- A **járvány okozta szállítási tevékenységek** visszaeséséről, pedig már az előzőekben kifejtésre került

A visszaesés mértékét - a fentiekén kívül - 2020-ban növeli, hogy 2019-ben a bírságok száma minden relációban a magas tartomány közé estek. Mindhárom mutató esetében 2019 és 2020 között a legnagyobb a csökkenési érték.

7.1.3 Az ellenőrzés és a bírság összevetése

A **szélsőértékek vizsgálata** alapján a legtöbb ellenőrzést 2018-ban hajtották végre, a legtöbb közigazgatási bírságot pedig 2017-ben szabták ki. A legkevesebb ellenőrzés és a legkevesebb közigazgatási bírság kiszabására 2021-ben került sor (51. ábra).

A **külföldi honosságok** esetében: a legtöbb ellenőrzést 2018-ban volt, de a legtöbb közigazgatási bírságot 2019-ben, a legkevesebb ellenőrzést 2020-ban hajtották végre, de a legkevesebb közigazgatási bírságot pedig 2021-ben szabták ki (45. és 49. ábra).



A szélső értékek közötti éves eltolódás a **magyar honosság maximumaira** is jellemző. A legtöbb magyar honosságot 2018-ban ellenőrizték, a legtöbb magyar honosságra kiszabott közigazgatási bírságra 2017-ben került sor. A **minimum** értékek esetében az előbbi időbeni eltolódás már nem jellemző, mert 2021-ben volt a legkevesebb magyar honosságú ellenőrzése és a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság is (45. és 49. ábra).

Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok és volumenei kisebb-nagyobb fluktuációval, de csökkenő tendenciát mutatnak, továbbá, hogy 2018-ban a legtöbb számú ellenőrzés ellenére

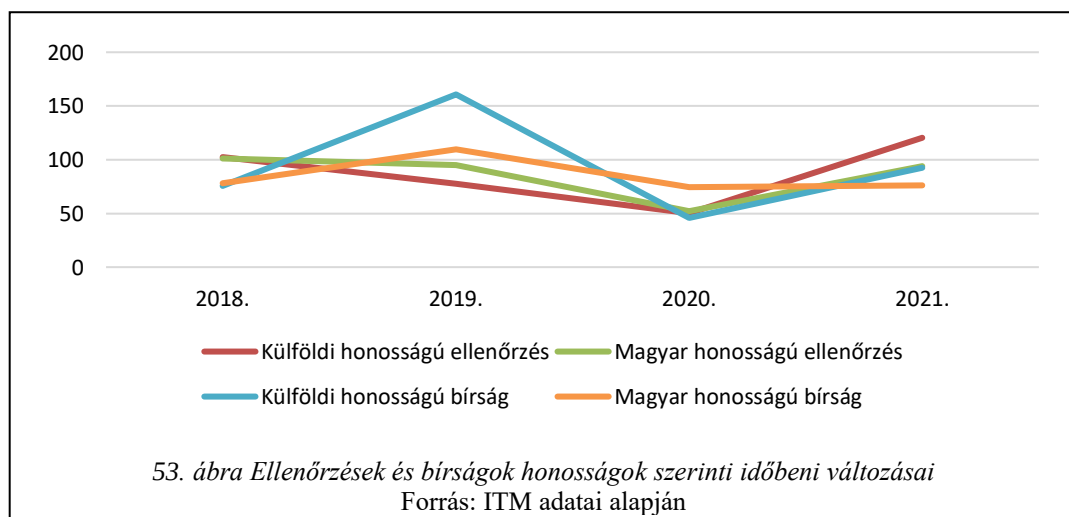
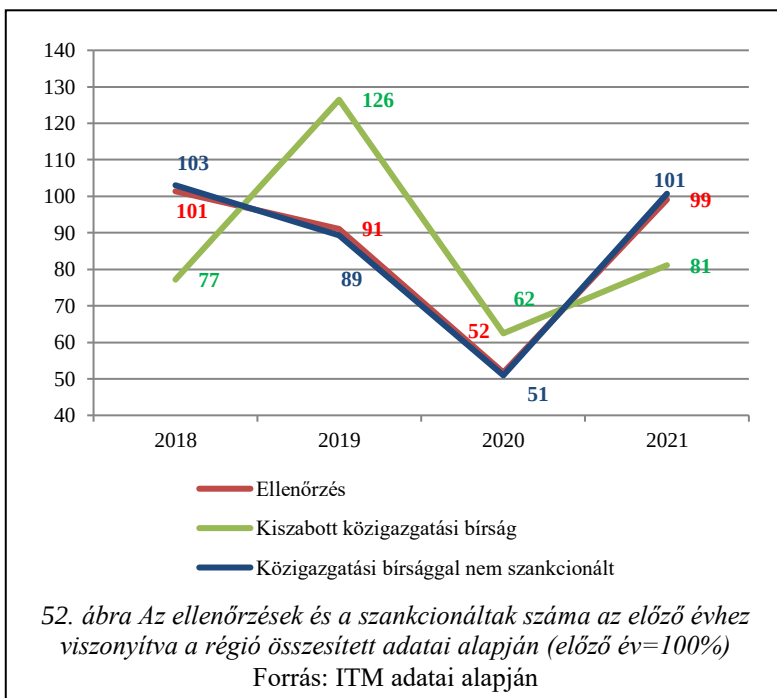
(10144), a közigazgatási bírságok száma (495 db) csökkent (51. ábra).

Az előző évhez viszonyítva a legnagyobb visszaesés 2020-ban volt mindhárom honossági mutatóban, ezek közül a legkisebb visszaesését a közigazgatási bírságok száma mutatja (38%) (52. ábra).

A COVID évben (2020-ban) mind az ellenőrzések, mind a közigazgatási bírsággal nem szankcionáltak és közigazgatási bírság befizetésére kötelezettek száma jelentősen visszaesett (52. ábra). E csökkenési

folyamatnak a része, hogy 2021-ben valósult meg a legkevesebb ellenőrzés (4740 db) és a legkevesebb közigazgatási bírság is (317 db) (45. és 49. ábra). Ennek okai már korábban kifejtésre kerültek. Az ellenőrzések és bírságok számának a csökkenése az előző évhez képest sokkal nagyobb volt, mint a KSH és az EUROSTAT adatai alapján az áruszállítás visszaesése (KSH: belföldi áruszállítás szállított áruk tömege 6%-kal, a nemzetközi áruszállítás 13%-kal, EUROSTAT nemzetközi áruszállítás 7%-kal esett vissza).

Az ellenőrzött és közigazgatási bírsággal sújtott magyar honosságúak tendenciái 2019-től megegyeznek (mivel 2018-ban az ellenőrzések száma nőtt, addig a magyar honosságúakra kiszabott bírságok száma csökkent) (53. ábra).



A külföldi honosságok ellenőrzése és a külföldi honosságokra kiszabott bírság változásának tendenciái mutatják a legnagyobb különbséget a vizsgált mutatók közül. 2018-ban volt a legtöbb külföldi honosságú ellenőrzése, de a kiszabott közigazgatási bírságok száma ehhez nem igazodott (hasonlóan, mint a magyar honosságok esetében), majd 2019-től 2020-ig csökkenő tendencia érvényesült mindkét mutatóban, ezt követően 2022-ben a külföldi honosságúak ellenőrzése nőtt, a külföldiekre kiszabott közigazgatási bírság pedig csökkent.

A vizsgált tendenciák közül leginkább az összes ellenőrzött, összes közigazgatási bírság és a magyar honosságúak ugyanezen mutatói egyeznek meg, ennek az oka, hogy a magyar honosságúak ellenőrzési számai és magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok minden évben jelentősen meghaladják a külföldi honosságúak ellenőrzési értékeit és a külföldi honosságúakra kiszabott bírságok számait (52. és 53. ábra)

17. táblázat 100 ellenőrzésre jutó közigazgatási bírság mutató megyénként és évenként (%)

Év	Szabolcs-Szatmár-Bereg	Hajdú-Bihar	Jász-Nagykun-Szolnok	Észak-Alföldi régió
2017.	7,02	4,30	6,93	6,41
2018.	3,44	5,54	6,31	4,88
2019.	7,80	5,39	6,18	6,77
2020..	8,55	9,66	7,01	8,18
2021.	4,04	12,11	5,94	6,69
Összesen	6,11	6,55	6,52	6,35

Forrás: ITM adatai alapján

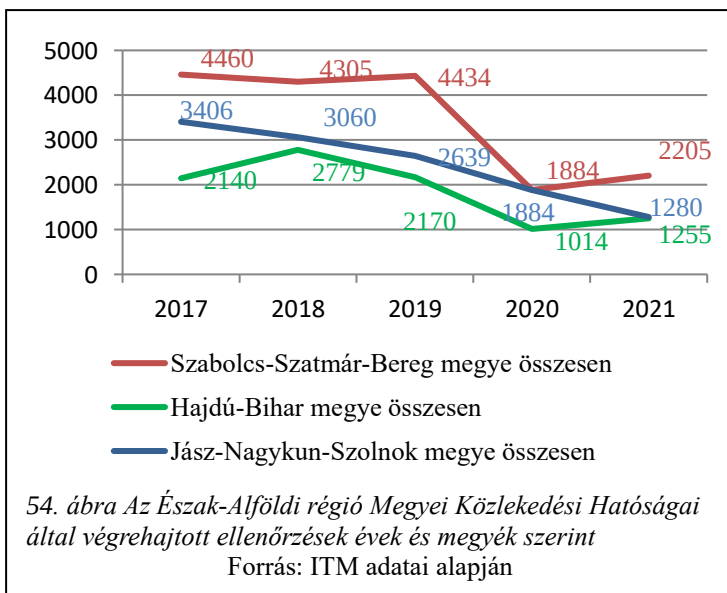
A 100 ellenőrzésre jutó közigazgatási bírság fajlagos mutató a csökkenő számú ellenőrzések ellenére 2020-ban érte el a legmagasabb értéket (8,18) a legkevesebbet (4,88) pedig a rekord magas ellenőrzési számú 2018-ban. A két szélsőértéket kivéve a mutató értéke szűk intervallumon belül (6,41 és 6,77 között) szóródtak (17. táblázat).

7.2 A megyék összehasonlítása az ellenőrzési és közigazgatási bírságai idősoros vizsgálatában

7.2.1. Ellenőrzések összehasonlítása

Minden évben a honosságtól függetlenül adatokban a Szabolcs-Szatmár-Bereg megye hajtotta végre a legtöbb ellenőrzést, így e megye grafikonjai hasonlít leginkább a régió adatsoraihoz.

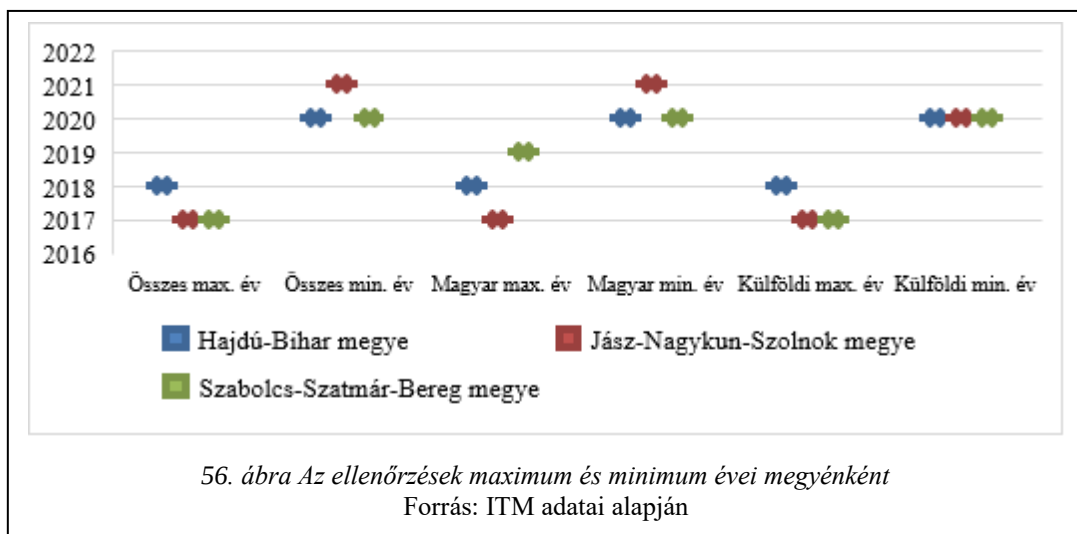
Jász-Nagykun-Szolnok megye adatsora fokozatos csökkenést mutat, szemben a másik két megyével szemben, ahol nagyobb a fluktuáció. A három megye közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 2019-hez képest 2020-ban volt a legnagyobb csökkenés, mivel az előző évben ellenőrzöttek 42%-át ellenőrizték, amely számszakilag pontosan



meg egyezik Jász-Nagykun-Szolnok megye által ellenőrzettekkel (1884 db). A nagyarányú csökkenési értéket magyarázza, hogy 2019-ben ez a megye ellenőrizte a régió által ellenőrzöttek 48%-át.

Minden évben Hajdú-Bihar megye hajtotta végre a legkevesebb ellenőrzést. A legtöbb ellenőrzést 2017-ben Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (4460 db), a legkevesebbet pedig Hajdú-Bihar megye 2020-ban (1014 db) végezte. (54. ábra)

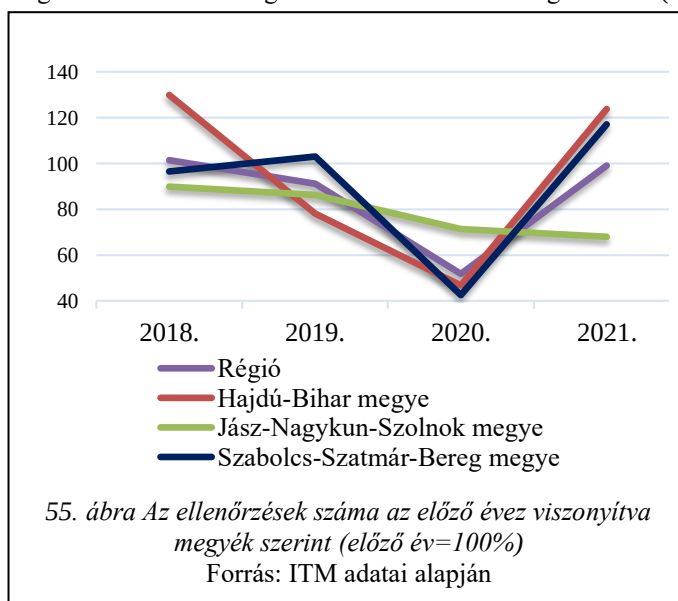
Az adott megye ellenőrzéseinek honosságtól független **évi átlagai** 1871,6 (Hajdú-Bihar megye) és 3457,6 (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) között szóródik. Ebből a szempontból a magyar honosságúak esetében a skála két végpontja: 1250 (Hajdú-Bihar megye) és 2931 (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye), a külföldiek esetében pedig 516,8 (Jász-Nagykun-Szolnok megye) és 621,6 (Hajdú-Bihar megye). Az adott megye megyei átlag ellenőrzései minden kategóriában minden megyében 2020-ban és 2021-ben átlag alatt voltak, ez alól kivétel Jász-Nagykun-Szolnok megye, ahol ez a tendencia már 2019-ben megjelent az ellenőrzött külföldi honosságúak tekintetében.



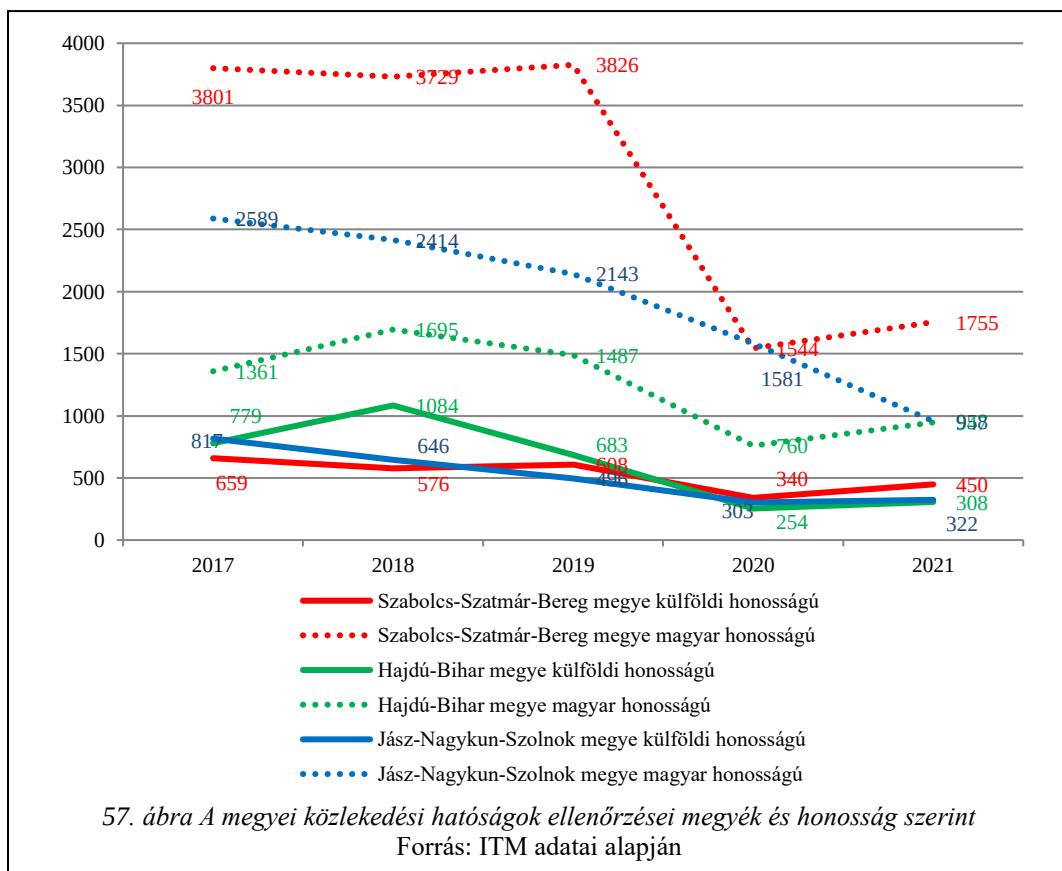
Minden megyében az adott megye által végrehajtott ellenőrzések **maximumai és minimumai** több esetben esnek egybe pl. 2020-ban, a legtöbb ellenőrzés kategóriákban a 2017. év a meghatározó (55. ábra).

Az **ellenőrzések száma az előző évhez képest 2020-ban** a régióban 48%-kal csökkentek, ennél nagyobb visszaesés volt Hajdú-Bihar megyében (53%-kal) és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (58%-kal) volt. Jász-Nagykun-Szolnok megye adata pedig – a régiónál kisebb mértékben – 29%-kal csökkent (56. ábra).

Minden megyében jelentősen magasabb számban ellenőrizték a **magyar honosságúakat**. A vizsgált öt évből négy évben Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye ellenőrizte a legtöbb magyar honosságút, 2020-ban pedig Jász-Nagykun-Szolnok megye.



A legkevesebb magyar honosságú ellenőrzését pedig Hajdú-Bihar megye hajtotta végre (56. ábra).

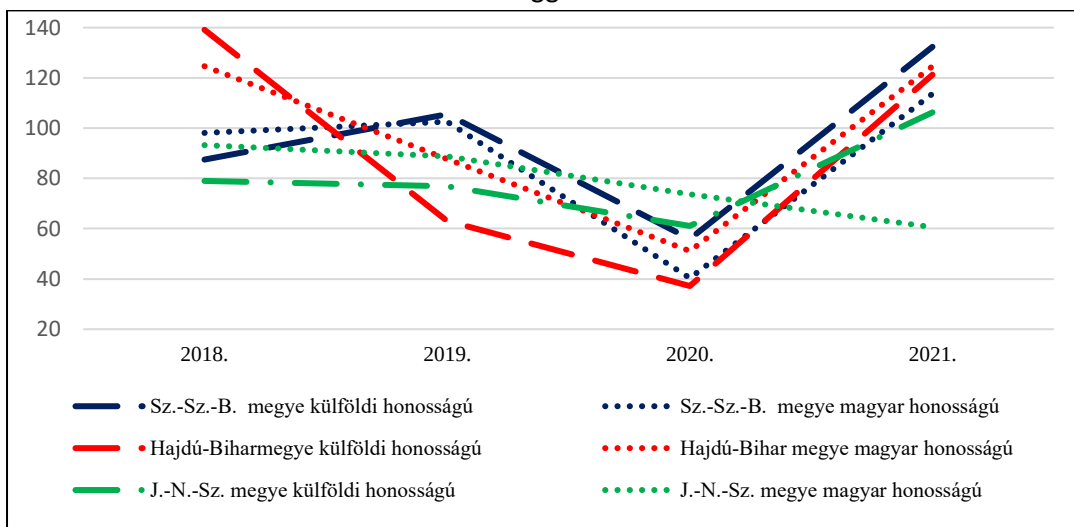


A **külföldi honosságok** tekintetében eltérőek az adatok, mivel 2017-ben Jász-Nagykun-Szolnok megye, 2018-ban és 2019-ben Hajdú-Bihar megye, 2020-ban és 2021-ben Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ellenőrizte a megyék közül a legtöbb külföldi honosságút. A legkevesebbet ellenőrzött külföldi honosságúak évenkénti alakulása megyénként ismét összetett. 2017-ben és 2018-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, 2019-ben Jász-Nagykun-Szolnok megye, 2020-ban és 2021-ben Hajdú-Bihar megye (57. ábra).

A **külföldi és a magyar honosságúak grafikonjai** Jász-Nagykun-Szolnok megye és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye esetében hasonlóak, ezzel ellentétben, Hajdú-Bihar megyében a külföldi és a magyar honosságúak grafikonjainak futása tér el leginkább egymástól (57. ábra).

A vizsgált öt évet figyelembevéve a **megyék közötti abszolút maximum és minimum** adatok a vizsgált honosságok szerint eltérőek. A legtöbb külföldi honosságút Hajdú-Bihar megye ellenőrizte 2018-ban 1084 db, amely az adott évben ellenőrzöttek 47%-a volt, a legkevesebb külföldi honosságút is ez a megye ellenőrizte 2020-ban (254 db). A legtöbb magyar honosságút Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ellenőrizték 2019-ben (3826 db), a legkevesebbet pedig Hajdú-Bihar megyében 2020-ban (760 db) (57. ábra).

Az előző évhez viszonyítva (előző év=100%) 2018. évben különböznek leginkább a megyék grafikonjai, viszont **2019-től** hasonló mintázatúak, ez alól kivétel Jász-Nagykun-Szolnok megye magyar honosságúak grafikonja, amely fokozatosan csökkenő tendenciát mutat. Közös vonás, hogy **2020-ban** minden grafikon visszaesést mutat, ezek közül a legnagyobb Hajdú Bihar külföldi honosságúak (37%), Szabolcs-Szatmár-Bereg megye magyar honosságúak (40%) grafikonjai. A legkisebb csökkenést ebben az évben Jász-Nagykun-Szolnok megye magyar (74%) és Jász-Nagykun-Szolnok megye külföldi (61%) grafikonja mutatja (58. ábra).



58. ábra Az ellenőrzések száma az előző évhez viszonyítva megyék és honosságok szerint (előző év=100%)

Forrás: ITM adatai alapján

Az ellenőrzöttek külföldi honosságát tekintve minden évben Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében a **román honosságúak** állították meg a közúti ellenőrök, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 2017-ben és 2020-ban ezt a helyet az ukrán honosságúak foglalták el.

A **második leggyakrabban ellenőrzött külföldi honosság** minden évben Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyében a lengyel, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében évente váltakozva pedig román és ukrán honosságúak.

A **harmadik legtöbbet ellenőrzött nemzet** tekintetében Jász-Nagykun-Szolnok megyében a szlovákok állnak, addig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében és Hajdú-Bihar megyében nagyobb a **diverzifikáció** (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: szlovák, lengyel, Hajdú-Bihar megye: szlovák, bolgár ukrán) (46-48. melléklet).

Hajdú-Bihar megyében minden évben **az első három legtöbbet ellenőrzött között**, Jász-Nagykun-Szolnok megyében az első és a második leggyakrabban ellenőrzött között nagy a számbeli különbség, ebből a szempontból Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatai nem mutatnak jelentős eltéréseket (46-48. melléklet).

Minden vizsgált megyében általában egyre csökkenő a külföldi honosság szerinti diverzifikáció.

7.2.2 Közigazgatási bírságok összehasonlítása

A **honosságtól független legtöbb közigazgatási bírságot** 2017-ben, a legkevesebbet pedig 2021-ben szabták ki. A régió grafikonjának a futása megegyezik Szabolcs-Szatmár-Bereg megye grafikonjával, mivel ez a megye szabta ki az összes közigazgatási bírság 43%-át. A fluktuáció Hajdú-Bihar megye esetében kisebb, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig egyenesen csökkenés látszik.

A megyék eltérő sajátosságokat mutatnak:

2018. évben **Hajdú-Bihar** megye esetében a **régió tendenciáival ellentétben itt emelkedést** mutat a grafikon, 2019-ben már viszont csökkenő értékek jelennek, hasonlóan Jász-Nagykun-Szolnok megyéhez, majd a többi megyéhez képest **2021-ben csak itt emelkedő a tendencia**. A 2021. évi magasabb bírságok számát indokolja, hogy ebben a megyében a figyelmeztetést, mint szankciót nem alkalmazzák. Az összes megyében, így a régió összesített adatában is látszik, hogy 2020-ban a kiszabott közigazgatási bírságok száma csökkent (59. ábra).

A megyék között az **előző évhez képest (előző év=100%) kiugróan magas emelkedés Szabolcs-Szatmár-Bereg**

megye nevéhez kötődik (234%) 2019-ben, ebből is kifolyólag a következő évi csökkenés is jelentős volt. Az előző évhez képest a **legnagyobb csökkenés** 2020-ban és 2018-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében volt (előző év 47%-a). Ez azzal magyarázható, hogy 2017-ben nagyszámú közigazgatási bírságot róttak ki (313 db), és 2019-ben pedig rekord magas volt a kiszabott közigazgatási bírságok száma (346 db), melyet mi sem példáz jobban, hogy ez a

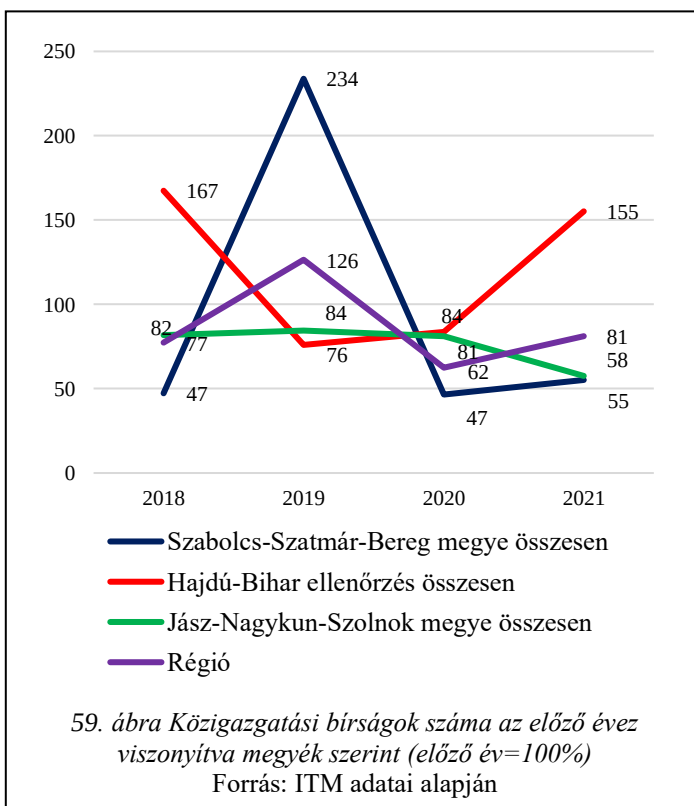
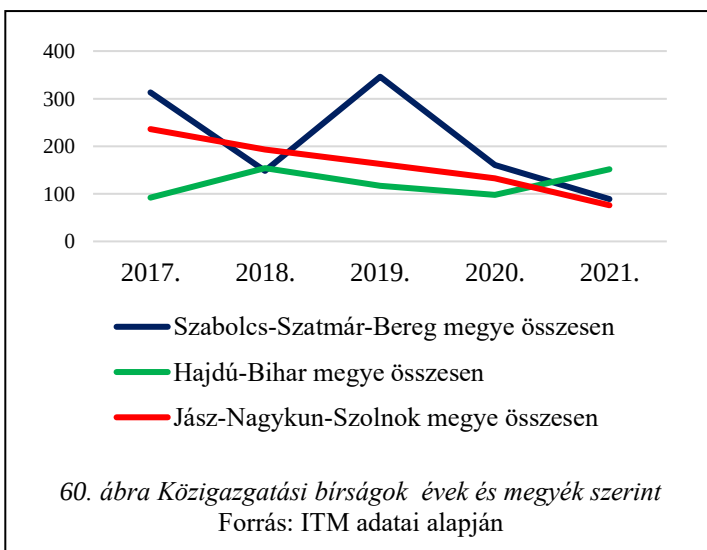
megye szabta ki 2019-ben a közigazgatási bírságok 55,275-át (59. és 60. ábra). A nagyarányú csökkenés annak ellenére következett be, hogy 2020-ban ebben a megyében szabták ki a legtöbb közigazgatási bírságot (161 db), ez a helyzet nem állt fenn 2018-ban.

A **legkevesebb bírságot** a vizsgált időszakban **2021-ben Jász-Nagykun-Szolnok megye szabta ki** (60. ábra).

Az évente kiszabott közigazgatási bírságok honosságra tekintett nélküli **megyei átlagai** 122,6 (Hajdú-Bihar megye) és 211,4 (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) között, a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok átlagai 112,2 (Jász-Nagykun-Szolnok megye) és 98,6 (Hajdú-Bihar megye), a külföldi honosságúakra kiszabott Közigazgatási bírságok átlagai 24 (Hajdú-Bihar megye) és 102,6 (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) között szóródik.

Minden évben a legalacsonyabb átlagok Hajdú-Bihar megyében vannak, a legmagasabbak pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében kivéve a magyar honosságúak átlaga, ez utóbbi esetben Jász-Nagykun-Szolnok megye. A magyar és a külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok

átlagai között a legkisebb különbség Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (6,2), a legnagyobb pedig Hajdú-Bihar megyében (74,6) van. Ha évenként vizsgáljuk, az átlag alatt kiszabott közigazgatási bírságokat, akkor elmondható, hogy 2020 minden évben, minden kategóriában megjelenik, illetve a külföldi honosságok esetében 2021.



A legkevesebb közigazgatási bírság szempontjából a 2021.év, a legtöbb közigazgatási bírságok kategóriájában 2017.év a domináns.

Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében minden évben a **magyar honosságúak** kaptak több közigazgatási bírságot, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 2019-ben és 2021-ben a **külföldiek** (61. ábra).

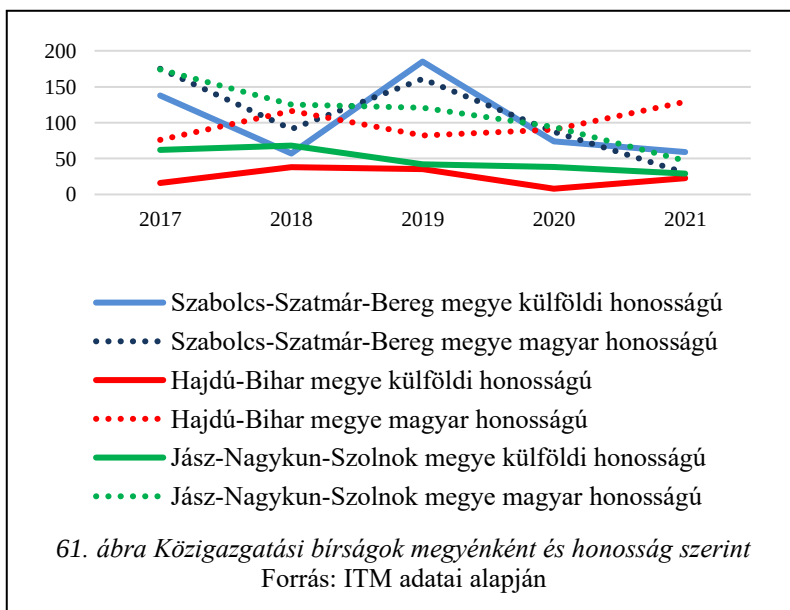
A magyar honosságúakra kiszabott legtöbb közigazgatási bírság évenkénti vizsgálatából kiderül, hogy 2017-2020 között Jász-Nagykun-Szolnok (2017. év, 2018. év, 2020. év)³⁵ és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatai dominálnak (2017. év, 2019. év), Hajdú-Bihar megyeiek pedig 2021-ben (129 db), amely a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok 62%-a volt. A magyar honosságra kiszabott **legkevesebb bírság kategóriájában** Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (2018. év, 2020. év, 2021. év)³⁶ és Hajdú-Bihar megye (2017. év, 2019. év) szerepe a meghatározó (61. ábra).

A legtöbb külföldi honosságot közigazgatási bírsággal minden évben Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság szankcionálta, kivéve 2018. év, ekkor Jász-Nagykun-Szolnok megye. A legkevesebb közigazgatási bírságot a külföldi honosságúakra minden évben Hajdú-Bihar szabta ki (61. ábra).

A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok grafikonjai közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatai parallel a régió magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok grafikonjával, továbbá jellemző a nagy fluktuáció. Hajdú-Bihar megye magyar honosságúakra kiszabott grafikonja ellentétes Szabolcs-Szatmár-Bereg megye grafikonjával. 2021-ben pedig csak Hajdú-Bihar megye értékei emelkedtek. (49. és 61. ábra).

Jász-Nagykun-Szolnok megyében mindkét honossági szegmensben úgy, mint az adott megye összesített bírságainak tekintetében folyamatos csökkenés látható (59. és 61. ábra)

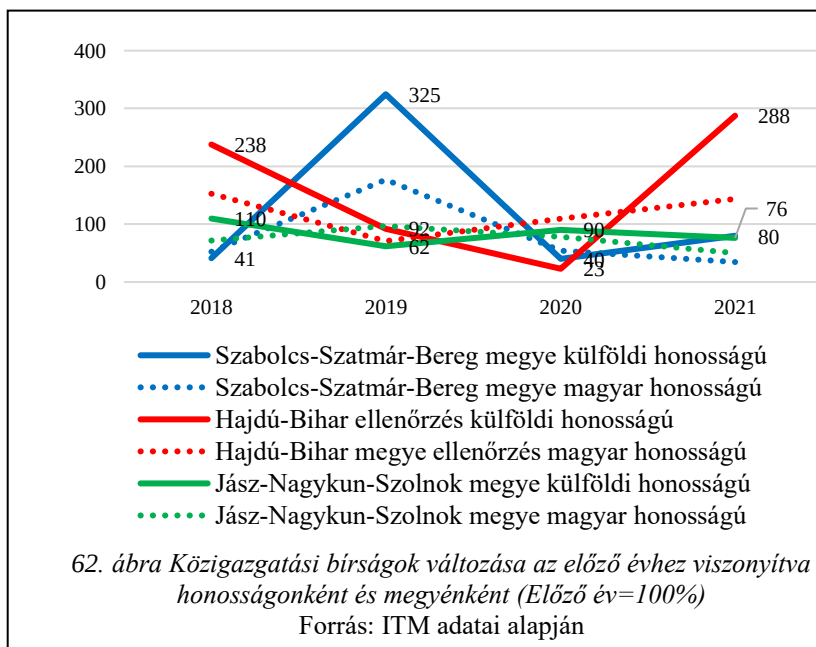
A magyar és a külföldi bírságotak grafikonjaiban minden megyében kisebb eltérésekkel, de hasonló futásúak. A régió külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok grafikonjához legjobban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye grafikonja illeszkedik, mivel ez a megye szabta ki az összes külföldi honosságú szabályszegőkre kiírt közigazgatási bírságok 59%-át (49. és 61. ábra).



³⁵ Jász-Nagykun-Szolnok megyében 2017-ben a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok száma 174 db. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ez a szám 175 db, az eltérés nem szignifikáns, ezért szerepeltettem Jász-Nagykun-Szolnokot 2017-ben is ebben a kategóriában

³⁶ Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Közlekedési Hatóság által kiszabott közigazgatási bírságok a 2021-ben magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok 14,6%-a volt.

A bírságokat vizsgálva **az előző évhez viszonyítva** %-os arányokban, akkor a legnagyobb növekedés 2019-ben volt a külföldi honosságúak tekintetében Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (325%). Feltűnő, hogy a 2020 évben minden megyében minden honosság tekintetében a 2019. évhez képest visszaeséseket látunk, kivéve Hajdú-Bihar megye adata, ahol a magyar honosságok tekintetében 110%-os növekedés volt. A külföldi honosságokra kiszabott közigazgatási bírság 2020-

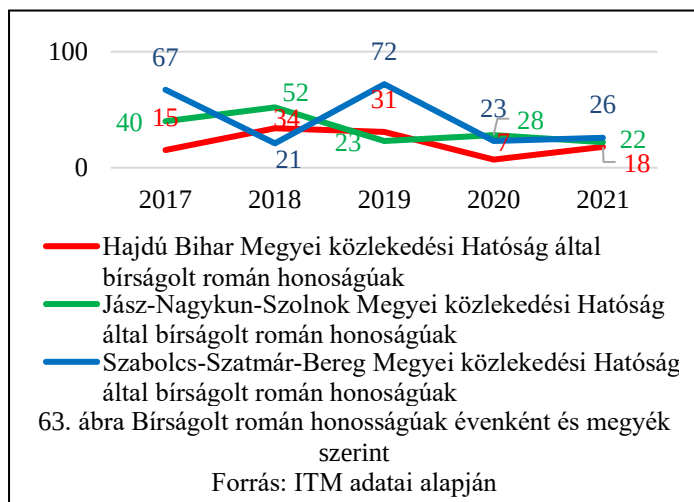


ban az előző év 46%-ra esett vissza a három megye közül Hajdú-Bihar megyében volt a legnagyobb csökkenés (előző év 23%-a), a legkisebb pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (előző év 90%-a).

A magyar honosságok tekintetében a régióban az összesített adatok 2020-

ban az előző év 74%-ra estek vissza (a legnagyobb visszaesés a megyék közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében volt (előző év 54%-ra) (62.ábra).

A **közigazgatási bírság fajlagos mutató** 2019-hez képest 2020-ban nőtt és a legnagyobb növekedés Hajdú-Bihar megyében látható. Egy másik fontos összefüggés is, hogy 2021-ben minden megyében csökkent a közigazgatási bírság fajlagos mutató kivétel Hajdú-Bihar megye (17. táblázat). A bírságolási arány csökkenésének legfőbb oka a Szankció Tv életbelépése (2021). **Hajdú-Bihar megyében** pedig azért nőtt az arány, mert itt **a figyelmeztetést nem alkalmazzák**, hivatkozva a Szankció Tv 9. §-a. „Sajnos a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben az ország különböző területein más-más felelősségre vonási és büntetéskiszabási gyakorlat alakult ki. Gyakran előfordul ugyanis, hogy ugyanolyan eredményt előidéző, ugyanazon szabályszegést megvalósító, hasonló adottságú vádlott esetében jelentősen eltérő büntetések kiszabására kerül sor, de előfordul az is, hogy a különböző megítélések miatt az adott cselekményért büntetés jár, míg másutt felmentéssel zárul az ügy.” (Váry, 2024, p.222). Ez a kijelentés természetesen nemcsak a közlekedési bűncselekményekre igaz, hanem a szabályszegésekre, az egységes jogalkalmazás ezért alapvető fontosságú lenne. Véleményem szerint vannak olyan esetek, ahol a Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság eljárásrendje indokolt, és vannak olyan esetek is, ahol a másik két megye eljárásrendjének nagyobb a létjogosultsága pl. a gépjárműnek a hátsó hatósági jelzés hiánya a jogszabályi ki nem zárás, illetve együttes alkalmazási feltételek teljesülése esetén figyelmeztetéssel járó szankciót is vonhat maga után. Más esetekben, pl., ha a gépjárművön nem működik az ablaktörő, akkor fentiekben felsorolt feltételek teljesülése esetén figyelmeztetést, mint szankció kiszabására kerülhet sor, pedig szerintem ez közigazgatási bírságot érdemelne, úgy, mint Hajdú-Bihar megyében.



A három megye közös jellemzője az évenként a legtöbbet bírságolt külföldi honosság, a román, mely minden megyében kiugróan magas számokban van jelen. E magas értékekből kifolyólag Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében nagyok a számbeli különbségek a legtöbbet és a második legtöbbet bírságolt külföldi honosság között. A román honosságúakra évenként kiszabott közigazgatási bírságok tekintetében Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a másik két megyével ellentétben

2018-ban a román bírságoltak száma több mint 1/3-ra esett vissza (2017.év: 67 db, 2018. év 21 db), a többi megyében nőtt a román bírságoltak száma.

2019. évben Jász-Nagykun-Szolnok megye adataival éles ellentétben az előző évhez képest több mint háromszorosára nőtt a román bírságoltak száma (2019. év 72 db), -mely a legnagyobb érték a három megye adatait külön-külön tekintve-, Hajdú-Bihar megyében kisebb mértékű ez a csökkenés.

2020-ban Jász-Nagykun-Szolnok megye adataival ellentétben, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megye adatainak megfelelő tendenciával a román szabályszegők száma csökken.

2021-ben Hajdú-Bihar megyében erőteljesebb növekedés Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében csak enyhe növekedés, Jász-Nagykun-Szolnok megyében csökkenés látható (63. ábra).

Hajdú-Bihar megyében és Jász-Nagykun-Szolnok megyében a második és a harmadik legtöbbet közigazgatási bírságoltak honosság szerinti elemzése nem releváns, a kisszámú esetek miatt Hajdú-Bihar megyében 2017-ben és 2020-ba csak két külföldi honosságot bírságoltak meg pl. 2017-ben: román és cseh (1db). Jász -Nagykun Szolnok megyében pedig 2021-ben az összes bírságolt külföldi honosságú az első három legtöbbet bírságolt közé tartozott (51. melléklet).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye specifikuma a fentiek alapján, hogy a nagyobb esetszámok és a három határhoz közeli fekvés miatt itt az első és második helyezett között nem olyan nagyok a különbségek, mint a másik két megyében. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében nem fordul elő, hogy az adott évbe bírságolt összes náció képviselői dobogóra kerültek volna, itt ugyanis minden évben többféle nemzetiséget bírságoltak meg. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei sajátosság, hogy ukrán honosságúakat csak ez a megye bírságolt meg, olyan nagy számban, hogy az összesített adatokban 2019-től a vizsgált években e honosság képviselői harmadik helyet foglalták el.

Hajdú-Bihar megyében 2017-2021 között átlagosan 2-3, Jász-Nagykun-Szolnok megyében 6-7, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 9-10 különböző külföldi honosságot bírságoltak meg (50. melléklet).

7.2.3. A közigazgatási bírságok és ellenőrzések összehasonlítása

A vizsgált időszakban a **régió összesített adataiból** kitűnik, hogy 2018 óta az ellenőrzések és 2019-től a kiszabott közigazgatási bírságok száma is lecsökkent, de megyénként bontásban elemezve ez az állítás nem állja meg a helyét (45. és 48. ábra).

Hajdú-Bihar megyében az ellenőrzések és a bírságoltak grafikonja fluktuál és a két grafikon futása párhuzamos: 2017 és 2018 között az adatok növekedtek, majd 2019-ben és 2020-ban csökkennek, 2021-ben pedig növekednek mindkét szegmensben.

Jász-Nagykun-Szolnok megyében az ellenőrzötték számának alakulása követi a bírságoltak számát, hasonlóan, mint az előző megyében kivéve 2018, amikor az ellenőrzések száma csökken, de a bírságoké nő. Jász-Nagykun-Szolnok megyében az ellenőrzések száma 2017-től, a bírságok száma 2018-tól fokozatosan csökkentek.

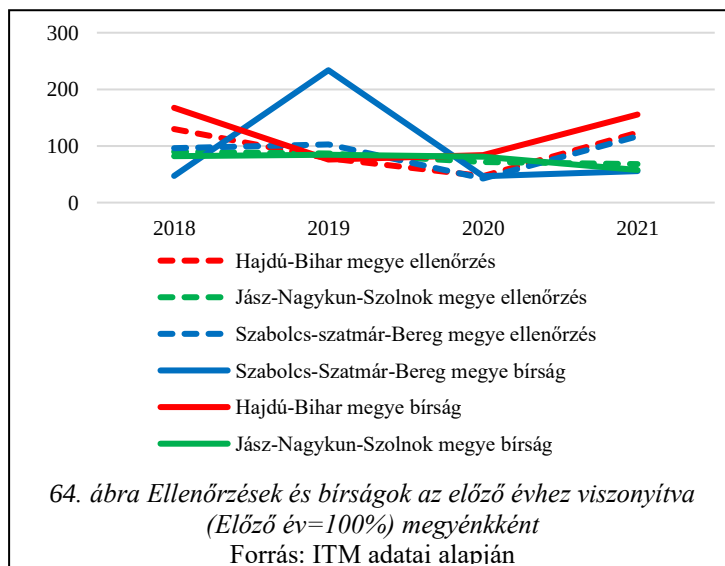
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a bírságok grafikonjára inkább jellemzőbb a fluktuáció, mint az ellenőrzésekre. Az ellenőrzések esetében 2017-2019 közötti magas esetszámok után 2020-ban erőteljes visszaesés látható, majd 2021-től pedig növekedés, a bírságolások grafikonja nem követi ezt a trendet, mert 2018-ban több mint a felére lecsökkent a bírságok száma, majd 2019-ben ismét megemelkedett, ezután 2020-ban erőteljesen csökkent, amely folytatódott 2021-ben is (54. és 59. ábra).

A honosságra tekintett nélküli adatokban a vizsgált időszakban az **előző évhez viszonyítva az ellenőrzések tekintetében a legnagyobb növekedés** 2018-ban Hajdú-Bihar megyében volt (130%), a bírságok esetében pedig 2019-ben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (234%). A **legnagyobb csökkenés a bírságok és az ellenőrzések kategóriájában**, ugyanabban az évben volt és mindkettő Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéhez kötődik: 2020-ban az előző évhez képest 42%-ra az ellenőrzések száma, valamint a bírságok száma is 47% -ra esett vissza, melynek oka, hogy 2019-ben ez a megye adta a régiós ellenőrzések 47,97%-át és a közigazgatási bírságok 55,27%-át. A képet árnyalja, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 2018-ban is szintén 47%-ra csökkent a bírságok száma, ennek oka a már korábban említett létszám átcsoportosítás (64. ábra).

Megyéenként vizsgálva minden évben a honosságtól független adatokban Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Közelekedési Hatósága hajtotta végre a **legtöbb ellenőrzést** (2020-ban Jász-Nagykun-Szolnok megyével azonos számú ellenőrzés volt), a **kiszabott bírságok tekintetében már árnyaltabb a kép**: 2017-ben, 2019-ben és 2020-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, 2018-ban Jász-Nagykun-Szolnok megye, 2021-ben Hajdú-Bihar megye szabta ki a **legtöbb bírságot** (54. és 59. ábra).

A **legkevesebb ellenőrzést** minden évben a Hajdú-Bihar Megyei Közelekedési Hatóság végezte, a **legkevesebb bírságok tekintetében**, hasonlóan, mint előzőhöz itt is különbség van: 2017-ben, 2019-ben, 2020-ban Hajdú-Bihar megye, 2018-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, 2021-ben Jász-Nagykun-Szolnok megye rótta ki a legkevesebb közigazgatási bírságot (54. és 59. ábra).

Minden évben a **magyar honosságúakat ellenőrizte** minden megye a **legnagyobb számban**. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatai a magyar honosságúak ellenőrzésének tekintetében kiugróan magasak, kivéve 2020. év. A rendkívül magas magyar honosság ellenőrzéseinek ellenére 2019-ben és 2021-ben a külföldi honosságok kapták a legtöbb közigazgatási bírságot. A **másik két megyében** minden évben a magyar honosságúak kapták a legtöbb bírságot. A **legtöbb magyar honosságúakra kiszabott bírságok** megyék szerinti sorrend összetettebb az ellenőrzéseknél, mert



Jász-Nagykun-Szolnok megye 2017-ben³⁷, 2018-ban, 2020-ban, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 2017-ben és 2019-ben, Hajdú-Bihar megye 2021-ben szabta ki a legtöbb bírságot a megyék közül a magyar honosságúakra. A **legkevesebb magyar honosságút** minden évben Hajdú-Bihar Megye Közlekedési Hatósága **ellenőrizte**, de a **magyar honosságokra kiszabott közigazgatási bírság** megyénként sorrendje ebben a tekintetben is árnyaltabb (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: 2018.év, 2020.év, 2021.év, Hajdú-Bihar megye 2017. év, 2019.év) (57. és 61. ábra).

A **legtöbbet ellenőrzött** magyar honosságúakkal ellentétben a megyék közötti sorrend változatosabb a **külföldi honosságok** esetében (Jász-Nagykun-Szolnok: 2017, Hajdú-Bihar megye: 2018, 2019, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: 2020, 2021.év). A **külföldiekre kiszabott közigazgatási bírságok tekintetében** (ellentétben a magyar honosságúakra kiszabott bírságokkal) Szabolcs-Szatmár-Bereg megye az első, kivéve 2018.év, ahol Jász-Nagykun-Szolnok szerepel.

A **legkevesebb külföldi honosságúak ellenőrzésének** elemzése is összetett képet mutat (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: 2017, 2018, Jász-Nagykun-Szolnok megye: 2019, Hajdú-Bihar megye 2020, 2021.év). Ezzel szemben a **legkevesebb bírságot** minden évben Hajdú-Bihar megye szabta ki erre a honosságra. A fentiekből látható, hogy **nagy a fluktuáció-Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adataiban**, ebből következik az anomália is, hogy az egyik évben a legtöbb ellenőrzést hajtott végre az adott megye, a következőben pedig a legkevesebbet. Továbbá Hajdú-Bihar megye és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye **adatai gyakran ellentétesek** (57. és 61. ábra).

A megyék által ellenőrzött magyar honosságúak évenkénti megyei sorrendje homogénebb, ebben az esetben a bírságoké komplexebb, a **külföldi honosságúak esetében ez fordítva igaz**. A nagy számok törvényének ellentmondva az **adott honosságból legtöbbet ellenőrző megye nem mindig szabja ki az adott honosságra a legtöbb közigazgatási bírságot**, sőt előfordul, hogy a legkevesebbet pl. 2019-ben Hajdú-Bihar megye ellenőrizte a legtöbb külföldi honosságút, mégis a legkevesebb bírságot szabta ki erre a honosságra. Ez a megállapítás fordítva is igaz pl. 2017-ben Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ellenőrizte a legkevesebb külföldi honosságot és a legtöbb bírságot is ez a megye szabta ki erre a honosságra (57. és 61. ábra).

Az **ellenőrzés és a kiszabott bírságok grafikonjainak futása Jász-Nagykun-Szolnok megyében** minden kategóriában hasonlóak, és a fokozatos csökkenést tükrözik. **Hajdú-Bihar megyében** ez csak az összes ellenőrzés és az összes bírságok, valamint a külföldi ellenőrzés és a külföldiekre kiszabott bírságok grafikonja mutat hasonló tendenciákat. A legnagyobb eltérések ebből a szempontból Hajdú-Bihar megyében a magyar honosságúak ellenőrzése és erre a honosságokra kiszabott bírságok mutatóját (57. és 61. ábra).

Az **előző évhez viszonyítva a legnagyobb visszaesés 2020-ban** volt, ahol minden kategóriában az előző évhez képest csökkenés volt, kivéve Hajdú-Bihar megye, ahol a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság mutatóban 10% -os növekedés jelent meg (64. ábra).

A **legnagyobb növekedés 2019-ben** volt Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a külföldiekre kiszabott bírság vonatkozásában (325%), a **legnagyobb visszaesés** pedig 2020-ban Hajdú-Bihar megyében a külföldiekre kiszabott bírság tekintetében, ebben az évben az előző évhez képest 23%-ra esett vissza a bírságok száma. Ez azért is érdekes, mert 2020-ban csak ebben a megyében nőtt a magyar honosságúakra kiszabott bírságok száma, ennek oka, hogy 2019-ben és 2020-ban Hajdú-Bihar megye viszonylag kevés bírságot szabott ki, így egy kis kevés számú növekedés vagy csökkenés jelentősebb változást mutat (58. és 62. ábra).

A **külföldi honosság szerinti összetétel** (diverzifikáció) alapján elmondható, hogy **az ellenőrzések területén a megyék között ebben a tekintetben nincs számottevő különbség**. A **bírság oldaláról nézve** Hajdú-Bihar megyében bírságolták évente a legkevesebb, Szabolcs-Szatmár-Bereg-megyében pedig a legtöbbféle külföldi honosságot (46.-50. melléklet).

³⁷ 2017-ben a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság száma minimálisan különbözik Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye között, ezért indokolt első helyre tenni mindkét megyét.

7.3 Részösszegzés

Észak-alföldi régió:

Az időintervallum vizsgálatban 2020-as év ún. COVID év kapott kiemelt figyelmet. Ekkor az élet minden területén a járvány és hatásai extrém értékeket produkáltak és ebből a szempontból az áruszállítás és fuvarozás sem kivétel, amit jól példáz, hogy a szállítási keresztmetszet és a fertőzésveszély miatt az ellenőrzések számának csökkenésével a **régiós szinten** a kiszabott közigazgatási bírságok száma 2020-ban az előző év 62%-át érték el.

Az ellenőrzések külföldi és magyar honosság szerint az előző évhez képest nagyságrendileg azonos arányban csökkentek, ezzel szemben a kiszabott **közigazgatási bírságok területén** a külföldi honosságok esetében ez a visszaesés nagyobb volt, az előző évhez viszonyítva 54%-kal kevesebb közigazgatási bírságot szabtak ki.

Megyék:

A **külföldi honosságúakra** kiszabott közigazgatási bírság és az ellenőrzések számai minden megyében a COVID-19 hatásai miatt nagy visszaesését mutatnak, mivel a járvány az áruszállítás és fuvarozás szektoron belül leginkább a nemzetközi áruszállítást vette vissza. Ennek következményeként a határmenti megyékben ez a negatív tendencia erőteljesebben érvényesült, de ebben a tekintetben is különbségek voltak a határmenti fekvésű megyék között.

A COVID-19 pandémia nem egyformán érintette a megyéket a **külföldi honosságok ellenőrzésének** számai az előző évhez viszonyítva a határmenti fekvésű megyékben nagyobb visszaesést realizáltak, mint a centrálisabb fekvésű Jász-Nagykun-Szolnok megyében.

A COVID-19 hatásai leginkább Szabolcs-Szatmár-Bereg megye honosságtól független bírság számait érintette, mivel ezek itt csökkentek legnagyobb mértékben (előző év 47%-ára). Hajdú-Bihar megye pedig a külföldi honosságokra kiszabott **közigazgatási bírságok** számában ért el negatív rekordot (előző év 23%-a).

Jász-Nagykun-Szolnok megye adatai tekintetében a két határmenti fekvésű megyéhez képest kisebb csökkenések jellemzőek (honosságtól független közigazgatási bírságok száma az előző év 81%-a, a külföldiek esetében pedig 90%-a volt).

Az időintervallum elemzés során a megyék eltérő jellegzetességeket mutatnak:

- **Jász-Nagykun-Szolnok** megyében az ellenőrzések és a bírságok számát folyamatos csökkenő tendencia jellemzi, melynek eredményeként 2021-ben itt került sor a legkevesebb bírság kiszabására.
- **Hajdú-Bihar és főleg Szabolcs-Szatmár-Bereg** megye grafikonjai az ellenőrzések és a bírságok tekintetében is fluktuálnak és a két megye grafikonjait gyakran ellentétes kulmináció jellemzi és e két megyéhez köthetőek az ellenőrzések és a bírságok adataiban az előző évhez képest a legnagyobb csökkenések és növekedések.
- **Szabolcs-Szatmár-Bereg** megyében a honosság szerinti diverzifikáció minden évben nagy.
- **Hajdú-Bihar** megyében egyedülálló módon 2021-ben nőtt a kiszabott közigazgatási bírságok száma, amely az adott évben a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok 62%-a volt.
- **Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében** minden évben a magyar honosságokat szankcionálták több közigazgatási bírsággal. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére ez nem minden évben igaz pl. 2019. és 2021. év.

Közös vonás a megyék között:

- Minden évben a magyar honosságúak ellenőrizték leggyakrabban
- Az ellenőrzés honosságbeli diverzifikációjában nincs számottevő különbség.

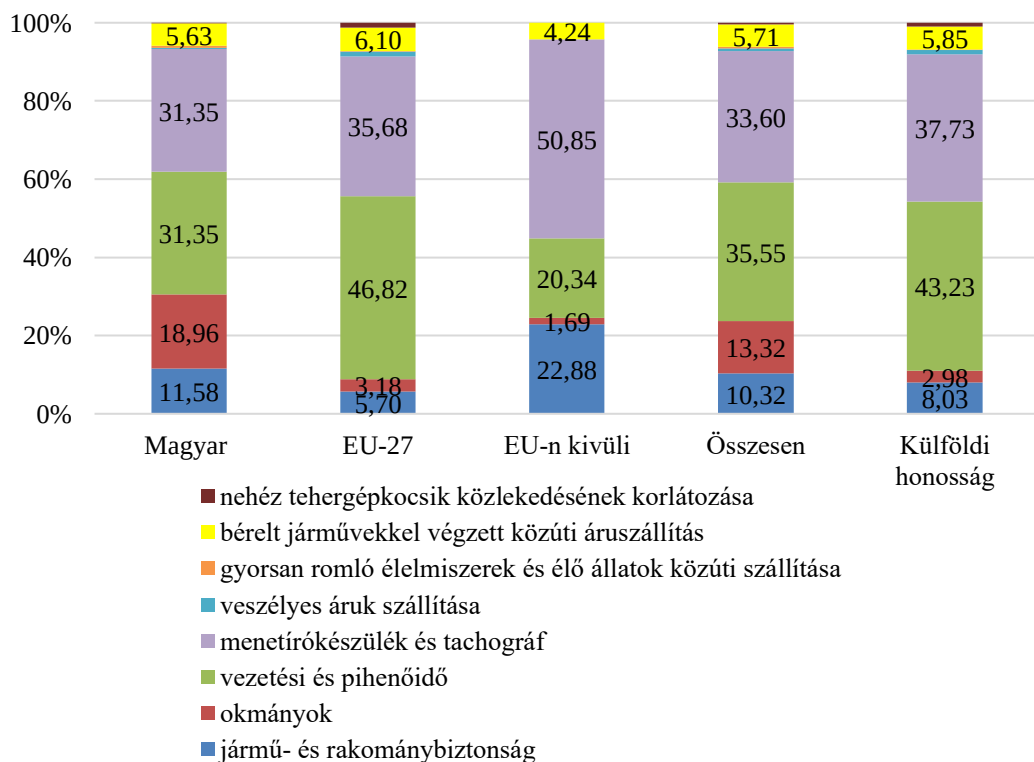
8. KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGGAL SZANKCIONÁLT SZABÁLYSZEGÉSEK TÍPUSAI AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ MEGYEI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁGAINAK ÖSSZESÍTETT ADATAI ALAPJÁN

A kutatás szempontjaiból kifolyólag a közigazgatási bírságot kiszabó **hatóságokként** nincs értelme lebontani a szabályszegésektípusainak vizsgálatát mivel a Közlekedési Hatóságoknak területi illetékességük van, így Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságai az adott megye területén a jogszabályi kereteken belül! bármilyen illetőségű áruszállító vagy fuvarozó járművet ellenőrizhetnek azonos módszer alapján.

8.1 A három megye közlekedési hatósága által a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok

8.1.1 A magyar honosságúak szabályszegéstípusai és megítélésük a kérdőívek alapján

A **magyar honosságúak esetében** a legtöbb **szabályszegés** a vezetési és pihenőidőre, valamint menetírókészülék és tachográfra vonatkozó rendelkezések megsértésére irányult. E két **szabályszegéstípus** kiegyensúlyozott arányban jelent meg (31,35%-31,35%), továbbá ez a két szabályszegési típus adta a közigazgatási bírsággal szankcionált esetek 62,7%-át. Ezt követi az áru fuvarozási okmányok (13,33%), majd a jármű és rakománybiztonság (11,58%). Számottevő arányú volt a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás és a saját számlás áruszállítási okmányok megsértésre irányuló szabályszegések is (5,63%-5,63%) (65. ábra).



65. ábra Honossági klaszterenként a szabályszegési típusok (%)

Forrás: ITM adatai alapján

Kérdőíves kutatásra csak a magyar honosság esetében kerülhetett sor, ezért a beérkezett válaszokat a magyar honosság által elkövetett szabályszegéstípusokkal illik összehasonlítani.

Az „**Ön szerint az alábbi szabályszegéseket milyen gyakorisággal követik el?**” kérdés feltevésére több okból került sor, ezek közül az egyik, hogy a szabályszegéstípusok gyakoriságának megítélése során felhívja a kérdőívkitöltő figyelmét a szabályszegések fajtáira, ezáltal a közlekedésbiztonság gondolata is felmerülhet a válaszadóban, másrészt pedig utalhat a gépjárművezetők saját szabályszegési mintáira is. A magyar honosságok által elkövetett szabályszegéstípusainak előfordulási gyakoriságának megítéléséhez a két célcsoport (vállalkozó, gépjárművezető) válaszait a kérdőív feldolgozásakor a súlyozott átlag módszerét használtam, ahol 1 értéken szerepeltettem a leggyakoribb és 5 értéken pedig a legritkább kategóriát (18. táblázat).

18. táblázat A kérdőívben szereplő „Ön szerint az alábbi szabályszegéseket milyen gyakorisággal követik el?” kérdésre adott válaszok kiértékelése

Szabályszegéstípusok	Gépjárművezető	Vállalkozó
áru fuvarozási okmányok	3,15	2,44
saját számlás áruszállítási okmányok	3,12	3,03
vezetési és pihenőidő	2,74	2,09
menetirőkéskészülék és tachográf	2,81	2,00
veszélyes áruk szállítása	3,48	3,50
a gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok közúti szállítása	3,51	3,17
a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás	3,38	2,58
jármű- és rakománybiztonság	2,14	1,94
a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozása	2,68	3,50

Az szabályszegéstípusok a többsége az átlagos gyakoriságú megítélés alatt áll, a válaszadók szerint a leggyakoribb a **jármű és rakománybiztonság**. A feldolgozott adatok alapján tény, hogy a magyar honosságúak esetében a jármű és rakománybiztonság csak a negyedik leggyakoribb ok a közigazgatási bírságok kiszabásakor, a jármű és rakománybiztonságnál közel kétszer gyakoribb a vezetési és pihenőidő (31,35%), valamint a menetirőkéskészülék és tachográf (31,35%) ezt követi az áru fuvarozási okmányok (13,33%) majd a már említett jármű és rakománybiztonság (11,58%). Ezek közül a **vezetési és pihenőidő, valamint a menetirőkéskészülék és tachográf** az átlagtól kevéssel gyakoribb szabályszegéstípusnak ítélték meg a gépjárművezetők, szemben a vállalkozókkal. A **nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozására** vonatkozó rendelkezések ezzel szemben a gépjárművezetők nézete szerint az átlagosnál gyakoribb megítélésűek, ezzel szemben ez a szabályszegéstípus a legritkább (0,19%). Az **áru fuvarozási okmányok és a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás** a vállalkozói oldal megítélése szerint gyakrabban előforduló szabályszegéstípus, ennek oka, hogy ebben a szabályszegéstípusokban a vállalkozóknak nagyobb a felelőssége, hiszen ezek jelentős része az üzembentartóra vonatkozik pl. bérleti szerződés, fuvarozási engedélyek (18. táblázat).

8.1.2 A magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság az érintett és szomszédos megyék szerinti lakóhely vagy székhely alapján a szabályszegéstípusainak tükrében

Ez az alfejezet a szabályszegéstípusokat elemzi az elkövetők lakó vagy székhelye szerint megyei bontásban. A kutatás területi fókusz a vizsgált megyék és az Észak-Alföldi régióval szomszédos megyék, illetve a főváros, mivel ezek használják leginkább az Észak-Alföldi régió közúthálózatát, így kellő számú adat áll rendelkezésre a részletesebb elemzéshez. Az esetszámok mennyisége pedig területi illetékességgel áll összefüggésben.

A szabályszegéstípusainak oldaláról a vezetési és pihenőidőre, a mentírókészülék és tachográfra, az okmányok és engedélyekre vonatkozó előírásokat a Hajdú-Bihar megyei lakó vagy székhellyel rendelkezők, a jármű és rakománybiztonságra és a bérelt járművekkel végzett közúti szállításra vonatkozó rendelkezések pedig a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei lakó vagy székhellyel rendelkezők sértették meg a legnagyobb számban a vizsgált megyék közül. A többi szabályszegéstípus a kisebb esetszámok miatt nem került részletesebb elemzésre (52. melléklet). Az Észak-Alföldi régióban lévő megyék dominanciája is megfigyelhető, melynek oka lehet, hogy a régiós utakon leginkább e három megye képviselteti magát.

A területi egységek oldaláról - azaz egyes megyék képviselőire milyen szabályszegéstípusok jellemzőek – vizsgálva: **Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei** lakó/székhelyű szabályszegők az első két leggyakoribb szabályszegéstípust nagyságrendileg hasonló %-kal részesülnek: a közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegők 35%-a a vezetési és pihenőidőt, 26%-a a menetírókészülék és tachográf szabályszegést követte el. Ez összesen 61%. Ezzel szemben **Jász-Nagykun-Szolnok megyében** a közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegések 70%-át a menetírókészülék és tachográf (38%), valamint a vezetési és pihenőidőre (32%) vonatkozó rendelkezéseket sértették meg.

Hajdú-Bihar (23%) és Jász-Nagykun-Szolnok (25%) megyében a harmadik leggyakoribb szabályszegés az okmányok és engedélyek, addig **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében** a jármű- és rakománybiztonság (20%).

Hajdú-Bihar megye adatai az első két szabályszegésszegés kategória esetén Szabolcs-Szatmár-Bereg megyével azonosak, addig a harmadik leggyakoribb szabályszegéstípusnál, már Jász-Nagykun-Szolnok megyével hasonlók (53. melléklet).

8.2 A külföldi honosságúak szabályszegéstípusai

8.2.1 A külföldi honosság és klaszterjeinek szabályszegéstípusai

A szabályszegések oldaláról vizsga a külföldi honosságokat megállapítható, hogy a három megye közlekedési hatóságának illetékességi területén észlelt külföldiek által elkövetett szabályszegések túlnyomó többsége (43%) a **vezetési időre és a pihenőidőre** előírt rendelkezések megsértésére. Ezt követi **menetírókészülék a és tachográf** (37,73%) szabályszegéstípus. A vezetési és pihenőidők, illetve menetírókészülék és tachográf használatának ellenőrzése kiemelt fontosságú, hiszen az áru- és személyszállításban főleg a nagyobb tömegű járművek vesznek részt (3,5 tonna felettiek), ezek a nagyobb tömegük és mozgási energiájuk miatt nagyobb közlekedésbiztonsági kockázatot jelentenek, emiatt is fontos, hogy ezeket a gépjárműveket kipihent személy vezesse. A vonatkozó jogszabályok is szigorúbbak e szabályszegéstípusok vonatkozásában a fent említett közlekedésbiztonsági okok mellett a jogalkotónak az a szándékai is érvényesülnek, hogy megakadályozzák a gépjárművezetők kizsákmányolását, valamint az áruszállítók és fuvarozók egymás közötti tisztességes versenyt erősítsék.

A **harmadik leggyakoribb szabályszegéstípus a jármű- és rakománybiztonság** előírásainak megszegésére vonatkozik (8,3%) (65. ábra)

A külföldi honosságok megyénként elemzésére nem kerül sor, mivel kiszabott bírságok tekintetében nagyok a különbségek pl. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 513 db bírság, Hajdú-Bihar megye 120 db.

A külföldi honosságok országokként fókuszából vizsgálva a **jármű- és rakománybiztonságra** vonatkozó rendelkezések megsértését a legtöbb esetben a román honosságúak követték el (24 db), e mellett az ukrán elkövetők (23 db) száma is jelentős.

Az **áru fuvarozási okmányokra** vonatkozó előírások megszegésében a román honosságúak vezetnek (15 db) és a második legtöbbet e kategóriában a szlovák honosságúak követték el (7 db), amely a román szabályszegők értékének a közel fele.

A vezetési és pihenőidő vonatkozó rendelkezések megsértése szabályszegéstípust nagy főlénnnyel a román honosságok vezették (227 db). A második leggyakoribb szabályszegő ebben a típusban jóval kisebb esetszámokkal a lengyel honosság volt (lengyel 57 db). Hasonlóan alakult a menetírókészülék és tachográf szabályszegéstípus is, ahol a román, valamint a lengyel és ukrán szabályszegők között is nagy a differencia (román 180 db, lengyel, ukrán: 35-35 db).

A veszélyes áruk szállítására és a gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok közötti szállítására vonatkozó rendelkezések megsértése szabályszegéstípusban is viszonylag kevés az esetszám (összesen 10 db).

A bérelt járművekkel végzett közúti áruszállításra vonatkozó rendelkezések megsértése szerinti szabályszegést leginkább a román honosságúak követték el, majd ezt követik a szlovák honosságúak. A nehéz tehergépkocsi közlekedésének korlátozására vonatkozó rendelkezések megsértését csak román honosságúak követték el (9 eset) (54. melléklet).

Az országcsoportonkénti klaszterek alapján az EU-n kívüli honosságok a vezetési és pihenőidő, valamint a jármű - és rakomány biztonság területén sértettek gyakran közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegést. A jármű és rakománybiztonság nagyobb aránya pedig összefügg azzal, hogy néhány EU-n kívüli országban az időszakos műszaki vizsga követelmények és vizsgáztatási körülmények nincsenek összhangban az EU-s előírásokkal, illetve az előírások ismeretének hiányával. Ennek a klaszternek a másik jellegzetessége, hogy az okmányok és engedélyek szabályszegéstípus alacsony %-a, melynek oka a határátlépéskor történő dokumentum ellenőrzések (65. ábra).

Az EU-27 kategóriát vizsgálva megállapítható, hogy a közigazgatási bírságok közel fele a vezetési és pihenőidő (46,82%), menetírókészülék és tachográf (35,68%) a főbb szabályszegések, ezek teszik ki a közigazgatási bírság több mint kétharmadát.

A Schengeni határokon belüli határátlépéskor az áruszállítók és fuvarozók szabadon közlekedhetnek, ezért a határátlépéskori ellenőrzés hiányából fakad, hogy magasabb ebben a klaszterben az okmányok és engedélyek szabályszegéstípus-bár a COVID-19 járvány idején időlegesen a határellenőrzések vissza voltak állítva a Schengeni határokon belül (65. ábra).

8.2.2 A leggyakoribb közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok vizsgálati szabályszegéstípusok alapján

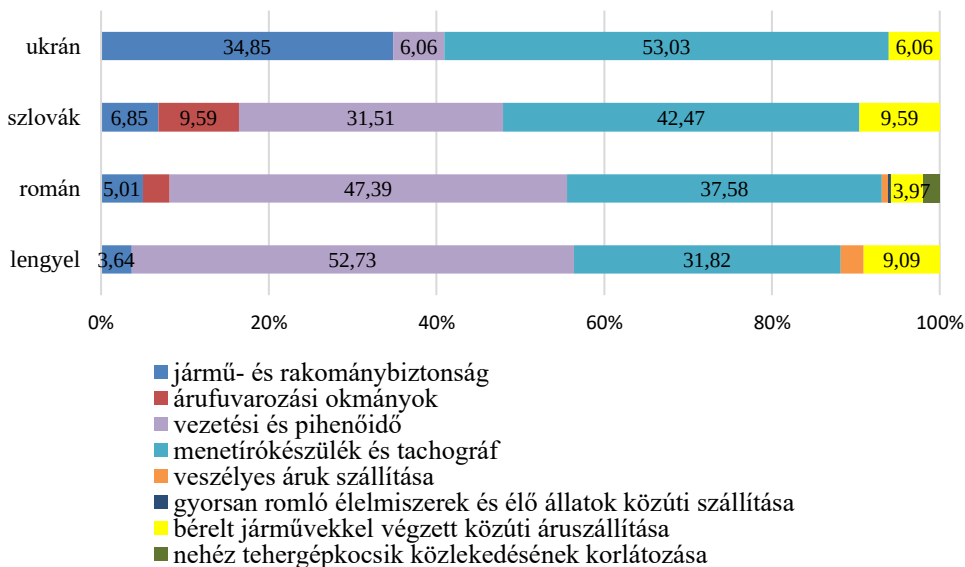
Ebben a részben az ötven közigazgatási bírság esetszám feletti nemzetiségeket vizsgálom, a 6.1.3-as alfejezetben kifejtettek miatt (16. táblázat).

A szlovák szabályszegők legtöbbször menetírókészülék és tachográf (42,47%) szabályszegéstípust követték el, emellett nagyarányú a vezetési és pihenőidő szabályszegéstípus is (30,14%). Kisebb arányú bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás (9,59%) és az áru fuvarozási okmányok szabályszegés típus (9,59%) (66. ábra).

A közigazgatási bírsággal szankcionált lengyel nemzetiségűek fele a vezetési és pihenőidőre (53%), az egyharmada (32%) a menetírókészülék és tachográfra vonatkozó rendelkezéseket sértették meg. A bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás a harmadik leggyakoribb szabályszegéstípus (9%) (66. ábra).

A román szabályszegők leginkább vezetési és pihenőidő (47,39%) és menetírókészülék és tachográf (37,58%) szabályszegéstípusokat követték el. Ezeknél jóval kisebb arányú volt jármű- és rakománybiztonság (5,01%) szabályszegés.

A legtöbb ukrán menetírókészülék és tachográf (53,03%) és a jármű- és rakománybiztonság (34,85%) szabályszegéstípust követi el. Ennél sokkal kisebb arányban szerepel vezetési és pihenőidő (6,06%), és a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállításra (6,06%) vonatkozó rendelkezések megsértése. A magas arányú jármű- és rakománybiztonság arra is utal, hogy Ukrajnában nemzetközi forgalomban lévő áruszállító járművek számára előírt kötelező műszaki vizsga, nem mindig a jármű műszaki állapotától függ (66. ábra).



66. ábra A közigazgatási bírsággal szankcionált lengyel, román, szlovák és ukrán szabályszerzők a szabályszerzők típusai alapján
Forrás: ITM adatai alapján

8.3. A magyar és a külföldi honosságok szabályszerzőstípusainak összehasonlítása, honossági karakterek vizsgálata

A két honosság összehasonlíthatósága érdekében a saját számlás áruszállítási okmányok és az áru fuvarozási okmányok összevonásra kerülnek, mivel csak néhány országban létezik a saját számlás áruszállítási kategória.

A honosságtól függetlenül elkövetett és közigazgatási bírsággal szankcionáltak leggyakrabban a vezetési és pihenőidőre (35,55%) valamint a menetirőkészülék és a tachográfra (33,6%) vonatkozó rendelkezéseket sértették meg. E két szabályszerzés teszi ki a közigazgatási bírsággal szankcionált esetek közel 70%-át. Az okmányokra és engedélyekre (13,32%) valamint jármű és rakománybiztonságra (10,32%) továbbá a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállításra (5,71%) vonatkozó rendelkezések megsértői jóval kevesebben voltak. A többi vizsgált szabályszerzés típus elenyésző számban jelentek meg (65. ábra).

A magyar és a külföldi honosságok által elkövetett közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszerzőstípusok összehasonlításából kiderül, hogy mind a magyar, mind a külföldi honosságúak leggyakrabban a vezetési és pihenőidőt és a menetirőkészülék és tachográf szabályszerzőstípust követték el. A magyar honosságúak esetében ez a két szabályszerzés típus kiegyenlített arányban jelent meg (magyar honosságúak esetében 31,35%-31,35%), külföldi honosságúak esetében: a vezetési és pihenőidő (43,23%) magasabb arányú, mint a menetirőkészülék és tachográf (37,73%) szabályszerzőstípus (65. ábra).

Marcin Rychter (Rychter, 2012) kutatásában is toronymagasan vezetett a vezetési időre, szünetre és pihenőidőre vonatkozó rendelkezések megsértése (70%), de Lengyelországban a menetirőkészülék nem rendeltetésszerű használata (15%), mint a második leggyakoribb szabályszerzés, sokkal kisebb arányban képviseltette magát.

Amíg a külföldi honosságúak körében a **harmadik leggyakoribb** közigazgatási bírsággal sújtott szabályszerzés a jármű- és rakománybiztonság (8,03%), addig a magyar honosságúak esetében ez a negyedik leggyakrabban előforduló eset volt (11,58%). A magyar honosságúak képzeletbeli dobogóján, a harmadik helyen az okmányok szabályszerzőstípus állt (18,96%). A bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás szabályszerzőstípust pedig hasonló arányokban szegte meg a külföldi és a magyar honosság (65. ábra). Az okmányok tekintetében általánosan elmondható, hogy a külföldi honosságoknál azért kevesebb, mert a külföldi honosságok egy része nem a Schengeni övezet

országaiból érkezik, így a határátlépéskor az ellenőrzések is szűrő szerepet töltenek be, e szabályszegéstípus tekintetében. Ez csak általánosságban igaz, mert néhány honosságnál pl. román, moldáv mégis viszonylag jelentősebb arányban jelenik meg, az ukrán, szerb, orosz, török honosságoknál nincs. Néhány szabályszegés típus (veszélyes áruk szállítása, gyorsan romló élelmiszerek és élőállatok szállítása, nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozása) mindkét honosság esetében rendkívül ritka.

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó rendelkezések megsértésére vonatkozó kijelentés összecseng a **Gorzelanczyk-Krawiec-Kalina- Jurkovič** kutató csoport Nagy Lengyelországi Vajdaságban 2015 és 2017 végzett kutatással (Gorzelanczyk et al, 2020).

8.4 Részösszefoglalás

A honosságtól független adatok mutatják, hogy a két leggyakrabban előforduló közigazgatási bírsággal sújtott szabályszegés a vezetési és pihenőidőre (35,55%), valamint a menetírókészülék és tachográfra (33,6%) vonatkozó rendelkezések megsértése volt. Mindezek mellett jelentős számban és arányban fordult elő az okmányok (13,32%) valamint a jármű- és rakománybiztonság (10,32%) szabályszegés típus.

A szabályszegés típusai alapján közös vonás a **magyar és a külföldi honosságok** között, hogy a menetírókészülék és tachográf, valamint a vezetés és pihenőidő a két leggyakoribb szabályszegéstípus. A különbség csak e két szabályszegéstípus mértékében volt, ugyanis a magyar honosságúaknál azonos arányban fordult elő ez a két szabályszegéstípus (31,35 %).

Különbségek is felfedezhetőek a magyar és a külföldi honosságok között, illetve a külföldi honosságokon belül, mert a magyar honosságoknál erősen átlag feletti volt az okmányokkal kapcsolatos szabályszegések (18,96 %) gyakorisága. Az EU-27 csoportba tartozó eseteknél a vezetési idővel kapcsolatos szabálytalanságok jóval az átlag feletti részesedésűek voltak (50,85%), addig az EU-n kívüli csoportba tartozók esetében a menetírókészülékkel kapcsolatos ügyek jelentették a szabályszegések felét (50, 85%), de a jármű- és rakománybiztonsági kérdések (22,88%) is jelentős számú arányban fordultak elő. A fenti szabályszegéstípusok rávilágítanak a határátlépések különbözőségeire is.

A külföldi honosság klaszter sem homogén, továbbá a leggyakoribb szabályszegő külföldi honosságoknál is megjelennek országspecifikus karakterek.

A román, lengyel vezetési és a pihenőidőre vonatkozó rendelkezéseket, az ukránok és a szlovákok menetírókészülék és tachográfra vonatkozó rendelkezéseket szegték meg. Az ukrán honosságúak jellemzője továbbá, hogy a második legnagyobb arányú szabályszegés a jármű- és rakománybiztonság és a vizsgált honosságok közül itt a legalacsonyabb arányú a vezetési és pihenőidő szabályszegés. A szlovák, lengyel és ukrán honosságnál a **harmadik leggyakoribb szabályszegés** a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás, a románok esetében pedig a jármű- és rakománybiztonság. A **szlovákok és ukrán nemzetiségűek jellemzője, hogy a harmadik legtöbbet elkövetett szabályszegés két szabályszegéstípust takar.** A bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítással azonos arányban megjelenik: a szlovák honosságúak esetében az áru fuvarozási okmányokra és az ukránok esetében a vezetési és pihenőidőre vonatkozó rendelkezések megszegése is. Az adatokból kitűnik, hogy a **lengyel, román és szlovák honosságúak 6-8 féle szabályszegéstípust** követtek el, addig az **ukrán honosságúak kevés fajta szabályszegéstípust** realizáltak (4 fajta) (66. ábra).

A szabályszegéstípusok fenti elemzése rámutatott arra, hogy korreláció van a szabályszegéstípusok és a honossági klaszterek és klasztereken belüli honosságok között.

9. ÖSSZEFOGLALÁS

9.1. Hipotézisek megválaszolása

Kérdés 1: A vizsgált megyék földrajzi fekvése befolyásolja-e a külföldi honosságúak ellenőrzését és a közigazgatási bírságok számát, összetételét?

Hipotézis (1): A határmenti fekvés, mint helyzeti energia a **külföldi honosságúak ellenőrzési és közigazgatási bírság** volumenét, továbbá összetételét nagy mértékben befolyásolja, ezért **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye** Hajdú-Bihar megyétől **elkülönülő jellegzetességeket mutat**.

Erre a kérdésre reflektálnak „Az ellenőrzések és kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti vizsgálata”, „Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok időintervallum elemzése” és „Az „Észak-Alföldi régió bemutatása a kutatás szempontjából” című fejezetek.

A határmentiség befolyását alátámasztó eredmények:

- A Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság **ellenőrizte** a legtöbb külföldi honosságút (3108 db), amely 37,33%-a a régió által végrehajtott külföldi honosságokra irányuló ellenőrzéseknek. A legkevesebb külföldi honosságút pedig a centrális fekvésű Jász-Nagykun-Szolnok megyében (2584 db) ellenőrizték.

- A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság szabott ki mind számszerűleg (513 db), mind százalékos arányban a legtöbb esetben **közigazgatási bírságot** a külföldi honosságú szabályszegőkre, amely a régióban a külföldi honosságúakra kiszabott közigazgatási bírságok 58,83%-a.

- **Az ukrán határ** közelsége a magyarázata annak, hogy a régióban ellenőrzött ukrán honosságúak 83,93%-át Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ellenőrizték (721 db), a legkevesebbet pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (12 db), továbbá csak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében bírságoltak meg ukrán honosságúakat (66 db).

- A vizsgált megyék közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a **három leggyakrabban ellenőrzött és közigazgatási bírsággal sújtott honosságok között kisebb a számbeli különbség**, mivel a megyével határos román honosságúak (929 db) mellett Ukrajna áruszállítóit is nagy számban (721 db) ellenőrizték.

- Annak ellenére, hogy a szomszédos Szlovákia felé Szabolcs-Szatmár-Bereg megye nem rendelkezik teherforgalom számára nyitott határátkelőhellyel, ennek ellenére a földrajzi közelség és a közlekedési főhálózat futása miatt itt ellenőrizték (277 db) és itt kaptak a legtöbb közigazgatási bírságot a **szlovák honosságúak** (58 db).

- A külföldi honosságúakra kiszabott **közigazgatási bírság honosság szerinti összetétele** is részben utalhat a határmenti fekvésre, hiszen Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 19féle külföldi honosság képviselőit bírságolták meg.

- **A külföldi honosságok ellenőrzése és a kiszabott közigazgatási bírságok az előző évhez viszonyított arányaiban** a legnagyobb mértékű csökkenés a két határmenti fekvésű megyében volt 2020-ban, melynek egyik jelentős oka, hogy a COVID-19 pandémia miatt a nemzetközi áruszállítás és fuvarozás visszaesése az előző évhez képest (2019. év) nagyobb volt a belföldi szállítási teljesítmények visszaesésénél. A nemzetközi áruszállítás volumenének csökkenése, azt is jelentette, hogy a külföldi honosságú áruszállítók és fuvarozók ellenőrzési keresztmetszete csökkent, így ezen szegmens ellenőrzési számai is jelentősen csökkentek.

„Nem egyértelmű” hatású eredmények:

- A közigazgatási bírságok tekintetében a Megyei Közlekedési Hatóságok közül Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében legnagyobb a **megyén belüli százalékos részaránya a külföldi honosságúakra** kiszabott bírságoknak (48,53%, 1057 db) de, ugyanezen mutató a másik határmenti fekvésű megye Közlekedési Hatósága által kiszabott közigazgatási bírságok tekintetében 19,58% (120 db), amely érték a legkisebb a három megye közül.

- A régióba érkező **román honosságok** 41%-át Hajdú-Bihar megyében **ellenőrizték** (2064 db), de Jász-Nagykun-Szolnok megyében sem sokkal kevesebbet (40%, 2028 db) és a legkevesebbet pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (19%, 929 db).

- A **román honosságokra** nagyságrendekkel a legtöbb **közigazgatási bírságot** Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében szabták ki (209 db), de a legkevesebbet pedig erre a honosságra a Hajdú-Bihar Megye Közlekedési Hatóság (105 db) rótta ki.

Ellenérvek:

- Mindhárom megyében a **román honosságúak** a listavezetők az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok tekintetben.

- A közúti **ellenőrzések** során szinte megegyező a **külföldi honosságok diverzifikációja**. (Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 20 féle, Hajdú-Bihar és Jász-Nagykun-Szolnok megyében 19-19 féle külföldi honosságot ellenőriztek).

- A határmenti fekvésű Hajdú-Bihar megyében csak 5 féle **külföldi honosságra** szabtak ki **közigazgatási bírságot**, és ez sokkal kevesebb, mint a centrálisabb elhelyezkedésű Jász-Nagykun-Szolnok megye adata (12 féle külföldi honosság).

Válasz (1):  A határmenti fekvés befolyásolta az ellenőrzött és szabályszegésért bírságolt külföldi honosságúak számát. A **külföldi honosságúak ellenőrzési száma**it a **Hajdú-Bihar Megyei Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának** adatai uralják, a külföldi honosságokra kiszabott **közigazgatási bírságok számaiban** pedig a három országgal határos **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye** adatai kiugróan magasak. A **közigazgatási bírsággal szankcionáltak diverzifikációja** csak **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében** támasztja alá a hipotézist. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye sajátos mintázata elkülönül, mind az ellenőrzöttek összetételében, mind a közigazgatási bírsággal szankcionáltak alapján.

Kérdés 2: Milyen összefüggések vannak a megyék közúthálózatának összetétele és az ellenőrzések, valamint a meghíányolások száma között?

Hipotézis (2): Az ellenőrzések és a meghíányolási jegyzőkönyvek a megyén belüli úthálózat hosszával és az átlagos tehergépkocsi forgalommal arányosak minden megyében.

„Az „Észak-Alföldi régió bemutatása a kutatás szempontjából” „Az országos közúti közlekedési hálózaton és határátkelőhelyeken lévő ellenőrzési pontok” című fejezetekben kifejtett részletezés alapján.

Az utak hosszúság arányainak megyén belüli vizsgálata szerint: E kérdés megközelítésekor először az ellenőrzések számának megoszlását vizsgáltam, majd a megyei útszerkezet összetételéhez viszonyítottam az ellenőrzéseket. Ezt követte az ellenőrzési jegyzőkönyvek aránya/úthosszság aránya fajlagos mutató elemzése, amely az előzőekben kapott eltérések mértékét mutatta meg. Ugyanilyen módszer alapján történt a meghíányolási jegyzőkönyvek analízisa is.

Az **ellenőrzések számának megoszlása alapján** minden megyében az ellenőrzések a legnagyobb arányban a főhálózaton valósultak meg, ezek közül kiemelkednek az első - és másodrendű utak. Hajdú-Bihar (49,9%) és Jász-Nagykun-Szolnok megyében (57,45%) a legnagyobb arányban az elsőrendű utakon, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (61,6%) a másodrendű utakon voltak az ellenőrzések.

Az **útszerkezet megyén belüli hosszúság arányai és az ellenőrzések megoszlása alapján** Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a régió belüli másodrendű utak hosszúság aránya a legkisebb (11,07%), ennek ellenére ebben a megyében az ellenőrzések legnagyobb része itt valósult meg (61,6%). Az elsőrendű utak hosszának aránya közel azonos minden megyében, de Jász-Nagykun-Szolnok, valamint Hajdú-Bihar megyében itt zajlott az ellenőrzések legnagyobb része. A mellékhálózaton történt ellenőrzések Hajdú-Bihar megyében a legnagyobb arányúak (9,57%) (a

másik két megye ellenőrzéseinek kb. kétszerese), annak ellenére, hogy a régió belül ebben a megyében a legkisebb a mellékhálózat aránya (65,9%). Ezzel szemben ez az arány éppen fordított Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, azaz itt a legnagyobb arányú a mellékhálózat hossza (77,25%), és itt realizálódott az ellenőrzések 1,98%-a. A gyorsforgalmi utak tekintetében Jász-Nagykun-Szolnok megye méretei a legszerényebbek voltak a vizsgált időszakban, továbbá ebből a szempontból ez a megye irreleváns, mivel nem volt ellenőrzés a gyorsforgalmi úthálózaton. Hajdú-Bihar megyében a gyorsforgalmi utak aránya 9,94%, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ez az arány 3,65%, Mindegyik megyében a gyorsforgalmi utakon az ellenőrzések száma a hosszarányokhoz képest alulreprezentált. (Hajdú-Bihar megye 4,64%, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 2,2%).

Az ellenőrzési jegyzőkönyvek aránya/úthosszúság aránya mutató alapján az ellenőrzések aránya a gyorsforgalmi úthálózat arányához képest alulreprezentáltság tekintetében nagyobb mértékben Hajdú-Bihar megyében térnek el, ennek az oka, hogy ebben a megyében hosszabb a gyorsforgalmi úthálózat, melyet nem követte az ellenőrzések számának növekedése. Az elsőrendű utakon a hosszúság arányok alapján Jász-Nagykun-Szolnok megyében a legnagyobb a felülreprezentáltság (9,2%), a legkisebb pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (5,22%). Jász-Nagykun-Szolnok megye kiugróan magas értéke abban keresendő, hogy az ellenőrzési kapacitását az elsőrendű utakra összpontosítja, mivel az útszerkezetből adódóan a vizsgált időszakban csekély gyorsforgalmi úthálózattal rendelkezett (30,8 km), továbbá az elsőrendű utak hossza itt a legrövidebb (112 km). A másodrendű utakon a legnagyobb a felülreprezentáltság Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (6,83%), a legkisebb pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (2,43%). A mellékhálózaton a legnagyobb alulreprezentáltság Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (0,02%), a legkisebb pedig Hajdú-Bihar megyében (0,13%).

A **meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek** %-os aránya elemzésének eredménye azonos az ellenőrzések mintázatával, de annyi a különbség, hogy a meghiányolások aránya nagyobb lett az elsőrendű utakon a másodrendű utak rovására, de ez a különbség a sorrendiséget nem borítja fel. A legnagyobb a különbség az ellenőrzések aránya és a meghiányolások aránya között Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (a másodrendű utak esetében: ellenőrzés 61,6%, meghiányolás 52,48% különbség 9,2%).

Teherforgalom alapján:

A főhálózaton **az ellenőrzés száma/ átlagos tehergépkocsi forgalom mutató** is az úthálózat hosszarányához viszonyítási eredményeket adta ki, azaz Hajdú-Bihar megyében és Jász-Nagykun-Szolnok megyében a tehergépkocsi forgalomhoz viszonyítva a legtöbb ellenőrzés az elsőrendű utakon, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében pedig a másodrendű utakon történt. A mutató megmutatta továbbá, hogy a főhálózat forgalmi adataival összehasonlítva, a gyorsforgalmi utak átlagos tehergépkocsi forgalmához viszonyítva az ellenőrzések száma nagymértékben alul reprezentált. A többi kategóriában Hajdú-Bihar megyében van leginkább egyensúlyban a forgalom és az ellenőrzések száma. A legnagyobb aránytalanságok pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében találhatók, mely legmagasabb értékét a másodrendű hálózaton történt ellenőrzések és a megyei átlagos főhálózati tehergépkocsi forgalom arányaiban (287%) érte el.

Kiugróan magas néhány **főút ellenőrzési deficitje** a tehergépkocsi forgalomhoz képest:

- Hajdú-Bihar megyében a 42-es főúton megyei főhálózat tehergépkocsi forgalma megelőzi a 4. sz. főutat, mégis az ellenőrzések száma alul reprezentált a 42-es főúton, annak ellenére, hogy az M4-es miatt szerepe a tranzitforgalomban csökkent.
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az aránytalanságok a 41-es főút, és a 403-as (Nyíregyháza Keleti elkerülő) elsőrendű úton vannak, pedig ez utóbbi a legforgalmasabb főút a megyében. Ebben a megyében több olyan másodrendű út található, ahol az átlagos megyei főhálózati tehergépkocsi forgalmát az ellenőrzések száma nem követi: 338-as (Nyíregyháza, Nyugati elkerülő), és 49-es főút.

A gyorsforgalmi utakon, 42-es és 49-es főutakon a kevés ellenőrzés oka, egyrészt a társhatóságokkal való munkamegosztás, továbbá néhány úton nincsenek az ellenőrzések céljára kialakított biztonságos megállítóhelyek pl. Nyíregyháza elkerülői.

100 ellenőrzésre jutó meghiányolási jegyzőkönyvek száma (meghiányolási) fajlagos mutató alapján:

Megyei megközelítésben: Hajdú-Bihar megyében a legnagyobb meghiányolási fajlagos mutató a mellékhálózaton (7,48), a legkisebb pedig a gyorsforgalmi utakon (4,84). Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legnagyobb a meghiányolási fajlagos mutató a gyorsforgalmi úthálózaton (17,79), a legkisebb pedig a mellékhálózaton (4,97). Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig a legnagyobb az elsőrendű hálózaton (6,84), a legkisebb pedig a mellékhálózaton (5,57).

Az úttípusok oldaláról megközelítve: a gyorsforgalmi utakon és az elsőrendű utakon Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, a másodrendű utakon Jász-Nagykun-Szolnok megye, a mellékhálózaton pedig Hajdú-Bihar megye fajlagos mutatója a legmagasabb.

Válasz (2):  Nagy részben nem. Az ellenőrzések és a meghiányolások száma és aránya **nem arányos megyék közúthálózatának hosszával**. Minden megye nagy egyenlőtlenséget mutat, a legnagyobbat Jász-Nagykun-Szolnok megye a gyorsforgalmi úthálózaton. Az ellenőrzések és a meghiányolások **részben arányosak az első és másodrendű utakon az átlagos tehergépkocsiforgalommal**, a legnagyobb anomáliák a gyorsforgalmi utakon vannak. **A megyék szempontjából Hajdú-Bihar megye adatai vannak leginkább egyensúlyban**, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében van a legnagyobb egyenlőtlenség.

*Kérdés 3.: A vizsgált időszakban elkövetett, **közigazgatási bírsággal** sújtott szabályszegések tendenciáit hogyan befolyásolta a **COVID-19** világjárvány és a kiszabott közigazgatási bírságok száma alakulásának változásaiban, vannak-e a honosság szerinti, valamint megyebeli különbségek?*

Hipotézis (3): A COVID-19 hatására a közigazgatási bírságok száma csökkent az áruszállítás és fuvarozás keresztmetszetének és az ellenőrzések számának csökkenése miatt az **összes közigazgatási bírság tekintetében, ugyanakkor ez nem egyenlő mértékben érintette a magyar és a külföldi honosságokat**.

Hipotézis (4): A **határmenti fekvésű megyék** közigazgatási bírságolási tendenciái **nagy visszaesést mutatnak** a nemzetközi áruszállítás és fuvarozás keresztmetszetének csökkenése miatt.

Eredmények „Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok időintervallum elemzése” című fejezetben kifejtettek alapján:

Összes közigazgatási bírság: a COVID-19 világjárvány okozta hatások az áruszállítási ágazatot érzékenyen érintették, főleg a nemzetközi áruszállítás visszaesése rázta meg az ágazatot. A szállítási tevékenységek - ezzel párhuzamosan az ellenőrzések számának - visszaesésével a szabályszegések miatt kiszabott **közigazgatási bírságok száma régiós szinten** 2020-ban az előző évhez képest 38%-kal **csökkent**.

Megyék szerint vizsgálva a közigazgatási bírságok csökkenésére már **differenciálódás jellemző**. Az előző évhez képest a legnagyobb csökkenés 2020-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében volt (előző év 47%-a), ez azzal magyarázható, hogy 2019-ben rekord magas volt a kiszabott közigazgatási bírságok száma (346 db), melyet mi sem példáz jobban, hogy ez a megye szabta ki 2019-ben a közigazgatási bírságok 55,27%-át. A másik két megyében ebből a szempontból kisebb visszaesés realizálódott (Hajdú-Bihar megye: 2019. év 84%-a, Jász-Nagykun-Szolnok megye előző év 81%-a).

A magyar és külföldi honosság klasztervizsgálata területi egységenként: a régiós összesített adatokból kitérnek, hogy a közigazgatási bírságok a külföldi honosságú szabályszegők esetében nagyobb csökkenést mutatnak: a külföldi honosságúak vizsgálati csoportban 2020-ban a kiszabott közigazgatási bírság 2019-hez képest 54%-kal csökkent, ugyanezen mutató a magyar honosságok esetében kisebb volt (26%) és ez a csökkenés 2021-ben is tovább folytatódott.

Honosság alapján vizsgálva a **megyéket** a közigazgatási bírságok alapján, már **nemcsak a csökkenés mértékében találtam különbséget, hanem a tendenciában** is. 2020-ban minden megyében minden honosság tekintetében a 2019-hez képest visszaesést tapasztaltam kivéve Hajdú-Bihar megyét, ahol a magyar honosságok tekintetében 10%-os növekedés volt.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a **magyar honosság** klaszterre kiszabott közigazgatási bírságok száma az előző év 54%-ára esett vissza, ennél kisebb csökkenés jellemezte Jász-Nagykun-Szolnok megyét (előző év 78%-a).

A **külföldi honosságokra** kiszabott közigazgatási bírság tekintetében 2020-ban a csökkenő tendencia megegyezik mind a három megyében, amelyek közül Hajdú-Bihar megyében volt a legnagyobb csökkenés (előző év 23%-a), ezt követte Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (előző év 40%-a), a legkisebb pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (előző év 90%-a) realizálódott.

A honossági vizsgálat 2020. évi eredményeinek **okai** a fent említetteken kívül, összefüggenek a megyék földrajzi fekvésével és a megyék különböző ellenőrzési stratégiáival, bár megjegyzendő, hogy az ellenőrzési stratégiáknak részben földrajzi megalapozottságuk van. A földrajzi alap pedig a határmenti fekvés. Hajdú-Bihar megyében a nemzetközi forgalom által kevésbé preferált közúthálózaton is számos ellenőrzést folytatnak. Ezen útvonalakat főleg a magyar honosságúak használják, ezért nöhetett meg a közigazgatási bírságok száma- az eljárásrendi indok mellett, - illetve ezért is csökkent a külföldi honosságokra kiszabott közigazgatási bírságok volumene nagymértékben. Ezzel szemben Szabolcs-Szatmár-Bereg megye stratégiája a nagyobb forgalmú ellenőrzési pontokra fókuszál, ebből következik, hogy a magyar honosság tekintetében itt a legnagyobb visszaesés, hiszen a tranzitútvonalakon a magyar honosságok száma is visszaesett. A külföldi honosságok esetében a határmenti fekvés hatása erősebb, hiszen a nemzetközi forgalom erősebben visszaesett, ebből kifolyólag az ellenőrzések száma is- bár az ellenőrzések számának csökkentését a fertőzésveszély is indokolta- csökkent (a külföldi honosságok ellenőrzése 2020-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az előző év 36%-ra, Hajdú-Bihar megyében 37%-ra, Jász-Nagykun-Szolnok megyében 61%-ra), ennek következményeként a külföldiekre kiszabott közigazgatási bírságok számai is csökkentek.

Összegzésként a két határmenti megyében az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok számának **jelentős csökkenésében a határmenti fekvés** játszott közre, a két megye közötti **csökkenési lépték mértékét** pedig az ellenőrzési stratégia befolyásolta.

Válasz (3):  Többnyire igaz: A COVID-19 pandémia miatt csökkentek az összes és a külföldi honosságra kiszabott közigazgatási bírságok számai. A magyar honosságok tekintetében, pedig egyedül Hajdú-Bihar megyében volt növekedés részben az ellenőrzési stratégia miatt. A külföldi honosságú szabályszegők száma nagyobb mértékben csökkent, mint a magyar honosságú szabályszegők száma, ez alól kivétel Jász-Nagykun-Szolnok megye magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság adata.

Válasz (4):  Többnyire igaz: A külföldi honosságra kiszabott közigazgatási bírság grafikonjaiban a határmenti fekvésű megyékben nagy visszaesés volt, de a csökkenés volumenében az ellenőrzési stratégiák is közrejátszottak.

Kérdés 4.: A megyei Közlekedési Hatóságok ellenőrzési stratégiáiban, szakmai mozgásterében van-e különbség, ha igen, ez miben nyilvánul meg és mi a következménye?

Hipotézis (5): A közigazgatási jellegből adódóan nincs jelentős különbség a megyei Közlekedési Hatóságok ellenőrzési stratégiáiban.

A Közlekedési Hatóságok ellenőrzési stratégiáit „Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok időintervallum elemzése” és az ellenőrzési pontokat tárgyaló fejezetek alapján állapítottam meg.

A kutatásban **négy különböző ellenőrzési stratégia** rajzolódik ki, ezek egyrészt a földrajzi fekvésből, másrészt pedig vezetői döntésekből, harmadrészt pedig a hatóságok közötti kooperációból, negyedrészt az adott megye közlekedési hálózatának rendiség szerinti összetételéből fakadnak.

A határmenti megyék - de különösképpen Szabolcs-Szatmár-Bereg megye - közös stratégiai vonása, hogy legfőbbképpen **ún. mélységi ellenőrzéseket** alkalmaznak, ez azt jelenti, hogy a határátkelőhelyeken és közelükben pl. 42-es és 49-es főút kevesebb az ellenőrzés. Ez megnyilvánul a határátkelőhelyek közelében realizálódott kevés ellenőrzések számában és arányában, ugyanis Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a határátkelőhelyeken összesen 10 db (a megyei ellenőrzések 1,44%-a), Hajdú-Bihar megyében pedig 161 ellenőrzés volt (a megyei ellenőrzések 1,44%-a). Összességében a határátkelőhelyeken történő ellenőrzések nem érik el a régiós ellenőrzések 0,5%-sem.

Az ellenőrzési stratégiák határozzák meg, az ellenőrzési pontok kijelölését. A régióban 2017-2021 között 159 ellenőrzési ponton végeztek **ellenőrzéseket** az áruszállítással és fuvarozással kapcsolatban. Az ellenőrzések pontok elhelyezkedése és esetszámai nagy szóródást mutatnak. Az esetszámok alapján létrejött klaszterek közül két markánsan elkülönülő típus azonosítható: ún. fix pont (a nagyobb forgalmú utakon, ami nagyobb számú ellenőrzésre kínál lehetőséget), demonstratív jellegű (ahol kevesebb számú ellenőrzésre van lehetőség az áruszállítási és fuvarozási forgalomból adódóan).

Az ún. fix pontok és a demonstratív ellenőrzési helyek elkülönítését szolgáló szempontot az öt év alatt megvalósult ellenőrzések száma alapján jelöltem ki. A fix pontok, ahol 1000 feletti ellenőrzési jegyzőkönyv készült, a skála másik végén a demonstratív ellenőrzési pontok állnak, ahol 100 db alatti jegyzőkönyv készült.

Az ún. **fix pontok** az Észak-Alföldi régió ellenőrzési pontjainak csupán 6%-a, de itt realizálódik a régiós ellenőrzések 70,29%-a, a régiós meghíányolási jegyzőkönyvek 58,95%-a. A régió ellenőrzési pontjainak 72,32%-a **demonstratív ellenőrzési pont**, ahol az ellenőrzések 6,2%-a, és a régiós meghíányolási jegyzőkönyvek 7,86%-a realizálódott, tehát az áruszállítási és fuvarozási szempontból kisebb forgalmú ellenőrzési pontokon kevesebb meghíányolási jegyzőkönyv készül.

Ennek alapján a három stratégia: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a **szűrő**, Hajdú-Bihar megyében a **demonstratív** és Jász-Nagykun-Szolnok megye pedig a kettő közötti **középutas** stratégiát alkalmazta. A demonstratív stratégiában a prevenció, a szűrő stratégiában pedig a szabályszegések számának minél nagyobb felderítése érvényesül. Demonstratív hatósági jelenléttel egyes szabályszegések megelőzhetőek lennének (a hatósági jelenlét következtében nem követik el az adott cselekményt), más részük viszont a kormányhivatalok szankcionálása miatt szorulhatnak vissza. Természetesen a közigazgatási bírságolás nem a fő missziója a Megyei Közlekedési Hatóságoknak, hanem ez csak egy eszköz a hatóság kezében a közlekedésbiztonság érdekében. Ebből kifolyólag mindkét stratégia a közlekedésbiztonságra fókuszál, csak más-más megközelítésben. A szűrő és a demonstratív stratégia nem kizárólagos egyik megyében sem, hanem ezek a vonások érvényesülésének mértékében vannak különbségek. A stratégiaválasztásban már az előzőekben említett okok között földrajzi szemléltű is van, amely szerint Szabolcs-Szatmár-Bereg három különböző típusú határhoz közeli fekvése miatt kapufunkciót tölt be, ezáltal a szabályszegések minél teljesebb körű megszürése alapvető fontosságú.

A stratégiák meglétét bizonyító eredmények:

- Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az **ezer ellenőrzés feletti értékeket adó pontok száma (TOP 10)** itt a legtöbb (5 db), ahol a Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ellenőrzéseinek 70,29%-a valósult meg. Ezzel szemben Hajdú-Bihar megyében két fix ellenőrzési pont van, és itt valósul meg a megyei ellenőrzések 33,99%-a. Jász-Nagykun-Szolnok megyében 3 db fix pont van, és itt volt a megyei ellenőrzések 69,42%-a. A TOP 10 ellenőrzéseinek fele Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéhez (51%), harmada Jász-Nagykun-Szolnok megyéhez (36%) és egynolcada a Hajdú-Bihar megyéhez kötődik (13%). A TOP 10 meghíányolási jegyzőkönyvei ugyanilyen arányokat mutatnak. A 100 alatti ellenőrzési pontokon végrehajtott ellenőrzések alapján a megyék adatai éppen fordított sorrendben jelennek meg: ellenőrzések fele Hajdú-Bihar megyében (47%), egyharmada Jász-Nagykun-Szolnok megyében (31%), egynegyede Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében realizálódott, a meghíányolási jegyzőkönyvek megoszlása is hasonló arányú.

- Hajdú-Bihar megyében az ellenőrzési pontok 79,45%-a a kisebb számú ellenőrzési pontokhoz tartozik (**100 ellenőrzés alatti kategóriák**). Ezzel szemben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ezek aránya a legkisebb 63,83%, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig 69,23%.

- E tényekből adódóan Hajdú-Bihar megye stratégiája, hogy az **ellenőrzési pontok szóródása** nagyobb, azaz több helyen megjelenik a hatóság és az adott ponton kevesebb ellenőrzéseket végez a forgalom nagyságából adódóan, ez a demonstratív jelleget erősíti, amely az egyik közlekedésbiztonsági stratégia (Láthatóvá válás). Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az ellenőrzési pontok fókuszaltabbak, itt inkább a kevesebb ellenőrzési pont és az adott ponton több ellenőrzés szemlélet valósul meg. Ez a megye stratégiája szűrő jellegű, hiszen ebben a megyében 1000 feletti ellenőrzési pontokon a meghíányolások száma is magasabb. A fix pontokon készült Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a megyei meghíányolások 66,73%-a, Hajdú-Bihar megyében pedig a megyei meghíányolások 35,32%-a. (Ez az arány Jász-Nagykun-Szolnok megyében 64,29%).

A különböző ellenőrzési stratégiák következményei:

- **Az ellenőrzések száma szerint**, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében volt a legtöbb ellenőrzés a vizsgált időszakban (17288 db), a legkevesebb pedig Hajdú-Bihar megyében (9358 db), Jász-Nagykun-Szolnok megye ebből a szempontból középutas orientációjú (12269 db). Ez az ellenőrzési stratégia hatással van a **közigazgatási bírságok számára** is, azaz általánosságban elmondható, hogy az ellenőrzések számának csökkenésével, csökken **a meghíányolási jegyzőkönyvek száma**, és ezáltal a közigazgatási bírságok száma is. Ezt támasztja alá, hogy Hajdú-Bihar megyében szabták ki a legkevesebb közigazgatási bírságot (613 db), a legtöbbet pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (1057 db) Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig 800 db közigazgatási bírság kiszabására került sor.

- A szűrő jellegű **stratégia érzékenyebb az ellenőrzések, illetve ezzel összefüggésben a kiszabott bírságok számának változására**, melyet az alábbi példa támaszt alá: A COVID-19 járvány miatt minden megye csökkentette ellenőrzési számait, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az ellenőrzések száma 2020-ban lecsökkent az előző év 42%-ra, és kiszabott közigazgatási bírságok pedig az előző év 47%-ra estek vissza.

Ezzel szemben Hajdú-Bihar megyében az ellenőrzések száma lecsökkent 2020-ban az előző év 47%-ra, és a közigazgatási bírságok esetében ez a csökkenés kisebb volt (előző év 84%-a).

Jász-Nagykun-Szolnok megyében az ellenőrzések lecsökkentek az előző év 71%-ra a közigazgatási bírságok pedig 81%-ra estek vissza.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a szűrő stratégia miatt volt nagyobb a visszaesés, mert főleg a nemzetközi fuvarozás volumene esett vissza a nagyforgalmú tranzit útvonalakon. A belföldi fuvarozás visszaesése kisebb volt és a Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság a kisebb forgalmú, főleg a belföldi fuvarozás által használt közlekedési utakon is gyakrabban van jelen.

A COVID-19 pandémia éreztette hatását a 2020. évben a Hajdú-Bihar megye és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye magyar/külföldi ellenőrzési és kiszabott közigazgatási bírság adatainak nagymértékű változásaiban is, mert a járvány miatt a kisebb visszaesést elkönyvelő belföldi áruszállítás és fuvarozás egy része az alsóbb rendű utakon történik. Ezeken az utakon a Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság jelenléte meghatározó így a magyar honosság ellenőrzési számai ebben a

megyében kisebb visszaesést (2019. év 51%-ra) realizáltak (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: 2019. év 51%-a).

- A Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság a demonstratív stratégiából adódó kevesebb közigazgatási bírságot **eljárásrendi lépéssel kompenzálja**. Ennek lényege, hogy 2021-től (a Szankció Tv hatályba lépését követően) a jogszabályi lehetőséget kihasználva nem alkalmazza a figyelmeztetést, mint szankciót, emiatt is 2021-ben a honosságra tekintett nélküli mutatóban a bírságok száma erőteljesen növekedett, elérte az előző év (előző év=100%) 155%-át, a másik két megyében pedig a figyelmeztetések alkalmazásával a csökkenés jellemző. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az előző év 55%-ra, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig 58%-ra esett vissza a honosságra tekintett nélküli bírságmutató az előző évhez képest. Ez utóbbi két megye a figyelmeztetések alkalmazásával a preventív jelleget erősíti.

- A stratégiai különbségek következménye az is, hogy az eltérő ellenőrzési stratégiából adódóan a **meghiányolás fajlagos mutató** (100 adott úttípuson történt ellenőrzés/meghiányolás) a mellékhálózaton Hajdú-Bihar megyében a legmagasabb (7,48), és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében pedig a legkisebb (4,97), az elsőrendű utakon ez az arány pedig fordított (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye: 7,13, Hajdú-Bihar megye 6,04. Jász-Nagykun-Szolnok megye adatai ebben a tekintetben a két megye közötti értéket mutatják (elsőrendű 6,48, mellékhálózat 5,75). Az eltérő stratégiák, következményei megnyilvánulnak az utak rendisége alapján vizsgált ellenőrzések és meghiányolások arányaiban is.

- Az ellenőrzések és az **utak rendiségbeli hosszúság arány** vizsgálata szerint Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a mellékhálózat hosszának arányához viszonyítva az ellenőrzések aránya a legnagyobb arányban alul reprezentált, a legkisebb aránybeli különbségek pedig Hajdú-Bihar megyében vannak.

Válasz (5):  A megyei Közlekedési Hatóságok különböző stratégiákat alkalmaznak ellenőrzéseik során, és a stratégiákból adódó különbségek hatással vannak az ellenőrzöttek számára és a honosságbeli arányaira, a stratégiák különböző érzékenységek a külső hatásokra pl. COVID-19 pandémia. A különböző stratégiák következményei megjelennek az ellenőrzések és a közigazgatási bírságok számaiban és az elsőrendű utak valamint a mellékhálózat meghiányolási fajlagos mutatóiban is.

*Kérdés 5.: Hol helyezkednek el a **főbb ellenőrzési pontok** és milyen arányosság van a főbb ellenőrzési pontokon (1000 db feletti ellenőrzési klaszter) az ellenőrzések, valamint az átlagos tehergépkocsi forgalom között?*

Hipotézis (6): A főbb ellenőrzési pontok **ipari területek** közelében vannak.

Hipotézis (7): A főbb ellenőrzési pontokon az **ellenőrzések száma arányos az átlagos tehergépkocsi forgalommal**.

A kérdésre a válaszaimat a „Az Észak-Alföldi régió bemutatása a kutatás szempontjából” és „Az országos közúti közlekedési hálózaton és határátkelőhelyeken lévő ellenőrzési pontok” című fejezet alapján adom.

Az Észak-Alföldi régióban a vizsgált időszakban 10 helyen volt ezer db esetszám felett az ellenőrzések száma (TOP 10). Ez a tíz ellenőrzési pont a régió ellenőrzési pontjainak csupán 6%-a, mégis ezek adják a régiós ellenőrzések 61,29%-át, a régiós meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek 58,95%-át.

Főbb ellenőrzési pontok elhelyezkedése:

- A 4/95. kmsz-ben lévő ellenőrzési pont Szolnok nyugati határában található, ennek közelében ér véget a 4-es sz. főúthoz csatlakozva a 32-es főút és a közelben csatlakozik a 402-es út is. Teherforgalom alapján ez a 4-es sz. főút egyik legnagyobb teherforgalmi terhelésű (3523 j/nap) szakasza Jelentőségét növeli a **Szolnoki Ipari Park**.
- 4/264. kmsz: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Nyíregyházától délre helyezkedik el, 10 km-en belül elérhető az M3-as autópálya fel/lehajtó, továbbá a **Nyíregyházi Ipari Park felé** vezető út is innen kezdődik. Az ellenőrzési pont tehergépkocsi forgalmi adata a középmezőnyhöz tartozik (900 tehergépkocsi/nap), de az ellenőrzések száma mégis magasabb.
- 4/119. kmsz: Jász-Nagykun-Szolnok megyében helyezkedik el, Törökszentmiklósnál. Az ellenőrzési pont közelében kezdődik a 46-os főút (Mezőtúr, Románia) és több kisebb jelentőségű út is csatlakozik (32127,32124,32126,42103). Az ellenőrzési pont súlyát emeli a Békéscsaba felől érkező forgalom, illetve a **Törökszentmiklósi Ipari Park**.
- 4/318. kmsz: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Kisvárdánál található, a 318-as főút és a 4153 - as út csatlakozása között. Forgalmi nagyságát a 4-es és a 318-as út, illetve a **Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet** adja.
- 4/196. kmsz: Hajdú-Bihar megyében Kaba és Hajdúszoboszló között található (sztdenderd forgalom)
- 4/175. kmsz: Hajdú-Bihar megyében a megyehatáron lévő, forgalmas csomópont, mert a Romániával összekötő 42-es és a 4 főút csomópontja közelében Püspökladánynál fekszik. (sztdenderd forgalom)
- 38/27. kmsz: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Nyírtelek és Rakamaz között van, az átmenő forgalom mellett a megyeszékhely ipari dominanciája miatt meghatározó szerepű (sztdenderd forgalom).
- 471/48. kmsz: A 471-es másodrendű főút Debrecen és Mátészalkát köti össze. Az ellenőrzési pont Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található Nyírbátor és Nyírbogát között. Fontosságát a **Nyírbátorban működő ipari park** adja.
- 31/101. kmsz: Jásznapáti és a szomszédos megye Heves települése között helyezkedik el. Az ellenőrzési pont szerepét növeli, hogy a **Jásznapáti Ipari Park** a közelben található, a 31-es főút a 32132-es út csatlakozásánál. Az ellenőrzési pont nagyságát főleg az előbb említett ipari park adja.
- 381/39. kmsz: A 381-es sz. út a 37-es és a 4-es utat köti össze (Sátoraljaújhely és Kisvárdánál húzódik), az ellenőrzési pont a II. Rákóczi Ferenc híd lábánál Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében van. **Jelentőségét a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet adja.**

Látható, hogy a Debreceni iparterületek közelében egy ellenőrzési pont sincs, amely a TOP 10-be tartozik, pedig a hajdúsági megyeszékhely gazdasági dominanciája a Tiszántúlon meghatározó.

A 10 ellenőrzési pontból hat az **elsőrendű 4. sz. főúton** található, ezek adják a régiós ellenőrzések 24,07%-át és a régiós meghíányolási jegyzőkönyvek 19,42%-át, 4 db ellenőrzési pont pedig a **másodrendű úthálózaton** található. A **határátkelőhelyeken és a gyorsforgalmi utakon** nincs e klaszterhez tartozó ellenőrzési pont.

Az **átlagos tehergépkocsi forgalom alapján** az ellenőrzések nagyságrendileg egyenkörűek egymással a 4/175. kmsz-ben, a 4/196. kmsz-ben és a 4/119. kmsz-ben, a többi ellenőrzési ponton (főleg az iparterületek közelében lévőknel) az ellenőrzések száma nagyobb.

Válasz (6):  Az ezer feletti darabszámú ellenőrzési pontok a forgalom nagyságának megfelelően lettek kijelölve.

Válasz (7):  A 10 db főbb ellenőrzési pont közül 7 db azonosítható ipari területek közelében.

Kérdés 6.: Milyen összefüggés mutatható ki az Észak-Alföldi útjait gyakrabban használó és szabályszegést elkövetők származási országai, valamint a jellemző szabályszegési típusok között?

Hipotézis (8): Az Észak-Alföldi régió közúti közlekedési hálózatát leggyakrabban **a régióval szomszédos országok** képviselői használják áruszállítás és fuvarozás céljából

Hipotézis (9): A **magyar és külföldi** honosságok áru fuvarozás és szállítás területén elkövetett **szabályszegéstípusai különböznek.**

Hipotézis (10): Az elkövetett **szabályszegéstípusok és az elkövetők honossága között szoros korreláció van.**

A leggyakoribb úthasználók megválaszolását kétféleképpen lehet megközelíteni az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti összetételét vizsgáló fejezetben leírtak alapján. Mindkét megközelítés esetén a válaszokban lévő honosságok ugyanabból a körből kerülnek ki, csak a sorrendiség különbözik.

Területi megközelítésben:

A külföldi honosságok ellenőrzési összesített adatai alapján **a régióban, mint területi egységben:**

- A vizsgált időszakban 8325 db külföldi honosságút ellenőriztek a régió Közlekedési Hatóságai, amely 20 féle honosság szerinti összetételt mutat.
- A külföldi honosságok ellenőrzésének adatai alapján kitűnik, hogy a vizsgált időszakban a román (60,31%), a lengyel (12,08%) és az ukrán (10,32%) külföldi honosságok a leggyakrabban ellenőrzöttek az Észak-Alföldi régióban, így ezek a honosságok fordulnak meg legtöbbször a régió útjain.

A megyékben, mint területi egységekben:

- Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megyében 20 féle honosságút, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig 19 különböző külföldi honosságút ellenőriztek (**honosság szerinti diverzifikáció**)
- **Hajdú-Bihar megyében** a román honosságok leggyakrabban ellenőrzött honosság (66,41%), amely a megye által ellenőrzött külföldi honosság kétharmada. A második és a harmadik legtöbbet ellenőrzött külföldi honosságú a lengyel (516 db, 16,6%) és az ukrán (126 db, 4,05%) volt.
- **Jász-Nagykun-Szolnok megyében** az ellenőrzöttek 78,48%-a román honosságú volt (2028 db), majd ezután nagy különbséggel jelennek meg az adatokban a második legtöbbet ellenőrzött lengyel (187 db, 7,24%) és ezt követik a szlovák honosságúak (121 db, 4,68%).
- **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében** a román honosságúakat ellenőrizték a legtöbb esetben (926 db), amely a megye által ellenőrzött külföldi honosságú 35,28%-a, ezt követi az ukrán honosságúak ellenőrzési száma: 721 db (27,38%). A harmadik legtöbbet ellenőrzött a lengyel honosságú (303 db, 11,51%). Kiemelkedik még mind számbelileg, mind arányaiban a szlovák honosságúak ellenőrzési számai: 277 db (10,52%).

Honosság szerinti vizsgálatban:

- A **román** honosságok minden megyében nagy számban fordulnak elő, melyet bizonyít, hogy az ellenőrzött honosságok közül, mind a regionális adatokban, mind a megyénkénti adatokban, illetve a bírságok ugyanilyen adataiban a román honosságok foglalják el jelentős esetszámmal az első helyet. Ha a leggyakoribb szabályszegők megyénkénti ellenőrzési adatait vizsgáljuk, akkor látható, hogy a román honosságok ellenőrzésére legnagyobb arányban Hajdú-Bihar (41%) és Jász-Nagykun-Szolnok megyében (40%) került sor. Románia számára Nyugat-Európa irányába a kapcsolatot Magyarország jelenti, továbbá a történelmi hagyományokra épülő gazdasági kooperáció, amelynek egyrészt a határ két közvetlen oldalán lévő vállalkozások, valamint a VIA Carpatia a motorja. A magas értékek ezért nem tekinthetők meglepőnek.
- A **lengyel** honosságúak a 2. helyen állnak a régiós ellenőrzések száma alapján. A lengyel honosságú ellenőrzöttek megoszlása megyénként adataiból kiderül, hogy e honosság leginkább Hajdú-Bihar (51%) és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (30%) fordulnak elő. A lengyel

honosságok magas száma és arányai is meglepően magasak, melynek oka legfőbbképpen, hogy Lengyelország a térség egyik legnagyobb gazdasága és a lengyelek az EU fő közúti áruszállítói és fuvarozói.

- Az **ukrán** honosság a harmadik leggyakrabban ellenőrzött (859 db), döntően Szabolcs-Szatmár-Bereg megye útjain fordulnak elő (84%), legritkábban pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében (1,8%). Ha az ukrán gazdaság háború előtti méretét nézzük, akkor jóval nagyobb ellenőrzési számokra és arányokra lehetett volna számolni.

- Régiós szinten a negyedik leggyakrabban ellenőrzött honosság a **szlovákok**, akik Hajdú-Bihar (51,29%) és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (30,12%) használják a közúti infrastruktúrát áruszállítás és fuvarozás céljából, ennek okai a történelmi hagyományok, illetve az erre épülő Via Carpatia együttműködés.

- A várakozásokkal ellentétben a régióban csak az ellenőrzött külföldi honosságok 0,17%-át tették ki az **orosz** honosságok a vizsgált időszakban³⁸. Oroszország számára Európa nyugati felével fontos összekötőkapocs Kijev-en keresztül az V. Páneurópai közúti folyosó, ennek ellenére az orosz honosságúakat csak 114 esetben ellenőriztek, ebből 109 esetben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében került sor. Ennek az lehet az oka, hogy az Oroszországból érkező áruk nagy része vasúton érkezik - melynek fontos pontja a Záhony-Csap-Ágcsernyő logisztikai térség, valamint a közúti áruszállításban preferáltabb a II. sz., Berlin-Poznań-Varsó-Breszt-Minszk-Szmolenszk-Moszkva-Nyizsnij Novgorod, és a szintén Kiev végpontú III. sz. Berlin/Drezda-Wrocław-Katowice-Krakko-Lviv-Kijev korridor.

A kérdés szabályszerkesztéstípusokra vonatkozó részével „A közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszerkesztések típusai az Észak-Alföldi régió Megyei Közlekedési Hatóságainak összesített adatai alapján” című fejezet foglalkozott.

Külföldi és magyar honosság klaszter:

A két leggyakoribb közigazgatási bírsággal sújtott szabályszerkesztés esetében nincs különbség a magyar és a külföldi honosságúak között, hiszen a képzeletbeli dobogó első fokán a **vezetési és pihenőidőre**, valamint második helyen a **tachográf és menetíró készülékek** használatára vonatkozó előírások megszegése áll. A differencia, azonban itt is fellelhető, mert a magyar honosságúak esetében kiegyenlített százalékban van jelen e két szabályszerkesztés (35%-35%), addig a külföldi honosságúak esetében nagyobb az eltérés (43%-38%). A harmadik leggyakoribb szabályszerkesztés esetén már eltér a magyar és a külföldi honosságúak mintázata. A **külföldi honosságúak** által elkövetett közigazgatási bírsággal sújtott szabályszerkesztés a **jármű és rakománybiztonság** (8,3%), addig a **magyar honosságúak** esetében **okmány szabályszerkesztéstípus** (13,3%).

Külföldi honosságú klaszteren belüli vizsgálat

A leggyakoribb közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok megítélése is kétféle megközelíthetőségben értelmezhető. Egyrészt mennyiségi, másrészt pedig fajlagos mutató alapján. **Mennyiségi oldalról vizsgálva** a leggyakoribb szabályszerkesztők sorrendje a következő: román (479 db), lengyel (110 db), szlovák (73 db), ukrán honosságú (66 db). **A közigazgatási bírság fajlagos mutató (100 honos ellenőrzés/közigazgatási bírság) alapján** szlovák (14,93), lengyel (10,93), román (9,54) ukrán (7,68) honosságú. Mindkét vizsgálati szempont eredményeiben csak felsorolt honosságok sorrendiségében van különbség, de összetételében nem.

Külföldi honossági klaszter szabályszerkesztéstípusok oldaláról megközelítve:

A román és a lengyel honosságok esetében a leggyakrabban előforduló szabályszerkesztéstípus a **vezetési és pihenőidő**, a szlovák és az ukrán honosság pedig a **menetírókészülék és tachográf** szabályszerkesztés típust követték el legtöbbször. A második leggyakrabban elkövetett szabályszerkesztés típus a lengyelek és románok esetében a menetírókészülék és tachográf, a szlovákok esetében a vezetési és pihenőidő és az ukránok esetében pedig a jármű és rakománybiztonság. A harmadik leggyakoribb szabályszerkesztés esetén a honosságok mintázatában az ukrán, szlovák és lengyel

³⁸ Az orosz-ukrán háború kitörése óta az orosz honosságúak aránya csökkent.

honosságoknál a **bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás** található. Az ukrán honosságnál a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás szabályszegés egyenlő arányban van a vezetési és pihenőidővel. A gyakran előforduló szabályszegéstípusoknál ki kell emelni, hogy **az okmányok szabályszegés** a szlovák honosságok egyik karakter jellemzője (9,59%), mert a többi kiemelten vizsgált honosság közül a lengyelek és ukránok esetében nem, és a román honosság esetében is minimális mértékben (3,13%) fordult elő.

A külföldi honosság klaszterben a honosság alapján:

A **szlovák** szabályszegők legtöbbször a menetírókészülék és tachográf (42,47%) szabályszegés típust követik el, emellett nagyarányú a vezetési és pihenőidő szabályszegés típus is (30,14%). Kisebb arányú a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás (9,59%) és az okmányok szabályszegés típus (9,59%).

A közigazgatási bírsággal szankcionált **lengyel** nemzetiségűek fele a vezetési és pihenőidőre (53%), az egyharmada (32%) a menetírókészülék és tachográfra vonatkozó rendelkezéseket sértette meg. A bérelt járművekkel végzett közúti áruszállítás volt a harmadik leggyakoribb szabályszegéstípus (9%).

A **román** szabályszegők leginkább vezetési idő és a pihenőidő (47,39%) valamint a menetírókészülék és tachográf (37,58%) szabályszegés típust követték el, továbbá - az ukránoknál alacsonyabb arányban - a jármű és rakománybiztonságot. (5,01%).

Az adatok megmutatták, hogy az **ukrán** honosság jellegzetessége a menetírókészülék és tachográf (53,03%), valamint a jármű és rakománybiztonság (34,85%) szabályszegéstípus, továbbá, hogy a vezetési és pihenőidő (6,06%) szabályszegést itt követték el a vizsgált főbb szabályszegő honosságok közül arányaiban a legkevesebben. Éles különbséggé jelenik meg, hogy az ukrán honosságúakra csak négyféle közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegéstípus jellemző, szemben a többi honossággal, ahol 6-8 féle szabályszegéstípus fordult elő.

Válasz 8.:  A régió közúti közlekedési hálózatát áruszállítás és fuvarozás szempontjából leggyakrabban a régióval szomszédos honosságok használják.

Válasz 9.:  Többnyire igaz: A magyar és a külföldi honosságok között az első két leggyakoribb szabályszegéstípus tekintetében nincs, csak a mértékében van különbség, a többi szabályszegés típus esetében nagyobb eltérések vannak.

Válasz 10.:  A leggyakoribb szabályszegő külföldi honosságok által elkövetett szabályszegéstípusoknak országonként eltérő specifikumai vannak.

9.2. Az értekezés új és újszerű eredményei

A kutatás témája több szempontból is **újdomságnak** számít:

- A **kevésbé kutatott áruszállításra és fuvarozásra fókuszál**, azon belül is a célcsoport által elkövetett szabályszegésekre koncentrált, különösen igaz ez abban a tekintetben, hogy a földrajz és a közigazgatás szemüvegén keresztül elemzi az adatokat, tendenciákat és ezek szellemében vonja le konzekvenciáit.

- A szabályszegések elemzése **tágítja a bűnözésföldrajz lehetséges kutatási területét**, mert a bűnözésföldrajz a jogszabályok megsértésének földrajzi vetületét veszi célkeresztbe. A bűnözésföldrajz eddig csak a bűncselekményekre koncentrált, a kutatók elvi szinten már felvetették a szabálysértések vizsgálódását is, de tudomásom szerint eddig még eddig nem vetődött fel a szabályszegések vizsgálata.

A disszertáció kapcsolódik a **közigazgatási földrajz**hoz egyrészt, bemutatta a Közlekedési Hatóság történetét kialakulásától napjainkig, így konkrét példával támasztotta alá a közigazgatás centralizációs és decentralizációs szakaszait, illetve szervezeti egységeinek hatás - és illetékességi

köréből adódó földrajzi vetületeit. Napjainkban a közigazgatásban a centralizáció érvényesül, melynek decentralizációs eszköze a Kormányhivatal, így a Közlekedési Hatóság is, ennek a decentralizációs eszköznek a része. Másik kapcsolódási pont a közigazgatásföldrajzhoz a hatósági eljárások sajátosságai és ennek földrajzi vetületei és ezekkel válik e tudományszegmes részévé.

A dolgozat az ún. klasszikus **közlekedésföldrajzhoz** tartozik, mert leképezi a meglévő gazdasági-társadalmi kapcsolatokat, erre jó példa, a Kassa-Tiszaújváros-Nyíregyháza-Debrecen-Nagyvárad kooperációs növekedési tengely meglétét alátámasztó román, szlovák honosságúak nagy száma, mind az ellenőrzésben, mind a közigazgatási bírságokban. Ezzel párhuzamosan a tudomány modern vonala is fellelhető, ugyanis a közigazgatás nézőpontjából az interdiszciplináris látásmód is azonosítható.

Újszerű eredményei legfőbbképpen a Megyei Közlekedési Hatóságok **ellenőrzési stratégiáinak feltárásában** nyilvánulnak meg.

Hiánypótló jellege megnyilvánul abban is, hogy nyilvános statisztikák elérhetetlensége miatt, útmutatás, arra vonatkozóan, hogy **mely külföldi honosságok használják leggyakrabban a régió közúti infrastruktúráját**. Kevés a szakirodalma a Megyei Közlekedési Hatóság történeti fejlődésére, továbbá az áruszállítás és fuvarozás területi és ágazaton belüli összefüggéseiről.

9.3. Gyakorlati hasznosítás és további kutatási lehetőségek

Gyakorlati hasznosítás:

- **Bűnözésföldrajzi alkalmazás:** A tanulmány gyakorlati felhasználása segíti a közúti ellenőrök mindennapi munkáját, mivel a tanulmány eredményei összekapcsolhatók a **prediktív analitikával**. A másik fontos előnye a prediktív analitika alkalmazásának, hogy az előrejelzés valószínűsíti, hogy mely szabályszegéstípusok valószínűbbek az ellenőrizendő honosságoknál, ebből kifolyólag az ellenőrzés nagyobb mértékben fókuszálható.

Ha megvizsgáljuk a különféle prediktív szoftvereket, akkor láthatjuk, hogy ezek szinte kizárólag bűncselekmények előrejelzésére szolgálnak. Az úgynevezett „street crime” típusú bűncselekmények előrejelzésére (pl. rablás, zsebtolvajlás, autópálya, betörés, kerékpárlopás, fegyveres rablás) használják, vagyis az utcán elkövetett bűncselekményeket tudják előre jelezni ezek a szoftverek.

Tekintettel arra, hogy a szoftverek matematikai statisztikai elveken és kriminológiai elméleteken alapulnak, elviekben bármilyen cselekményt előre tudnak jelezni. Ezen véleményemet Traub Ferencnek a közlésére alapozom (Mátyás et al., 2020), aki az első magyar megelőző rendészeti szoftver megalkotója. Szerinte bármely olyan cselekmény előre jelezhető, amelyet kellően nagy esetszámban követnek el, így például a legtöbb közlekedési baleset típus is. E szoftverek egy forró pontos térképen jelzik azt, hogy az elkövetkező időintervallumban mikor, hol és milyen típusú bűncselekmény elkövetése várható.

A jelenleg „piacon” lévő szoftverek döntő többsége bűnügyi szoftver, vagyis bűncselekmények előrejelzésére szolgál. A megelőző szoftverek viszont megjelentek a közlekedésbiztonság területén is. Az elmúlt néhány évben egyre több ilyen szoftver jelent meg a rendszet területén. Ezek többsége azonban tesztverzióban működik. Mátyás Szabolcs szóbeli közlése alapján szereztem arról tudomást, hogy 2024-ben indult a Nemzeti Közfoglalkoztatási Egyetemen a Pécsi Rendőrkapitányság közreműködésével egy olyan kutatási projekt, amelynek a célja egy közúti baleset előrejelzését szolgáló szoftver megalkotása.

A szabályszegések esetében a bűncselekményekhez hasonlóan megjeleníthetők lennének a jövőben bekövetkező szabályszegések. Annak ellenére, hogy tudomásom szerint erre még nem volt példa az elérhető irodalmi források alapján, érdemes megfontolni a közúti áruszállítás és fuvarozás esetében is a prediktív analitikán alapuló előrejelzéseket, mert ez segíti a szabályszegések minél szélesebb körű felderítését, ezzel is hozzájárulva a közlekedésbiztonsághoz. Ez fokozottan érvényes az egyre növekvő volumenű áruszállítás és a fuvarozás területére, ahol vizsgált szabályszegéstípusok többsége közlekedés biztonsági szempontból nagy kockázatú, mivel a közlekedésben nagyobb összértékű, mozgási energiájú járművekkel vesznek részt és szállított áru fajtája is különböző veszélyességi kockázatú lehet. Mindezek mellett hazánk földrajzi fekvéséből adódóan a közlekedésbiztonság még hangsúlyosabb az áruszállítás és fuvarozási szegmensben, hiszen

országunk földrajzi fekvése meghatározza, hogy a Kárpát –medence –mint a történelem folyamán mindig is fontos átjáró- a kontinens É-D-i és K-Ny-i részeinek elérhetőségében.

E terület esetében is a nemzetközi együttműködés fontos eredményeket hozhatna. Véleményem szerint a jövőben lehetne több ország részvételével egy olyan adatbázist létrehozni, amely alapjául szolgálhatna egy közös szoftver megalkotásához. Ezt jelen körülmények között az Európai Unióhoz csatlakozott országok esetében látom kivitelezhetőnek, részben az adatvédelmi jogszabályok miatt.

- **Döntéstámogatás:** A kutatás iránymutatást adhat nemcsak a közúti ellenőrök számára, hanem **a döntéshozók számára** is a szabályszegések minél szélesebb körű felderítésében, mivel az áruszállítással és fuvarozással foglalkozó vállalkozások és gépjárművezetők, valamint a közúti és telephelyi ellenőrzéssel foglalkozó kormánytisztviselők is számos javaslatot fogalmaztak meg: A kérdőívekből megállapítható, hogy nagy szükség van **korszerű és több technikai eszközre** (mérőműszerek, gépjárművek), **informatikai háttértámogatásra**, a **szakrendszerek szinkronizálására**, és **az adatokhoz online hozzáférésre** (Központi Járműnyilvántartás, VÉDA, TSM rendszer, GKI kártya, lakcímnnyilvántartó) és ennek révén az eKözigazgatás színvonala is javulna. A válaszadók hiányolták a **szakmai továbbképzéseket**, az eKözigazgatáshoz kapcsolódó technikai oktatást is, továbbá, mivel több válaszadó negatívumként nevesítette a problémás ügyfeleket, ún. **konfliktuskezelési tréningre** is lenne igény. Az **alacsony nyelvismeret** is javításra szorulna, egy angol alapfokú nyelvi oktatás segítségével. Az ellenőrzések, meghiányolások és az utak rendisége vizsgálat eredményei alapján, pedig **több ellenőrzésre lenne szükség az autópályákon és határátkelőhelyeken**. A vállalkozásoknak és a gépjárművezetőknek is feltűnt, hogy az ellenőrzés **sok adminisztrációs terhet** jelent és ez a megállapítás egybecseng az ellenőrök véleményével. Megjelent **az együttműködés fokozása** érdekében a több kommunikáció és tájékoztatási igény is a vállalkozók és gépjárművezetők részéről.

- **Jogalkotás támogatása: Jogszabály módosítási javaslatok** is érkeztek - a kutatási területen kívül eső személyszállítás területére is- amelyek érintik a belföldi és nemzetközi utak és a meghiányolási jegyzék pontosítását, a járműkategóriák részletesebb lebontását az alkalmazandó jogszabályokban és a szakterület komplexitásából is adódó deregulációt. **A jogalkotáshoz köthető** a helyszíni bírság kiszabás jogi feltételének megteremtése is. A javaslat szerint a helyszíni bírságot **bankkártyával lehetne kifizetni**, amely maga után vonhatná a bírságtételek csökkenését, valamint a kisebb súlyú szabályszegések esetén az oktatás, tájékoztatás lehetőségeire hívják fel a figyelmet a válaszadók.

Mindhárom megkérdezett szegmensből az ellenőrzés hatékonyságának növelése érdekében **újszerű ötletek** is megjelentek. Felmerült a **biztonságos megállítóhelyek számának növelése**, a **gépjárműátviteli felhatalmazás**, a **menet közbeni ellenőrzések** bevezetése, melynek egyik speciális formáját a drónokat is megemlítték. Ezen kezdeményezések jogszabályi hátterének létrehozása időszerű lenne.

- **Úttervezési iránymutatás:** Az **úttervezők mérnökök** számára is iránymutatást ad, abban a tekintetben, hogy legyenek figyelemmel, már a tervezési szakaszban a biztonságos megállítóhelyekre, mert pl. a Nyíregyháza Nyugati és Keleti elkerülő utakon nincs biztonságos ellenőrzésre alkalmas hely kialakítva.

További kutatási lehetőségek:

Tovább építkezési lehetőségekként kínálkozik a kiszabott közigazgatási bírságok pénzügyi oldalának vizsgálata. Részletesebben elemezve a kiszabott **közigazgatási bírság befizetési hajlandóságát**, valamint az adatok összevetése a járások társadalmi-gazdasági mutatóival. A téma időszerűségét támasztja alá, hogy az EU-ban a külföldi szabályszegőkre kiszabott bírságok 50%-át nem fizették meg, és ebből kifolyólag az EU elő irányozta közösségi szinten a bírság befizetési hajlandóság növelését (EC, 2023). A külföldi szabályszegők alacsony bírságbefizetési hajlandóságát a tapasztalatim is alátámasztják.

Tágabb területekre fókuszával, pedig az egész országot lefedő átfogó elemzés is hiánypótló lenne a szabályszegések vizsgálati keresztmetszetében.

A téma aktualitása miatt is origója a további kutatásoknak:

- A dolgozat az **orosz-ukrán háború** hatásait elemző további vizsgálat kiindulópontja, hiszen Románia és Szlovákia, Lengyelország szempontjából áruszállítási útvonalakból kiesett Ukrajna. E téma egyik kutatási kérdése, hogy a háború kitörése óta megnőtt-e a szlovák és a román, lengyel szállítók száma az Észak-Alföldi régióban, illetve látható-e a fent említetteken kívül más külföldi honosság számának emelkedése, amely a háborúra vezető vissza.
- A kutatás megalapozná egy **COVID-19** hatásainak teljesebb körű vizsgálatát is, hiszen már van egy rögzített elemzés a COVID-19 előtti és a COVID-19 járvánnyal sújtott évekről. Akkor lenne teljes a kép, ha a világjárvány utáni évek tendenciái is feltérképezésre kerülnének.
A világjárvány hatásait is érdemes lenne bővebben vizsgálni a magyar honosság körében. Ennek alapja járási szintű bontásban a 100 működő szállítással foglalkozó vállalkozásra jutó szabályszegések mutató lehetne (továbbiakban vállalkozási bírság mutató). Az Észak-Alföldi régió és a szomszédos megyék járásait analizálva megállapítható, hogy 49 járásban 2019 és 2020 között csökkent a vállalkozási bírság mutató értéke, 40 járásban pedig nőtt. Általánosságban elmondható, hogy a csökkenő tendenciát mutató járások nagyobb része magasabb JFM_19 –vel rendelkezik. A növekvő és csökkenő szabályszegésű járások földrajzi vetületeinek sajátos mintázata is kezdete a további vizsgálódásnak (56. melléklet).
- Lehetőségként kínálkozik a Schengeni határok kiszélesedése miatt a román és bolgár honosságok által elkövetett szabályszegések számában és típusaiban várható változások feltérképezése is.
- A bevezetőben említett jogszabályváltozások hatásainak elemzésére is szükség lenne, hiszen az engedélyhez kötött áru fuvarozási tevékenység **ellenőrzés keresztmetszete megnőtt**, az engedélyköteles járműveknek a legnagyobb megengedett össztömegű gépjárművek korlátjának lejjebb csúsztatásával.
- Az áruszállítás és fuvarozás két nagy árubázisa a belföldi fogyasztás és a kiskereskedelem, valamint az ipari termelés. A későbbiekben vizsgálható, hogy ezek a mutatók évenkénti változásai, hogyan befolyásolják a szabályszegések számát, továbbá, hogy a **Közúti Fuvarozási Árindex** (komplex mutató, amely megmutatja, hogy a gazdasági változások következményeként milyen nagyságú árváltozás indokolt) **változása és a szabályszegések számának változása között van-e összefüggés.**

10. SUMMARY

INTRODUCTION

Transporting goods by road is a complex socio-economic system that everyone encounters directly, indirectly or both. The actuality of road freight transport and freight research can be approached from four perspectives: on the one hand, from the perspective of the expected growth of freight transport activities, the prominence of traffic safety, our country's geographical location, and the strengthening of one of the less researched topics in the geographic literature.

According to the European Commission forecast, **a dynamic increase in freight performance is expected** in the 27 EU member states until 2050. This increase also affects the performance of goods transported by heavy and light commercial vehicles. In this segment, compared to the base year of 2005, a growth of 40-50% is forecast for 2050, even though the EU's White Book 2011 on transport policy set the goal that "by 2050, road freight transport of more than 300 km 50% must be taken over by other modes of transport" (EC, 2011, p.10).

With the growth of motorization, **traffic safety** has become more and more prominent worldwide, which is proven by nothing better than the fact that in 2020, the UN formulated the basic actions of traffic safety in a matrix that includes five pillars and four areas. The pillars (vehicles, road users, roads, effective emergency response, and road safety management pillar) and the areas (legislation, law enforcement, education, and technology) are closely related. Enforcing compliance with the rules is prominent among the areas (OECD, 2016).

Nowadays, even within the European Union, special attention is focused on traffic safety, which is characterized by the Vision Zero concept. The Vision Zero systemic concept ("ultimately no one will be killed or seriously injured in the road transport system") was first adopted by the Swedish Parliament as a policy innovation in the 1990s (Swedish Parliament, 1997a, 1997/98:TU4) and more and more countries worldwide have made traffic safety their focus. (Tingvall & Haworth, 1999; Johansson, 2009; Belin et al., 2012). This means that, although accidents are inevitable, serious and life-threatening accidents can be reduced. To this end, efforts must be made to develop traffic safety systems that tolerate human errors, facilitate rapid intervention in the event of danger and accidents, and focus on prevention (Tingvall & Haworth, 1999; Johansson, 2009; Kristianssen et al., 2018, Kim et al., 2017). As part of the third mobility package, the foundations of the Vision Zero systems concept were also adopted by the Commission of the European Union and formulated as a goal that by 2050, the number of people killed and seriously injured in road traffic accidents should approach zero (EC, 2018). At the same time, an intermediate goal appears, which foresees a 50-50% reduction in road deaths and seriously injured people by 2030 compared to 2019.

The EU Vision Zero principle defines the areas of intervention based on four pillars:

- Infrastructure-safe roads and roadsides,
- Safe vehicles,
- Safe road use,
- Fast and effective emergency response.

In order to achieve the goals, enforcing compliance with the rules is also of prime importance, which is why part of the "Communications" pillar is the sanctioning of violations of the law. (EC, 2019).

In addition to traffic safety aspects, economic and sustainable transport as a priority is emphasized even more by **Hungary's geographical location and economic policy situation**. From this point of view, a more in-depth examination of this topic is necessary due to Hungary's favorable geographical location. Because the country is located at the intersection of the routes connecting East-West and North-South Europe, it also enjoys a prominent role in the international transport of goods.

Examining violations of rules by road freight carriers and haulers is one of **the less-researched topics in domestic and international literature**. This finding is cumulatively true for research from a geographical perspective (Erdősi, 2002; Rodrigue, 2006; Derudder et al., 2019). Even though road freight transport is a fundamental component of the economy and society and an essential characteristic of competitive regions (Erdősi, 2002), it is, therefore, in the interest of this area to operate smoothly and to comply with legal conditions and regulations.

The thesis examines the road and site inspections carried out by the Government Offices of Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, and Szabolcs-Szatmár-Bereg counties (from now on referred to as the County Transport Authority) in their area of jurisdiction, as well **as the regional specifics of the administrative fines imposed due to the infractions established during these inspections**.

Road and site inspections cover **two target groups**:

- operators of vehicles with foreign official markings and drivers with foreign residence (hereafter referred to as foreigners),
 - operators of vehicles with Hungarian official markings and motor vehicle drivers residing in Hungary,
- who perform freight forwarding (carriage) and/or self-accounted road freight as an activity.

In addition to the availability of data, the primary motivating factor for the selection of the research area was the presence of an EU external and internal border and an administrative unit that is not located on the border. Another selection criterion was that among the counties located on the border, there should be a territorial unit that borders one or more countries, including non-EU countries.

Based on these criteria, the choice was made for **the North Great Plain region**, whose counties are:

- Hajdú Bihar county borders Romania (a country within the EU).
- Jász-Nagykun-Szolnok County is not a border county
- Szabolcs-Szatmár-Bereg county borders three countries (Ukraine - outside the EU, Romania, Slovakia - inside the EU).

The investigation covers **January 1, 2017, and December 31, 2021**. The definition of this framework is justified by significant legislative changes that affected the comparability of the data. By EU legislation and the legal harmonization of Mobility Package I, as of May 21, 2022, domestic or international road freight services for a fee will also be subject to a license for trucks with a maximum permissible total weight exceeding 2.5 tons. This milestone applied to trucks with a maximum permissible gross weight exceeding 3.5 tons in the previous period. As a result, the comparison of the statistical data from 2022 and beyond from the perspective of the topic would not be exact since the list of those inspected covers a broader range. From this point of view, I projected the five years backward.

SYSTEM OF RESEARCH QUESTIONS, OBJECTIVES, HYPOTHESES

I sought answers to the following research questions. The first four questions are directed at the characteristics and effects that influence inspections (border location, road network, COVID-19 epidemic, inspection strategy); three of them are external, and one is internal. The last two questions, following the logic of the administrative process of the inspection, first focus on the main inspection points and finally on the nationality and types of violations (Table 1).

Table 1 Research questions (Q), objectives (O) and related hypotheses (H)

Research questions	Objectives	Hypotheses
Q1.: Does the geographical location of the examined counties influence the inspection of foreigners and the number and composition of administrative fines?	O1.: To present the regional connections of the counties, prominent transport routes from the point of view of international traffic, and traffic at border crossings. O2.: To analyze the Transport Authorities' inspection and administrative fine data by nationality in a territorial (county) and time series analysis.	H1: The border location, as situational energy, greatly influences the volume and composition of inspection and administrative fines for foreigners, which is why Szabolcs-Szatmár-Bereg county shows different characteristics from Hajdú-Bihar county.
Q2.: What are the relationships between the county's road network composition and the number of inspections and deficiencies detected³⁹?	O3.: To present the road network structure of the counties. C4.: Analysis of data from inspections and deficiency reports based on freight traffic, specific index, and road length per territorial unit.	H2.: Inspections and deficiency reports are proportional to the length of the road network within the county and the average truck traffic in each county.
Q3.: How was the trend of infractions committed and subject to administrative fines during the examined period influenced by the COVID-19 pandemic? Are there differences by nationality and county in the changes in the number of administrative fines imposed?	O5.: To present the impact of the COVID-19 pandemic on domestic and international goods transport and freight. O6.: The temporal evolution of administrative fines at territorial levels and nationality clusters.	H3.As a result of COVID-19, the number of administrative fines has decreased due to the cross-section of goods transport and transportation and the decrease in the number of inspections in terms of all administrative fines, but this did not affect Hungarian and foreign motor vehicles to the same extent. H4.: The trends in administrative fines in border counties show a large decline due to the decrease in the cross-section of international goods transport and freight.

³⁹ deficiencies means technical defects and other instances of non-compliance found during technical inspection

Q4.: Are there any differences in the inspection strategies of the County Transport Authorities? If so, what does this manifest in, and what are the consequences?	O7.: To analyze the number of inspection points, inspections, and deficiency records, highlighting the correlations with road order and socio-economic development.	H5.: Due to the nature of public administration, the inspection strategies of the county Transport Authorities are the same.
Q5. Where are the main inspection points located, and what is the ratio between the inspections at the main inspection points (inspection clusters of over 1,000 units) and the average truck traffic?	O8. Clustering inspection points based on several factors (order of roads, cross-sectional truck traffic data, geographical location).	H6.: The main inspection points are near industrial areas. H7.: The number of inspections at the main inspection points is proportional to the average truck traffic.
Q6.: What correlation can be shown between the countries of origin of those who use the roads of the Northern Great Plain region more often and who commit infractions and the typical types of infractions?	O9.: To present the composition of foreign vehicles inspected and sanctioned with administrative fines in an examination by area and nationality. O10.: To present the frequency of foreign vehicles based on the ranking and specific index. O11.: Comparison of the types of infractions and the nationality data of the violators.	H8: The road transport network of the Northern Great Plain region is most often used by representatives of the countries neighboring the region to transport goods and freight. H9.: The types of infractions committed by Hungarian and foreign motor vehicles in goods transport and delivery are different. H10.: There is a close correlation between the types of infractions committed and the nationality of the perpetrators.

MATERIAL AND METHOD

I carried out the investigation of the research objectives with secondary investigations and primary research:

SECONDARY DATA SOURCES USED DURING THE THESIS

In the area of secondary data sources, I collected, systematized, and analyzed **the relevant domestic and foreign literature** published on the subject, and I also interpreted data from statistical databases.

Due to its interdisciplinary nature, the research of violations of rules sanctioned by fines affects several sciences, such as public administration, transport, law, and geography. Within geography, the research area is more organically connected to the geography of crime, transport, and public administration. In addition to organizing the specialized literature related to these areas, I prioritized

the review of the specialized literature dealing with traffic violations and clarifying the concepts discussed in the thesis. I also paid attention to the presentation of the Hungarian traffic authority when compiling the specialized literature sources.

The domestic statistical data are partially obtained from the Szabolcs-Szatmár-Bereg County Spatial Development Concept I., the exploratory and evaluation study establishing the spatial development concept of Hajdú-Bihar County and the Jász-Nagykun-Szolnok County Spatial Development Concept 2021–2030 I. Situation Survey and the Hungarian Chamber of Commerce and Industry, I used the documents "Developing and declining districts - 2017. Socio-economic profile of Hungarian districts based on the District Development Indicator" prepared by the Economic and Entrepreneurship Research Institute (MKIK GVI).

PRIMARY DATA SOURCES

An integral part of my primary research was the questionnaire survey among the participants in the administrative process of road and site inspections (due to the administrative peculiarities of the inspections only), individual and joint-stock entrepreneurs dealing with transporting goods and transport in Hungary, and motorists. The questionnaires prepared during my primary quantitative research also contained particular questions suited to the target group. I did not explain the evaluation of the questionnaires in a separate chapter but linked the questions topic-specifically to the chapters of the thesis. The questionnaire research and the approval of the questionnaires were carried out with the written permission of the head of the Szabolcs-Szatmár-Bereg County Government Office, and data protection and data management provisions were not violated.

I used several databases for the thesis. Part of the data is **called professional system** data; data on administrative fines was collected using the CSEKK ONLINE program managed by the Ministry of Innovation and Technology (ITM). In 2022, the ITM also provided data on the inspected persons' nationality; in 2023, the Ministry of Construction and Transport (ÉKM) provided data on the inspection points. In both cases, I applied for ministerial permits to use the data.

The other part of the domestic statistical data was provided by the database of the KSH, Magyar Közút Nonprofit Zrt. and the Hajdú-Bihar County Police Headquarters, as well as the Szabolcs-Szatmár-Bereg County Police Headquarters, and the international data by the Eurostat database. The research area affects many pieces of legislation, so I also reviewed the legal sources, one part of which is Hungarian and the other part of EU directives.

My work experience served as a significant base. At the Licensing, Technical and Consumer Protection Department of the Szabolcs-Szatmár-Bereg County Government Office, as a transport and administrative specialist, I participated in road inspections, I acted as an administrator in the administrative procedure for imposing administrative sanctions, I recorded the administrative fines in the specialized administrative systems (CSEKK program, Register of Administrative Sanctions), I registered the paid fines in the CSEKK program, I forwarded the decisions and data of those who did not pay the administrative fine to the NAV for execution via V-gate.

I used **specific indicators** to compare some subject areas, e.g., the specific indicator for administrative fines: the number of administrative fines imposed per 100 inspections, and the specific indicator for non-compliance: the number of deficiency reports per 100 inspections.

During the research, I formed **clusters** to draw conclusions and correlations, on the one hand, from the nationality data and, on the other hand, from the inspection points.

BASED ON MY SIX RESEARCH QUESTIONS, THE FOLLOWING RESULTS WERE OBTAINED

Question 1: Does the geographical location of the investigated counties influence the control of foreigners and the number and composition of administrative fines?

Hypothesis (1): The border location, as situational energy, greatly influences the volume and composition of control and administrative fines for foreigners, which is why Szabolcs-Szatmár-Bereg county shows different characteristics from Hajdú-Bihar county.

This question is reflected in the chapters "Inspection of inspections and imposed administrative fines by nationality," "Time interval analysis of inspections and imposed administrative fines," and "Presentation of the "Northern Great Plain region from the point of view of research."

The results supporting the influence of border clearance:

- The Hajdú-Bihar County Transport Authority inspected the most foreign vehicles (3108), which is 37.33% of the regional **inspections** on foreigners. The fewest foreigners were inspected in the centrally located county of Jász-Nagykun-Szolnok (2,584).
- The Szabolcs-Szatmár-Bereg County Transport Authority imposed administrative fines on foreign violators in most cases, both numerically (513) and in percentage, which is 58.83% of the administrative fines imposed on foreigners in the region.
- The proximity of the Ukrainian border is the reason why 83.93% of the Ukrainian vehicles inspected in the region were inspected in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (721), and the least in Jász-Nagykun-Szolnok county (12), and only Szabolcs - In Szatmár-Bereg county, Ukrainian vehicles were fined (66 units).
- Among the examined counties, in Szabolcs-Szatmár-Bereg County, the numerical difference between the three most frequently inspected and administratively fined nationalities is smaller.
- Even though the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg does not have a border crossing open for freight traffic towards neighboring Slovakia, nevertheless, due to the geographical proximity and the operation of the main transport network, it was inspected here (277), and it was here that the Slovaks received the most administrative fines (58 pieces).
- The composition of the administrative fines imposed on foreigners according to nationality may partly refer to the border location since citizens of 19 different foreign countries were fined in Szabolcs-Szatmár-Bereg County.

In 2020, the largest decrease in the inspection of foreigners and the administrative fines imposed was in the two border counties. One reason for this is that, due to the COVID-19 pandemic, the drop in international freight and freight compared to the previous year (2019) was greater than the drop in domestic transport performance. The decrease in the volume of international freight also meant that the control of foreign freight forwarders and carriers decreased.

Counterarguments:

- In all three counties, Romanians lead the list regarding inspections and imposed administrative fines.
- The diversification of foreigners during roadside inspections is almost the same. (20 types of foreigners were inspected in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, 19 in Hajdú-Bihar and Jász-Nagykun-Szolnok counties).
- In Hajdú-Bihar County, located on the border, administrative fines were imposed on only five types of foreigners, and this is much less than the data of the more centrally located Jász-Nagykun-Szolnok County (12 types of foreign nationality).

Answer (1):  *The border location influenced the number of foreigners who were inspected and fined for breaking the rules. The inspection figures of foreigners are dominated by the data of the Transport Authority of the Hajdú-Bihar County Government Office, and the statistics of the administrative fines imposed on foreigners by the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg, which*

borders the three countries, are exceptionally high. Diversifying those sanctioned with administrative fines supports the hypothesis only in Szabolcs-Szatmár-Bereg County. The specific pattern of Szabolcs-Szatmár-Bereg County stands out in the composition of those inspected and those sanctioned with administrative fines.

Question 2: What are the relationships between the counties' road network composition and the number of inspections and deficiencies detected?

Hypothesis (2): Inspections and deficiency reports are proportional to the length of the road network within the county and the average truck traffic in each county.

"Based on the details explained in the chapters "Presentation of the Northern Great Plain region from the point of view of research" and " Inspection points on the national road transport network and border crossings."

According to the examination of road length ratios within the county. When approaching this question, I first examined the distribution of the number of inspections. Then I compared the inspections to the county's road structure composition. This was followed by the analysis of the specific indicator of the ratio of inspection reports/route length ratio, which showed the extent of the previously obtained deviations. Deficiency reports were also analyzed based on the same method.

Based on the distribution of the number of inspections, the most significant proportion of inspections were carried out on the leading network in each county, and the first and second-order roads stand out among them. In Hajdú-Bihar (49.9%) and Jász-Nagykun-Szolnok counties (57.45%), the highest proportion of inspections were on first-order roads, and in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (61.6%) on second-order roads.

Based on the length ratios of the road structure within the county and the distribution of inspections, the length ratio of second-order roads in the Szabolcs-Szatmár-Bereg county is the smallest in the region (11.07%). Despite this, the county's most significant part of inspections was carried out here (61.6%). The ratio of the length of first-order roads is almost the same in all counties, but in Jász-Nagykun-Szolnok and Hajdú-Bihar, most inspections took place here. The proportion of inspections on the branch network is the highest in Hajdú-Bihar county (9.57%) (approximately double the number of **inspections** in the other two counties), even though this county has the smallest proportion of branch networks (65.9%) in the region. On the other hand, this ratio is reversed in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, i.e., the length of the branch network has the highest ratio (77.25%), and 1.98% of the inspections were realized here.

Regarding expressways, the dimensions of the Jász-Nagykun-Szolnok county were the most modest in the examined period. From this point of view, this county is irrelevant, as there was no control over the expressway network. In Hajdú-Bihar county, the proportion of expressways is 9.94%, and in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, this proportion is 3.65%. In each county, the number of inspections on expressways is underrepresented compared to the length ratio. (Hajdú-Bihar county 4.64%, Szabolcs-Szatmár-Bereg county 2.2%).

Based on the ratio of inspection reports/road length ratio, the ratio of inspections differs significantly in Hajdú-Bihar county in terms of underrepresentation compared to the ratio of the expressway network. This is because the expressway network in this county is longer, which was not followed by an increase in the number of inspections. On first-order roads, based on length ratios, the overrepresentation is the largest in Jász-Nagykun-Szolnok county (9.2%) and the smallest in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (5.22%). The exceptionally high value of Jász-Nagykun-Szolnok county is to be found in the fact that it focuses its inspection capacity on first-class roads, as due to the road structure, it had a small network of expressways during the examined period (30.8 km), and the length of first-class roads is the shortest here (112 km). On second-order roads, the highest overrepresentation is in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (6.83%) and the smallest in Jász-Nagykun-

Szolnok county (2.43%). The largest underrepresentation in the secondary network is in Szabolcs-Szatmár-Bereg County (0.02%) and the smallest in Hajdú-Bihar County (0.13%).

The result of the analysis of the percentage rate of reports on detected deficiencies is the same as the pattern of inspections. Still, the difference is that proportion of deficiencies was higher on first-order roads at the expense of second-order roads. This difference does not overturn the sequence. The biggest difference between the ratio of inspections and deficiencies is in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (in the case of second-order roads: inspection 61.6%, deficiencies 52.48%, difference 9.2%).

Based on freight traffic:

The number of inspections / average truck traffic on the leading network also gave comparison results to the length ratio of the road network. In other words, in Hajdú-Bihar County and Jász-Nagykun-Szolnok County, compared to truck traffic, the majority of inspections took place on first-order roads, and in Szabolcs-Szatmár-Bereg County on second-order roads. The indicator also showed that, compared to the traffic data of the leading network, the number of inspections was underrepresented mainly compared to the average truck traffic on expressways. In the other categories, Hajdú-Bihar county has the most balanced traffic and the number of inspections. The largest disproportionalities can be found in the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg, which reached its highest value in the proportion of inspections on the secondary network and the county's average main network truck traffic (287%).

The inspection deficit of some main road is extremely high compared to truck traffic:

- In Hajdú-Bihar county, the traffic of the main county network of trucks on main road no. 42 is ahead of main road no. 4. Yet, the number of inspections was underrepresented on main road no. 42, despite the fact that its role in transit traffic has decreased due to the M4.
- In the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg, the disproportionalities are on main road 41 and first-order road 403 (Nyíregyháza Keleti bypass), even though the latter is the busiest main road in the county. In this county, there are several second-order roads where the number of inspections does not follow the traffic of the average county main network truck: main road no. 338 (Nyíregyháza, Nyugati bypass) and main road no. 49.

The reason for the few inspections on the expressways, main roads 42 and 49, is, on the one hand, the sharing of work with partner authorities. Some roads have no safe inspection points for **inspections**, e.g., the Bypasses of Nyíregyháza.

Number of deficiency reports per 100 inspections based on the deficiency specific indicator:

In the county approach: in Hajdú-Bihar county, the highest specific index of deficiencies is on the secondary network (7.48) and the smallest on expressways (4.84). In the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg, the index of shortages is the highest on the expressway network (17.79) and the smallest on the secondary network (4.97). And in Jász-Nagykun-Szolnok county is the largest on the first-order network (6.84) and the smallest on the secondary network (5.57).

Approached from the side of road types: Szabolcs-Szatmár-Bereg county has the highest specific index on expressways and first-order roads, Jász-Nagykun-Szolnok county on second-order roads, and Hajdú-Bihar county has the highest specific index on the secondary network.

Answer (2):  *To a large extent, no. The number and proportion of inspections and deficiencies are not proportional to the length of the county's road network. All counties show great inequality, the largest of which is Jász-Nagykun-Szolnok county on the expressway network. Inspections and deficiencies are partially proportional to the average truck traffic on the first and second-order roads; the most significant anomalies are on the expressways. From the point of view of the counties, the data of Hajdú-Bihar County are the most balanced, while Szabolcs-Szatmár-Bereg County has the greatest inequality.*

Question 3.: How were the trends in violations of the rules committed and subject to administrative fines affected by the COVID-19 pandemic and the changes in the number of administrative fines imposed in the examined period? Are there differences by nationality and by county?

Hypothesis (3): Due to the impact of COVID-19, administrative fines have decreased due to the cross-section of goods transport and transportation and the decrease in the number of inspections regarding all administrative fines, but this did not affect Hungarians and foreigners equally.

Hypothesis (4): The trends in administrative fines in border counties show a significant decline due to the decrease in the cross-section of international freight transport.

Results based on what was explained in the chapter "Time interval analysis of inspections and imposed administrative fines":

All administrative fines: the effects of the COVID-19 pandemic have affected the freight transport sector, especially the decline in international freight transport, which has shaken the sector. With the decline in transport activities - parallel to this - in the number of inspections, the number of administrative fines imposed due to infractions at the regional level decreased by 38% in 2020 compared to the previous year.

When examined by county, the decrease in administrative fines is already characterized by differentiation. Compared to the previous year, the largest decrease in 2020 was in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (47% of the last year). This can be explained by the fact that the number of administrative fines imposed in 2019 was record high (346), which is best exemplified by the fact that this county imposed 55.27% of the administrative fines in 2019. In the other two counties, a smaller decline was realized from this point of view (Hajdú-Bihar county: 84% in 2019, Jász-Nagykun-Szolnok county: 81% in the previous year).

Cluster analysis of Hungarians and foreigners by territorial unit: It is clear from the regional aggregated data that the administrative fines show a greater decrease in the case of foreign violators. The administrative fine imposed on foreigners decreased by 54% in 2020 compared to 2019. The same indicator was lower for Hungarians (26%), and this decrease continued in 2021.

Examining counties based on nationality and administrative fines, **I found differences in the rate of reduction and the trend.** In 2020, I experienced a decline in all counties for all nationalities compared to 2019, except Hajdú-Bihar County, where there was a 10% increase in the case of Hungarian vehicles.

In Szabolcs-Szatmár-Bereg County, administrative fines imposed on the Hungarian cluster fell to 54% of the previous year. Jász-Nagykun-Szolnok County saw a smaller decrease (78% of the last year).

Regarding administrative fines imposed on foreigners, the downward trend in 2020 is the same in all three counties. Hajdú-Bihar county had the largest decrease (23% of the previous year). This was followed by Szabolcs-Szatmár-Bereg county (40% of the previous year), and the smallest was realized in Jász-Nagykun-Szolnok county (90% of the previous year).

The reasons for the results of the nationality research in 2020, in addition to those mentioned above, are related to the counties' geographical location and the counties' various inspection strategies. It should be noted that inspection strategies are partially geographically based. The geographical basis is the border location. In Hajdú-Bihar County, numerous inspections are also carried out on the road network less preferred by international traffic. Hungarian vehicles mainly use these routes, which is why the number of administrative fines may have increased. This is also why administrative fines imposed on foreigners have decreased.

In contrast, the strategy of Szabolcs-Szatmár-Bereg county focuses on inspection points with higher traffic. It follows that the biggest drop is for Hungarian vehicles, as the number of Hungarians on the

transit routes has also dropped. In the case of foreigners, the effect of the border location is stronger, as international traffic has fallen more strongly. As a result, the number of inspections also decreased (inspections of foreigners in Szabolcs-Szatmár-Bereg county in 2020 to 36% of the previous year, in Hajdú-Bihar county to 37%, in Jász-Nagykun-Szolnok county to 61%), this. As a result, the number of administrative fines imposed on foreigners also decreased.

In summary, the border location played a role in the significant decrease in the number of inspections and administrative fines imposed in the two border counties, and the inspection strategy influenced the scale of the decrease between the two counties.

Answer (3):  *Mostly true: Due to the COVID-19 pandemic, the total number of administrative fines and the number of administrative fines imposed on foreigners have decreased. Regarding Hungarians, there was only an increase in Hajdú-Bihar county, partly due to the inspection strategy. The number of foreign offenders decreased to a greater extent than that of Hungarian offenders, except in Jász-Nagykun-Szolnok county.*

Answer (4):  *Mostly true: In the graphs of administrative fines imposed on foreigners, there was a significant drop in the border counties, but inspection strategies also played a role in the volume of the drop.*

Question 4.: Is there a difference in the county Transport Authorities' inspection strategies and professional scope? If so, how does this manifest, and what are the consequences?

Hypothesis (5): Due to the administrative nature, there is no significant difference in the inspection strategies of the county Transport Authorities.

I determined the transport authorities' inspection strategies based on the "Time interval analysis of inspections and imposed administrative fines" and the chapters discussing inspection points.

The research reveals four **different inspection strategies**, which stem from the geographical location on the one hand, management decisions on the other hand, cooperation between the authorities on the third hand, and the orderly composition of the transport network of the given county on the fourth hand.

The common strategic feature of the border counties - but especially the Szabolcs-Szatmár-Bereg county - is that mainly the so-called **depth inspections** are used; this means that at and near border crossings, e.g., Highways 42 and 49 are subject to fewer inspections. This is reflected in the small number and proportion of inspections carried out near the border crossing points because in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, there were a total of 10 inspections at border crossing points (1.44% of county inspections), and in Hajdú-Bihar county there were 161 inspections (county inspections 1, 44%). Overall, inspections at border crossings do not reach even 0.5% of regional inspections.

Inspection strategies determine the selection of inspection points. In the region between 2017-2021, inspections were carried out at 159 inspection points in connection with the delivery and transport of goods. The location of the control points and the number of cases show a large dispersion. Among the clusters created based on case numbers, two distinct types can be identified: so-called fixed point (on roads with higher traffic, which offers the possibility of a greater number of inspections), demonstrative (where a smaller number of inspections are possible due to the traffic of goods and transport).

I selected separating fixed points and demonstrative inspection places based on the number of inspections carried out over five years. **The fixed points**, where more than 1,000 inspection reports were prepared, are at the other end of the scale, the demonstrative inspection points, where less than 100 reports were prepared.

The so-called fixed points are only 6% of the inspection points in the North Great Plain region, but 70.29% of the regional inspections and 58.95% of the regional deficiency reports are realized here. 72.32% of the control inspections in the region are **demonstrative inspection points**, where 6.2% of the inspections and 7.86% of the regional deficiency reports were realized, so there are fewer deficiency reports at the inspection points with lower traffic from the point of view of goods delivery and transport prepare.

Based on this, the three strategies: **the filter in Szabolcs-Szatmár-Bereg County, the demonstrative in Hajdú-Bihar County, and the middle-ground strategy in Jász-Nagykun-Szolnok County**. In the demonstrative strategy, prevention prevails; in the filtering strategy, detecting as many infractions as possible prevails. With a demonstrative official presence, some infractions could be prevented (as a result of the official presence, they do not commit the given act). Still, some of them may be suppressed due to the sanctioning of government agencies. Of course, administrative fines are not the main mission of the County Transport Authorities but are only a tool in the hands of the authorities for the sake of traffic safety. As a result, both strategies focus on traffic safety but with different approaches. The filter and the demonstrative strategy are not exclusive to any county, but there are differences in how these features are enforced. In the choice of strategy, among the previously mentioned reasons, there is also a geographical point of view, according to which Szabolcs-Szatmár-Bereg fulfills a gate function due to its location close to three different types of borders. Thus, the most comprehensive filtering of rule violations is of fundamental importance.

Results proving the existence of strategies:

- In Szabolcs-Szatmár-Bereg county, the number of points giving values above a thousand inspections (TOP 10) is the highest here (5), where 70.29% of the inspections in Szabolcs-Szatmár-Bereg county were carried out. On the other hand, Hajdú-Bihar County has two fixed inspection points, and 33.99% of county inspections take place here. There are three fixed points in Jász-Nagykun-Szolnok County, and 69.42% of the county inspections took place here. Half of the inspections in the TOP 10 are related to Szabolcs-Szatmár-Bereg County (51%), a third to Jász-Nagykun-Szolnok County (36%), and an eighth to Hajdú-Bihar County (13%). The deficiency reports of the TOP 10 show the same proportions. Based on the inspections carried out at less than 100 inspection points, the data of the counties are displayed in the reverse order: half of the inspections were carried out in Hajdú-Bihar county (47%), one-third in Jász-Nagykun-Szolnok county (31%), one-quarter in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, the distribution of deficiency reports is also similar.
- In Hajdú-Bihar county, 79.45% of inspection points belong to the smaller number of inspection points (100 categories under inspection). On the other hand, in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, their proportion is the smallest, 63.83%, and in Jász-Nagykun Szolnok county, 69.23%.
- Due to these facts, the strategy of Hajdú-Bihar County that the dispersion of inspection points is more significant, i.e., the authority appears in more places and performs fewer inspections at the given point due to the amount of traffic; this strengthens the demonstrative nature, which is one of the traffic safety strategies (Becoming Visible). In the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg, the inspection points are more focused; here, the approach of fewer inspection points and more inspection at the given point is implemented. This county's strategy is filtering since the number of deficiencies detected is higher at more than 1,000 inspection points. In Szabolcs-Szatmár-Bereg County, 66.73% of the county shortages were made at fixed points, and in Hajdú-Bihar County, 35.32% of the county level **deficiencies**. (This rate in Jász-Nagykun-Szolnok County is 64.29%).

Consequences of different inspection strategies:

- **According to the number of inspections**, Szabolcs-Szatmár-Bereg county had the most inspections in the period under review (17,288), and Hajdú-Bihar county had the fewest (9,358), Jász-Nagykun-Szolnok county is average in this respect (12,269). This control strategy also affects the number of administrative fines, i.e., generally, it can be said that as the number of inspections decreases, the number of deficiency reports decreases, and thus the number of administrative fines.

This is supported by the fact that the fewest administrative fines were imposed in Hajdú-Bihar county (613), the most in Szabolcs-Szatmár-Bereg county (1057), and 800 administrative fines were imposed in Jász-Nagykun-Szolnok county.

- **The filtering strategy is more sensitive to changes in the number of inspections and, in this connection, the number of fines imposed**, which is supported by the following example: Due to the COVID-19 epidemic, all counties reduced their number of inspections. In Szabolcs-Szatmár-Bereg County, inspections decreased in 2020 to 42% of the previous year and imposed administrative fines fell to 47% last year.

On the other hand, in Hajdú-Bihar county, the number of inspections decreased in 2020 to 47% of the previous year, and in the case of administrative fines, this decrease was smaller (84% of the last year). In Jász-Nagykun-Szolnok County, inspections decreased to 71% of the previous year, and administrative fines fell to 81%. In the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg, the decline was greater due to the filter strategy because the volume of international transport mainly fell on high-traffic transit routes. The decline in domestic transport was smaller, and the Hajdú-Bihar County Transport Authority is present more often on roads with less traffic, mainly used by domestic transport.

The COVID-19 pandemic also affected the number of administrative fines imposed in Hajdú-Bihar county and Szabolcs-Szatmár-Bereg in 2020. Due to the epidemic, there was also a slight decline in domestic goods transport and freight. The presence of the Hajdú-Bihar County Transport Authority is decisive on lower-order roads, so the inspection numbers of Hungarian vehicles in this county showed a smaller drop (to 51% in 2019) (Szabolcs-Szatmár-Bereg County: 51% in 2019).

The Hajdú-Bihar County Transport Authority compensates the fewer administrative fines resulting from the strategy with **a procedural step**. The essence of this is that from 2021 (after the entry into force of the Sanctions Act), taking advantage of the legal option, the warning will not be applied as a sanction. For this reason, the number of fines in the indicator, regardless of nationality, increased strongly in 2021 and reached 155% of the previous year (previous year=100%). The reduction in the other two counties is typical due to the application of warnings. In Szabolcs-Szatmár-Bereg county, the fine index without nationality fell to 55% of the previous year, and in Jász-Nagykun-Szolnok county, it fell to 58% compared to the previous year. The latter two counties strengthen the preventive nature by applying warnings.

- The consequence of the strategic differences is that, due to the different inspection strategies, **the deficiency-specific indicator** (inspection/deficiency on 100 specific road types) is the highest in Hajdú-Bihar county (7.48) on the secondary network and in Szabolcs-Szatmár-Bereg county the smallest (4.97). On first-order roads, this ratio is reversed (Szabolcs-Szatmár-Bereg county: 7.13, Hajdú-Bihar county: 6.04. In this respect, the data of Jász-Nagykun-Szolnok county shows the value between the two counties (primary 6.48, secondary network 5.75). The consequences of the different strategies are also reflected in the proportions of inspections and omissions based on the order of the roads.

According to the examination of the proportion of inspections and the length of roads in order, in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, compared to the proportion of the length of the subsidiary network, the proportion of inspections is underrepresented in the largest proportion and the smallest proportional differences are in Hajdú-Bihar county.

Answer (5):  *The county Transport Authorities use different strategies during their inspections, and the differences resulting from the strategy impact the number of those inspected and their proportions by nationality. The strategies have various sensitivities to external influences (e.g., the COVID-19 pandemic). The consequences of the different strategies are also reflected in the number of inspections and administrative fines and the specific indicators of the deficiencies detected regarding priority roads and the secondary network.*

Question 5. Where are the primary inspection points located, and what is the ratio between the inspections at the main inspection points (inspection cluster of over 1000 units) and the average truck traffic?

Hypothesis (6): The main inspection points are near industrial areas.

Hypothesis (7): The number of inspections at the primary inspection points is proportional to the average truck traffic.

I will answer the question based on the chapters "Presentation of the North Great Plain Region from the Point of View of Research" and " Inspectionl Points on the National Road Transport Network and Border Crossings."

During the examined period, inspections in the Northern Great Plain region exceeded a thousand cases in 10 places (TOP 10). Although these ten inspection points are only 6% of the region's inspection points, they account for 61.29% of the regional inspections and 58.95% of the records containing regional deficiencies.

Location of main inspection points:

- The 4/95. kilometer section inspection point is located on the western border of Szolnok, close to which no. 4 ends. Connecting to the main road is the main road 32 and the nearby road 402. Based on freight traffic, this is No. 4. one of the sections of the main road with the highest freight traffic load (3,523 j/day). The Szolnok Industrial Park increases its significance.
- 4/264. kilometer section: It is located south of Nyíregyháza in Szabolcs-Szatmár-Bereg County. The M3 motorway exit/departure is within 10 km, and the road to the Nyíregyháza Industrial Park also starts from here. The inspection point's lorry traffic data belongs to the middle range (900 lorries/day), but the number of inspections is still higher.
- 4/119. kilometer section: located in Jász-Nagykun-Szolnok county, near Törökszentmiklós. Main road 46 (Mezőtúr, Romania) begins near the inspection point and is joined by several minor roads (32127, 32124, 32126, 42103). The traffic coming from Békéscsaba and the Törökszentmiklós Industrial Park increases the weight of the inspection point.
- 4/318. kilometer section: It is near Kisvárdá in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, between the junction of highway 318 and road 4153. Its traffic volume is given by roads 4 and 318, as well as the Záhony and Térsége Business Zone.
- 4/196. kilometer section: located in Hajdú-Bihar county between Kaba and Hajdúszoboszló (standard traffic)
- 4/175. kilometer section: In Hajdú-Bihar county, it is a busy junction on the county border because it is located at Püspökladány near the junction of main road no. 42 and main road no. 4 connecting Romania. (standard traffic)
- 38/27. kilometer section: in Szabolcs-Szatmár-Bereg County, it is between Nyírtelek and Rakamaz; in addition to passing traffic, it plays a decisive role due to the industrial dominance of the county seat (standard traffic).
- 471/48. kilometer section: Second-order highway 471 connects Debrecen and Mátészalka. The inspection point is located in Szabolcs-Szatmár-Bereg county between Nyírbátor and Nyírbogát. Its importance is due to the industrial park operating in Nyírbátor.
- 31/101. kilometer section: It is located between Jászapáti and the settlement of Heves in the neighboring county. The inspection point's role is enhanced by the nearby Jászapát Industrial Park, at the junction of main road no. 31 with road 32132. The size of the inspection point is mainly due to the aforementioned industrial park.
- 381/39-kilometer section: No. 381 road connects roads 37 and 4 (stretches between Sátoraljaújhely and Kisvárdá); the inspection point is II. It is located at the foot of Ferenc Rákóczi Bridge in Szabolcs-Szatmár-Bereg county. The Záhony and Térsége Business Zone give it importance. There is not a single inspection point near the industrial areas in Debrecen that belongs to the TOP 10, even though the economic dominance of the county seat of Hajdúság is decisive in Tiszántúl.

Six of the 10 inspection points are located on first-order highway No. 4; they account for 24.07% of the regional inspections and 19.42% of the regional deficiency reports. Four inspection points are located on the second-order road network. There are no inspection points belonging to this cluster at border crossings and expressways.

Based on the average truck traffic, the inspections are roughly equal in the 4/175 kilometer section, the 4/196 kilometer section, and the 4/119 kilometer section. However, the number of inspections at the other inspection points (especially those near industrial areas) is higher.

Answer (6):  *The inspection points, which number over a thousand, were designated according to the amount of traffic.*

Answer (7):  *Seven of the ten main inspection points can be identified near industrial areas.*

Question 6: What correlation can be shown between the countries of origin of those who use the roads of the Northern Great Plain more often and who commit infractions and the typical types of infractions?

Hypothesis (8): The road transport network of the Northern Great Plain region is most often used by representatives of the countries neighboring the region to transport goods and freight.

Hypothesis (9): Hungarians and foreigners commit different types of infractions in freight and transport.

Hypothesis (10): There is a close correlation between the types of infractions committed and the nationality of the perpetrators.

The answers of the most frequent road users can be approached in two ways, based on what was described in the chapter examining the composition of inspections and imposed administrative fines by nationality. In both approaches, the nationalities in the answers come from the same circle; only the order differs.

In a territorial approach:

Based on the aggregate inspection data of foreigners in the region as a territorial unit:

- During the examined period, 8,325 foreign national roads were inspected by the region's transport authorities, which shows 20 different nationalities.
- Based on the data on foreigner inspections, it is clear that in the examined period, Romanian (60.31%), Polish (12.08%), and Ukrainian (10.32%) vehicles were inspected most often in the North Great Plain region, so they are most often encountered on the region's roads.

In the counties as territorial units:

- 20 different nationalities were inspected in Szabolcs-Szatmár-Bereg and Hajdú-Bihar counties, and 19 different foreign nationalities in Jász-Nagykun-Szolnok county (**diversification by nationality**).
- **In Hajdú-Bihar County**, Romanians are the most frequently inspected (66.41%), two-thirds of the foreigners inspected by the county. Poles (516, 16.6%) and Ukrainians (126, 4.05%) were the second and third most inspected.
- **In the Jász-Nagykun-Szolnok county**, 78.48% of those inspected were Romanians (2,028), and the second most inspected Poles appear in the data by a large margin (187, 7.24%), followed by Slovaks (121 pieces, 4.68%).
- **In the county of Szabolcs-Szatmár-Bereg**, Romanians were inspected the most (926), which is 35.28% of the foreigners inspected by the county. This is followed by the Ukrainians: 721 (27.38%). The third most inspected were the Poles (303 items, 11.51%). Slovaks stand out numerically and proportionately: 277 (10.52%).

In the examination by nationality:

- **Romanian** vehicles occur in large numbers in every county, which is proven by the fact that Romanians are the first among those inspected, both in regional data and in county data and fines. Most inspections occurred in Hajdú-Bihar (41%) and Jász-Nagykun-Szolnok counties (40%). For Romania, Hungary is the link to Western Europe, and the economic cooperation is based on historical traditions, driven by businesses on both sides of the border and VIA Carpatia. The high values are, therefore, not surprising.
- **The Poles** are in 2nd place based on the number of regional inspections. Polish vehicles are mostly found in the counties of Hajdú-Bihar (51%) and Szabolcs-Szatmár-Bereg (30%). The high number and proportions of Poles are also surprisingly high, mainly because Poland is one of the largest economies in the region, and Poles are the leading road freight carriers and carriers in the EU.
- **Ukrainians** are the third most frequently inspected (859). They occur mainly on the roads of Szabolcs-Szatmár-Bereg county (84%) and least often in Jász-Nagykun-Szolnok county (1.8%). If we look at the size of the Ukrainian economy before the war, we could have counted on much higher inspection numbers and ratios.
- At the regional level, the fourth most frequently inspected are **Slovaks**, who use the road infrastructure in the counties of Hajdú-Bihar (51.29%) and Szabolcs-Szatmár-Bereg (30.12%) to transport goods and freight. The reasons for this are historical traditions and the Via Carpatia cooperation based on them.
- Contrary to expectations, **Russians** accounted for only 0.17% of inspected foreigners in the region in the period under review. An important link for Russia with the western half of Europe via Kyiv is the V. Pan-European Road Corridor. Despite this, Russian vehicles were inspected in only 114 cases, of which 109 were inspected in Szabolcs-Szatmár-Bereg. This may be because most of the goods from Russia arrive by rail. An essential point of this is the Záhony-Csap-Ágcsröny logistics area and the II. No., Berlin-Poznań-Warsaw-Brest-Minsk-Smolensk-Moscow-Nizhny Novgorod, and III. s. Berlin/Dresden-Wrocław-Katowice-Krakow-Lviv-Kiev corridor.

The parts of the question concerning infractions were dealt with in the chapter entitled "Types of infractions sanctioned with administrative fines based on the aggregated data of the County Transport Authorities of the Northern Great Plain region."

Cluster of foreign and Hungarian nationalities:

There is no difference between Hungarians and foreigners regarding the two most frequent administrative fines. On the first rung of the imaginary podium is the violation of the regulations regarding driving and rest time, and the second is the violation of the rules regarding the use of the tachograph. However, the difference can also be found here because, in the case of Hungarians, these two rule violations are present in equal percentages (35%-35%); in the case of foreign nationals, the difference is more significant (43%-38%). In the case of the third most frequent infraction, the pattern of Hungarians and foreign nationals already differs. The type of violation committed by foreigners with administrative fines is vehicle and cargo safety (8.3%), while for Hungarian citizens, it is the type of document violation (13.3%).

Examination within a foreign nationality cluster

The assessment of foreigners sanctioned with the most common administrative fines can be interpreted in two ways. On the one hand, it is based on a quantitative indicator, and the other, it is a specific indicator. **In terms of quantity**, the order of the most frequent violators is as follows: Romanian (479), Polish (110), Slovak (73), and Ukrainian (66). Based on **the specific indicator** of the administrative fine (inspection/administrative fine per 100 nationals), Slovakian (14.93), Polish (10.93), Romanian (9.54), and Ukrainian (7.68) nationalities. In the results of both examination aspects, there is a difference only in the order of the listed nationalities but not in their composition.

Approached from the perspective of types of infraction of the foreign nationality cluster:

In the case of Romanians and Poles, the most frequent infractions were driving and rest time. At the same time, Slovakian and Ukrainian citizens committed the type of infraction most often in tachograph. The second most frequently committed infraction in the case of Poles and Romanians is the tachograph; in the case of Slovaks, driving and rest time; and in the case of Ukrainians, vehicle and cargo security. In the case of the third most frequent infraction, in the pattern of nationalities, transporting goods by road with rented vehicles is found for Ukrainian, Slovak, and Polish nationalities. For Ukrainians, infractions of road transport of goods with rented vehicles are equal to driving and rest time. Regarding the frequently occurring types of infractions, it should be emphasized that document rule violations are one of the characteristics of Slovak nationalities (9.59%) because of the other nationalities that were prioritized, not in the case of Poles and Ukrainians, and to a minimal extent in the case of Romanian nationalities (3, 13%) occurred.

Approached from the perspective of the foreign nationality

Slovakian drivers often commit the tachograph (42.47%) type of infraction, and the driving and rest time rule infraction type is also high (30.14%). Road transport of goods with rented vehicles (9.59%) and document violation type (9.59%) have a smaller proportion.

Half of the Polish nationals sanctioned with administrative fines (53%) violated the driving and rest time regulations, and one-third (32%) violated the rules regarding the tachograph and tachograph. Road transport of goods with rented vehicles was the third most common type of infraction (9%).

Romanian violators mostly committed driving time and rest time (47.39%) and tachograph (37.58%) types of infractions, and—to a lesser extent than Ukrainians—vehicle and cargo safety (5.01%).

The data showed that Ukrainian is characterized by tachograph (53.03%) and vehicle and cargo safety (34.85%) types of violations and that driving and rest time (6.06%) violations were committed here among the investigated main rule-breaking nationalities; it is the least in proportion. It appears as a sharp difference that only four types of rule violations sanctioned by administrative fines are characteristic of Ukrainian nationals, in contrast to the other nationalities, where 6-8 types of rule violations occurred.

Answer 8.: The region's road transport network is most often used by the nationalities neighboring the region for goods transport and transportation.

Answer: 9.: Mostly true: There is no difference between Hungarians and foreigners regarding the first two most common types of infractions; there is only a difference in the degree; in the case of the other kinds of rule-breaking, there are bigger differences.

Answer 10.: The infractions committed by the most frequent rule-breaking foreigners have different specificities from country to country.

RESULTS AND FURTHER RESEARCH OPPORTUNITIES

The topic of the dissertation is novel because, in Hungary, the transport of goods is a less researched area within the science of geography when examined from the point of view of the County Transport Authorities. All this is cumulatively true in the case of traffic violations. The analysis of infractions expands the possible research frameworks of the geography of crime because the geography of crime has only focused on crimes so far. The researchers have already proposed the investigation of misdemeanors at the principal level. Still, as far as I know, the investigation of violations of the rules has not yet been raised. For this reason, I scrutinized the given subject area and, based on the above-described investigations, new and innovative findings can be made:

- In the Northern Great Plains region, the geographical location of the counties was reflected in the number of foreign vehicle inspections by the County Transport Authorities. Due to the border location, the number of foreigners inspected in Hajdú-Bihar and Szabolcs-Szatmár-Bereg

counties showed a significant decrease in the first year of the COVID-19 pandemic. The control strategies mainly determined the extent of the decline between the two counties.

- Due to the different inspection strategies of the counties, the number of inspections and deficiencies was not proportional to the length of the road network within the counties.
- The cluster analysis of inspection points based on the number of cases played an important role in recognizing control strategies. One of the defining types of inspection points is the cluster with more than 1,000 cases (main inspection points), which group included 10 of the 159 inspection points in the region, 7 of which could be identified near industrial areas.
- The analysis of the revealed infractions committed by goods suppliers and carriers and sanctioned with administrative fines showed a correlation between the types of infractions and the nationality clusters and the nationalities within the clusters.

The thesis contains information not only for goods suppliers and carriers but also for those involved in the public administration process of the inspection. Because of its practice-oriented approach, it also has many useful elements for software developers, decision-makers, legislators, and transport planners.

The determination of future research directions results from the topicality of the topic. The COVID-19 epidemic, the ongoing Ukrainian-Russian war, and the accession of Romania and Bulgaria to the full-fledged Schengen area and their consequences all present opportunities for continuing research.

11. FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Åberg, L. (1998). Traffic rules and traffic safety. *Safety science*, 29(3), 205-215. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(98\)00023-X](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(98)00023-X)
2. Agg, Z. (1998). *Közigazgatási ismeretek geográfusoknak*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
3. Aivaz, K. A., Munteanu, I. F., Stan, M. I., & Chiriac, A. (2022). A Multivariate Analysis of the Links between Transport Noncompliance and Financial Uncertainty in Times of COVID-19 Pandemics and War. *Sustainability*, 14(16), 10040. <https://doi.org/10.3390/su141610040>
4. Alho, A. R., & e Silva, J. D. A. (2014). Analyzing the relation between land-use/urban freight operations and the need for dedicated infrastructure/enforcement—Application to the city of Lisbon. *Research in Transportation Business & Management*, 11, 85-97. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.05.002>
5. Allen, J., Browne, M., & Cherrett, T. (2012). Investigating relationships between road freight transport, facility location, logistics management and urban form. *Journal of transport geography*, 24, 45-57. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.06.010>
6. Almási, C. S. (2022). Veszélyes áruk közúti szállítása során bekövetkezett káresemény katasztrófavédelmi vizsgálatának szabályozása és fejlesztési lehetőségei Regulation of the Investigations of Disaster Management at Incidents Involving Transport of Dangerous Goods by Road and the Further Possibilities of Its Development. *Hadmérnök Katonai Műszaki Tudományok Online Folyóirata*, 17(2), 85-97. <https://doi.org/10.32567/hm.2022.2.6>
7. Ambrus, I., & Hollán, M. (2021). A fertőző betegségek elleni küzdelem a magyar büntetőjogban: régi problémák és új aspektusok a Covid19-járvány idején. *Magyar Tudomány*, 182(5), 603-613. <https://doi.org/10.1556/2065.182.2021.5.4>
8. Angyal, P. (1931). *A közigazgatásellenesség büntetőjogi értékelése* (No. 3. 12). Magyar Tudományos Akadémia.
9. Arnold, P., Peeters, D., & Thomas, I. (2004). Modelling a rail/road intermodal transportation system. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 40(3), 255-270. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2003.08.005>
10. Aszalós, D., Barabás, G., Baranyi, B., Dombi, G., Forgács, A., Hoffman, I., Kovács, A. G., Rozsnyai, K., Szabó, K., Szegedi, L., Számadó, T. & Tóth, A. (2018). *Nagykommentár az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvényhez*. Barabás, G., Baranyi, B. & Fazekas, M. (Eds.), OptiJus Kiadó.
11. Balázs, I., & Hoffman, I. (2020). A közigazgatási jog rezilienciája-koronavírus idején. In: Gárdos-Orosz, F., & Lőrincz, V., O., (Eds.), *Jogi diagnózisok: a COVID-19 világjárvány hatásai a jogrendszerre*. (pp.45-66). L'Harmattan Kiadó, Budapest.
12. Bali, L. (2012). *A horvát-magyar határon átnyúló kapcsolatok politikai földrajzi sajátosságai az egyes területi szinteken* (Doctoral dissertation, PhD Dissertation, Pécs: University of Pécs, Geoscience Doctoral School).
13. Bálint, R & Illés, B. (2022). A V4-ek logisztikai együttműködési lehetőségei az észak-kelet magyarországi logisztikai hálózattal: Logistics cooperation possibilities of V4s with the logistics network of North-East Hungary. *Nemzetközi Gépészeti Konferencia–OGÉT*, 284-287.
14. Ballantyne, E. E., Lindholm, M., & Whiteing, A. (2013). A comparative study of urban freight transport planning: addressing stakeholder needs. *Journal of transport geography*, 32, 93-101. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.08.013>
15. Balogh, R., Kozma, S., & Vass, G. (2018). A közúti veszélyes áru szállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos tapasztalatok értékelése a bírság jogszabály változásának következtében. *Védelem Tudomány a Katasztrófavédelem online szakmai, tudományos folyóirata*, 3(3), 100-111. <https://doi.org/10.32562/mkk.2019.3.2>
16. Bárczi, G., & Országh, L. (1959). "A magyar nyelv értelmező szótára." Akadémiai Kiadó, Budapest

17. Bárdos, Z. (2010). A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások ellenőrzésének Fejér megyei tapasztalatai, *Hadmérnök, V. Évfolyam*, 2, 104-105.
18. Beatlay, T. (1995). The many meanings of sustainability. *Journal of Planning Literature*. 9. 4. 339-342. <https://doi.org/10.1177/088541229500900401>
19. Belin, M. Å., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision Zero—a road safety policy innovation. *International journal of injury control and safety promotion*, 19(2), 171-179. <https://doi.org/10.1080/17457300.2011.635213>
20. Berghauer, S. (2011). „A határmentiség és a turizmus sajátos összefüggései Kárpátalja magyarlakta területein”, *Tér és Társadalom*, 25(4), o. 148–164. <https://doi.org/10.17649/TET.25.4.1997>.
21. Black, W. R. (2003): *Transportation: a geographical analysis*. Guilifod Press. New York – London.
22. Boda, J., Virányi, G., & Beregnyei, J. (2019). *Rendészettudományi szaklexikon*. A Ludovika Egyetemi Kiadó.
23. Brown, I. D., & Copeman, A. K. (1975). Drivers' attitudes to the seriousness of road traffic offences considered in relation to the design of sanctions. *Accident Analysis & Prevention*, 7(1), 15-26. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(75\)90015-9](https://doi.org/10.1016/0001-4575(75)90015-9).
24. Bundesamt für Güterverkehr Jahresbericht 2017/2018 (2019) Bundesamt für Güterverkehr Presse- & Öffentlichkeitsarbeit www.bag.bund.de
25. Czipóth, D. (2023). *Erdészeti hatósági ügyek bemutatása és elemzése Somogy Megyei Kormányhivatal Erdészeti Osztályának példáin keresztül* (Doctoral dissertation, soe).
26. Dablanc, L. (2007). Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(3), 280-285. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.05.005>
27. Dablanc, L., Ogilvie, S., & Goodchild, A. (2014). Logistics sprawl: differential warehousing development patterns in Los Angeles, California, and Seattle, Washington. *Transportation Research Record*, 2410(1), 105-112. <https://doi.org/10.3141/2410-12>
28. DÉRI, P. (2004). A bűnügyi földrajz (kriminálegeográfia). In Bócz, E. (Ed.), *Kriminalisztika*(pp.925-968). BM Kiadó, Budapest
29. Derudder, B., Liu, X., Hong, S., Ruan, S., Wang, Y., & Witlox, F. (2019). The shifting position of the Journal of Transport Geography in ‘transport geography research’: A bibliometric analysis. *Journal of Transport Geography*, 81, 102538. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102538>.
30. Diófási-Kovács, O. (2020). Zöld logisztikai megoldások Magyarországon–3PL szolgáltatók környezetvédelmi tevékenységeinek elemzése. *Logisztika Trendek és legjobb gyakorlatok kiadvány*, 6(1), 63-69.
31. Duda-Gromada, K., Bujdosó, Z., & David, L. (2010). Lakes, reservoirs and regional development through some examples in Poland and Hungary. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 5(1), 16-23.
32. Engi, J. (2000). A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata IV/2. rész A közlekedésrendszetről, a közúti közlekedés szabályozásáról és szervezéséről. *Belvedere Meridionale*, 12 (7-8), 42-65.
33. Engi, J. (2001). A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata a kezdetektől a 19. század végéig *Belvedere Meridionale*, (11) 7-8. pp. 137-154.
34. Engi, J. (2001). *A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata a II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti közlekedés szervezése és problémái (folytatás) IV/5. rész. Belvedere Meridionale*, (13) 5-8. pp. 57-93.
35. Erdősi, F. (1985). A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. *Területi Statisztika*, 6, 650-660.
36. Erdősi, F. (2000): A kommunikáció szerepe a terület- és településfejlődésben - A kommunikáció (közlekedés-távközlés) szerepe a terület- és településfejlődésben Budapest: VÁTI

37. Erdősi, F. (2002) „Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában”, *Tér és Társadalom*, 16(1), o. 135–159. <https://doi.org/10.17649/TET.16.1.840>
38. Ereky, I. (1925). *A közigazgatási jog kialakulása Franciaországban*. Dunántúl Könyvkiadó és Nyomda Egyetemi Nyomdája. Pécs.
39. Fedor, A. R., & Lácza, M. (2021). Határmentiség–hátrányos helyzet–munkaerőpiaci bizonytalanság. *Acta Medicinæ Et Sociologica*, 12(33), 44-62. <https://doi.org/10.19055/ams.2021.11/30/3>
40. Fleischer, T. (2002). Néhány gondolat a Magyarországot átszelő közúti közlekedési folyosókról. *Magyar Tudomány*, 47(10), 1354-1367.
41. Fleischer, T. (2003). A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. *Falu, város, régió*, 10(3), 16-25.
42. Fleischer, T. (2004). Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság. *Közlekedéstudományi Szemle*, 54(7), 242-252.
43. Gajduschek, G. (2007). A közigazgatási bírságolás modellezése. *Jogtudományi Közlöny*, 62, 547-558.
44. Gardrat, M. (2021). Urban growth and freight transport: From sprawl to distension. *Journal of Transport Geography*, 91, 102979., <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102979>.
45. Gargett C. (1965). Road Traffic Offences: Some Practical Notes. *The Police Journal*, 38(4) 183–187. <https://doi.org/10.1177/0032258X6503800407>
46. Giuliano, G., & Kang, S. (2018). Spatial dynamics of the logistics industry: Evidence from California. *Journal of Transport Geography*, 66, 248-258. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.013>
47. Goldschmidt, J. P. (1902). *Das Verwaltungsstrafrecht*, C. Heymanns. Berlin,
48. Gorzelanczyk, P., Krawiec, M., Kalina, T., & Jurkovič, M. (2020). Risk assessment in the transport of hazardous materials on the example of the greater voivodeship. *Transportation research procedia*, 44, 283-289. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.02.041>
49. Guerry, A. M., Girard, P. S., & de Silvestre, A. F. (1833). *Essai sur la statistique morale de la France*. Crochard.
50. Gyurita, R. (2021). Integrációs folyamatok a területi államigazgatási szervezetben, a fővárosi és megyei kormányhivatalok. *KözigazgatásTudomány*, 1(2), 54-73. <https://doi.org/10.54200/kt.v1i2.16>
51. Hagget, P. (2006). *Geográfia Modern szintézis*. Typotex Kiadó. Budapest.
52. Hajdú, D. (2021). A Kormányhivatal által támogatott álláskeresőknél szülő felnőttképzés területi eloszlása Békés megyében. *Iskolakultúra*, 31(7-8), 104-117. <https://doi.org/10.18531/Studia.Mundi.2021.08.01.24-36>
53. Hajdú, Z. (2001). *Magyarország Közigazgatási Földrajza*. Dialóg-Campus. Budapest-Pécs.
54. Hanson, S., & Guiliano, G. (2004). *Urban transport geography*. 3rd edition. Guiliford Press. New York – London.
55. Hardi, T. (2015). Határok és határtérségek kutatása Magyarországon a rendszerváltástól napjainkig.
56. Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 201-215. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(02\)00018-9](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00018-9)
57. Hegyesi Zoltán, H. (2019). A járási hivatalok helye és szerepe az államigazgatási feladatok ellátásában. *Pro Publico Bono–Public Administration*, 7(1), 4-21. <https://doi.org/10.32575/ppb.2019.1.1>
58. Hollán, M. & Nagy, J. (Eds.). (2019). *A szabálysértési jog tankönyve*. Dialóg Campus Kiadó
59. Hollán, M. (2020). A járványügyi szabályszegés bűncselekménye és szabálysértése. In: Gárdos-Orosz, F., & Lőrincz, V., O., (Eds.), *Jogi diagnózisok: a COVID-19 világjárvány hatásai a jogrendszerre*. (pp.85-111). L'Harmattan Kiadó, Budapest.

60. Horváth, F. & Csermendy, L. (1993). *125 éves a magyar Közlekedési Hatóság*, Közlekedési Főfelügyelet.
61. Horváth, H., & Kátai-Urbán, L. (2016). A vasúti áruszállítás környezetbiztonsági aspektusainak értékelése II. rész. *Hadtudomány*, 26(E-szám), 59-69. <https://doi.org/10.17047/hadtud.2016.26.e.51>
62. Hoyle, B. S. Knowles, R. D. & Royal Geographical Society (with The Institute of British Geographers). Transport Geography Research Group. (1998). *Modern transport geography* (2nd rev. ed.). Wiley. January 26 2024. Chichester.
63. Hudec, J., Šarkan, B., Czödörövá, R., Caban, J., & Drozdziel, P. (2022). The impact of roadside technical inspections on transport and logistics systems in the Slovak republic. *Transport Problems*, 17. <https://doi.org/10.20858/tp.2022.17.3.06>
64. Hutóczki József (2016). Minőségmutatók a Hajdú-Bihar megyei Kormányhivatal Nyugdíjbiztosítási Igazgatósága Nyilvántartási Osztályán.
65. Javoršek, R. (2011). *Policijska kontrola nad vozili z vgrajenimi digitalnimi tahografii* (Doctoral dissertation, Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede).
66. Johansson, R. (2009). Vision Zero—Implementing a policy for traffic safety. *Safety science*, 47(6), 826-831. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.10.023>
67. Juhász, A. & Major, R. (2021). A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere= The Psychological Impact of Roadside Checks and the Background to Offensive Traffic Behaviour. *Magyar Rendészet*. 21(4), 155-170. <https://doi.org/10.32577/mr.2021.4.8>
68. Juhász, A. (2019). Hatékonyság a közlekedésrendészetben. *Magyar Rendészet* 2019/4. 149—156. https://doi.org/10.32577/mr.2019.4.11_149
69. Juhász, A. (2020). A baleset-megelőzés jogi és pszichológiai oldalai. *Belügyi Szemle*, 68(6), 123-136. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2020.6.6>
70. Kántás, P. (2018) A hatósági ellenőrzés dilemmái *Új magyar közigazgatás* 11(3), 72-76
71. Kántás, P. (1995). A bagatellkriminalitás természetéhez. *Magyar Jog*, 7.
72. Kátai-Urbán, L., Kozma, S. & Vass, G. (2015). Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. *Hadmérnök*, 10(4) 101-114.
73. Kengyel, Á. (2020.), Közlekedéspolitika. In Kengyel, Á. (Ed.), *Európai Unió politikák*. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634545422>
74. Kim, E., Muennig, P., & Rosen, Z. (2017). Vision zero: a toolkit for road safety in the modern era. *Injury epidemiology*, 4(1), 1-9. <https://doi.org/10.1186/s40621-016-0098-z>
75. Kis, N. & Nagy, M. (2007). *Európai közigazgatási büntetőjog*, HVG- ORAC Lap- és könyvkiadó Kft. Budapest.
76. Kobolka, I. & Kovácsics, F. (2004). Biztonságföldrajzi kérdések (http://geography.hu/mfk2004/mfk2004/phd_cikkek/kobolka_kovacsics.pdf)
77. Kovács, G., & Vinkóczi, T. (2020). A banki szolgáltatások digitalizációs-modernizációs hatásainak térbeli vizsgálata az Európai Unióban= Spatial study of the digitalisation-modernization effects of the banking sector in the European Union. *Külgazdaság*, 64(11-12), 33-69. <https://doi.org/10.47630/KULG.2020.64.11-12.33>
78. Kovács, T. Dávid, L. Bujdosó, Z. Kovács, Gy. Mátyás, Sz. & Pallás, E. (2015). The theory and process of socio-economic shrinking in Hungary giving the example of the Nagykunság Region (Kipchak Land) In: Kubeev, E. K. (Ed.) Scientific and Cultural Inheritance of Academician E.A. Buketov Karagandy, Kazahsztán Karaganda State University named after E. A. Buketov 474-481
79. Kovács, Z. & Piltz, T. (2015). A területi államigazgatás 2015. évi integrációjáról. *Új Magyar Közigazgatás*, 8(3), 61-68.
80. Körmeny Norbert, Földi Norbert (2004): Current issues of the transportation of dangerous goods by road, from the aspect of disaster management, with special emphasis to the accession of Hungary to the European Union, AARMS Academic and Applied Research in Military Science Vol.3 Issue 3. (2004) Budapest p. 427-436. ISSN 1588 8789

81. Körmendy, N. & Földi, L. (2004). Current issues of the transportation of dangerous goods by road, from the aspect of disaster management, with special emphasis to the accession of Hungary to the European Union. *Academic and Applied Research in Military Science* 3:(3) pp. 427-436.(2004).
82. Kristianssen, A. C., Andersson, R., Belin, M. Å., & Nilsen, P. (2018). Swedish Vision Zero policies for safety—A comparative policy content analysis. *Safety science*, 103, 260-269. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2017.11.005>.
83. Kuti, R. (2018). A katasztrófavédelmi kirendeltségek és a járési hivatalok szerepe a vidék biztonságának növelésében. *Hadmérnök*, 13(2), 201–210.
84. Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations—a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 33(6), 759-769. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00090-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00090-7)
85. Lácza, M. É. (2020). Másfél évszázad rendszerváltozásainak hatása Szabolcs-Szatmár-Bereg megye társadalmára (1.). *Régiókutatás Szemle*, 5(1), 6-15. <https://doi.org/10.30716/RSZ/20/1/1>
86. Lamm, V. (2012). Jogi lexikon (átdolgozott kiadás). Wolters Kluwer Kft. Budapest.
87. Li, L., Negenborn, R. R., & De Schutter, B. (2015). Intermodal freight transport planning—A receding horizon control approach. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 60, 77-95. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2015.08.002>
88. Lindholm, M., & Behrends, S. (2012). Challenges in urban freight transport planning—a review in the Baltic Sea Region. *Journal of transport geography*, 22, 129-136. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.001>
89. Macharis, C., Caris, A., Jourquin, B., & Pekin, E. (2011). A decision support framework for intermodal transport policy. *European Transport Research Review*, 3, 167-178. <https://doi.org/10.1007/s12544-011-0062-5>
90. Madarász, T. (1989). *Az államigazgatási jogi szankció fogalma és fajtái*. Eötvös Loránd Tudományegyetem, Állam-és Jogtudományi Kar.
91. Martyn-Csamangó, Z., & Süli, D. (2019). Határmenti térségi kapcsolatok elemzése a délvidéki idegenforgalom jelene és jövőjének tükrében. In: Váraljai, Anna (Ed.) *Interkulturális ifjúsági együttműködési mozaikok a határokon átnyúló régióban* (pp. 25-37) JATEPress. Szeged
92. Mátyás, S. (2017). Magyarország általános bűnözésföldrajzi helyzete. *Military Science Review/Hadtudományi Szemle*, 10(4).
93. Mátyás, S. (2020a). *Bűnözésföldrajz*. Didakt Kft. Debrecen.
94. Mátyás, S. (2020b): Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai. NKE
95. Mátyás, S.; Mészáros, B. & Szabó, I. (2020) Prediktív rendészet In: Ruzsonyi, Péter (Ed.) *Közbiztonság : Fenntartható biztonság és társadalmi környezet tanulmányok III.* (pp. 1895-2064). Ludovika Egyetemi Kiadó Budapest.
96. Mészáros, G. (2017). A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig. *Belügyi Szemle*, 65(3), 54-66. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2017.3.4>
97. Mészáros, G. (2017a). A sebességtúllépés szerepe a Budapesten bekövetkezett halálos közúti balesetekben 2015-ben, In: Orbók Barkovics, V. & Orbók, Á. (Eds.) *Hadtudomány és a XXI. század*. 177 p. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2017.02.22-2017.02.23. Budapest: Doktoranduszok Országos Szövetsége, pp. 113-130.
98. Michiels, W. & Schneider, A.P. (1984). Traffic offences: Another approach to description and prediction. *Accident Analysis & Prevention*, 16(3). 223–238. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(84\)90016-2](https://doi.org/10.1016/0001-4575(84)90016-2).
99. Michon, J. A. (1989). Explanatory pitfalls and rule-based driver models. *Accident Analysis & Prevention*, 21(4), 341-353. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(89\)90025-0](https://doi.org/10.1016/0001-4575(89)90025-0)
100. Mihălache, I. (2020). Securitatea și controlul activității operatorilor de transport rutier conform legislației Republicii Moldova. *Studii naționale de securitate*, 2(2), 186-195.
101. Mikkonen, V., & Keskinen, E. (1980). *Sisäisten mallien teoria liikennekäytännön tutkimisesta*. Helsingin yliopisto.

102. Nagy, E. (2022) Közigazgatási szabályszegés, közigazgatási szankciók a helyi jogalkotásban, Demokratikus Helyi Közigazgatás Fejlesztéséért Alapítvány
103. Nagy, M. (2019). „A közigazgatás szankciórendszere” in Jakab, A., Könczöl, M., Menyhárd, Attila. & Sulyok, G. (Eds.). *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* <http://ijoten.hu/szocikk/a-kozigazgatas-szankciorendszere>
104. Nyerges, É. (2016). Az anyagi jogi bírság a közigazgatási szankciórendszerben. *Államtudományi Műhelytanulmányok* 2016(11), 2 – 15.
105. Pálné Kovács, I. (2017). "A közigazgatás térszerkezete" in Jakab, A., Könczöl, M., Menyhárd, Attila. & Sulyok, G. (Eds.). *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* <http://ijoten.hu/szocikk/a-kozigazgatas-terszerkezete>
106. Pålsson, H., & Kovács, G. (2014). Reducing transportation emissions: A reaction to stakeholder pressure or a strategy to increase competitive advantage. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 44(4), 283-304. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-09-2012-0293>
107. Perego, A., Perotti, S., & Mangiaracina, R. (2011). ICT for logistics and freight transportation: a literature review and research agenda. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 41(5), 457-483. <https://doi.org/10.1108/09600031111138826>
108. Remenyik, B., & Bujdosó, Z. (2009). Eurórégiók szerepe a határ menti turisztikai együttműködésben. *Jelenkori Társadalmi és Gazdasági Folyamatok*, 4(3-4), 271-275. <https://doi.org/10.14232/jtgf.2009.3-4.271-275>
109. Ritó, E., & Czékmann, Z. (2018). Okos megoldás a közlekedésszervezésben – avagy az automatikus döntéshozatali eljárás egy példán keresztül. *Miskolci Jogi Szemle*, 13(2. sz.), 104-118.
110. Robinson, C.D. (1975). Social Implications of Driver Disqualification: Reality and Road Traffic Laws. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, 8(2): 169–175. <https://doi.org/10.1177/000486587500800211>
111. Rodrigue, J. P. (2006). Transport geography should follow the freight. *Journal of Transport Geography*, 14(5), 386-388. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.06.003>
112. Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
113. Ronay-Tobel, B., Mikulas, R., Katkics, A. & Toldi, M. (2019) "Weight Enforcement Network of Hungary", In: 8th International Conference on Weigh-in-Motion - ICWIM8, Prague, Czech Republic, pp. 136–146
114. Rychter, M. (2012). Possibilities of manipulating recommendations of elements of the digital tachographs system and ways of preventing this action. *Journal of KONES*, 19(2), 481-491. <https://doi.org/10.5604/12314005.1138263>
115. Sallai, J. (2022). *Az igazgatásrendészet története*. NKE. Budapest.
116. Skrucany, T., Kendra, M., Jurkovic, M., Kalina, T., 2018. Environmental Comparison of Different Transport Modes. *Nase More* 65.4, 192–196. <https://doi.org/10.17818/NM/2018/4SI.5>
117. Stopková, M., Stopka, O., & Hlatká, M. (2018). Material deliveries rationalization by utilizing the specific designed methodology. In 22nd International Scientific on Conference Transport Means 2018, October 2018, 43–48, Trakai, Lithuania, 3-5 October 2018.
118. Süli-Zakar, I., & Kozma, G. (2003). A terület-és településfejlesztés alapjai. *Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs*.
119. Szalóki, I. (2020). Új normák a közigazgatásban? Elektronikus kapcsolattartástól az elektronikus közigazgatásig. *Régió kutatás Szemle*, 5(1), 41-58. <https://doi.org/10.30716/RSZ/20/1/4>
120. Tímár, A. (2003). Európai Füzetek 20.

121. Tingvall, C., & Haworth, N. (1999). Vision Zero: An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6th International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September 1999 [en línea]. *Department of Transportation Federal Highway Administration International Technology Exchange Program*.
122. Tobel, B. (2022) "Effect of Weight in Motion Detection System on Road Enforcement Network of Hungary", *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 50(3), pp. 299–303. <https://doi.org/10.3311/PPtr.14858>
123. Tob-Ogu, A., Kumar, N., Cullen, J., & Ballantyne, E. E. (2018). Sustainability intervention mechanisms for managing road freight transport externalities: A systematic literature review. *Sustainability*, 10(6), 1923. <https://doi.org/10.3390/su10061923>
124. Tóth, A. (2007). *A bűnözés térbeli aspektusainak szociálgeográfiai vizsgálata Hajdú-Bihar megyében* (Doctoral dissertation, Doktori értekezés, Debreceni Egyetem).
125. Tóth, I. (1993). A magyar közlekedési hatóság jubileumai. *Közlekedéstudományi szemle* 43(10), 368-376
126. Török, B. & Földi, L. (2007). Possible use of the „VERIK” system in disaster relief of road accidents during transportation of dangerous goods. *Academic and Applied Research in Military Science* 6:(4) 647-658.
127. Tőzsér, A. (2021). A Magyarország és Szerbia közti határ menti turisztikai projektek hatása a Vajdaság turisztikai fejlődésére= The impact of border tourism projects between Hungary and Serbia on the tourism development of Vojvodina. *Turizmus Bulletin*, 21(2), 55-63. <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2021v21n2.6>
128. Turkovics, I. (2014). „Közlekedési igazgatás” In: Nyitrai P (Ed.), *Közigazgatási igazgatás: Jog 3 Különös rész* 110-115, Miskolci Egyetem Államtudományi Intézet Közigazgatási Jogi Tanszék
129. Van der Molen, H. & Bötticher, A. (1988). A hierarchical risk model for traffic participants. *Ergonomics* 31(4), 537-555. <https://doi.org/10.1080/00140138808966698>
130. Varga, S. & Mezei, K. (2020). Hazai földnyilvántartási problémák a mezőgazdasági támogatásokkal kapcsolatban. *Gazdalkodás*, 64(6).
131. Varga, V. (2014). *Heves Megyei Kormányhivatal Gyöngyösi Járási Hivatal Járási Gyámhivatal tevékenységének bemutatása* (Doctoral dissertation, pk).
132. Veszprémi, B. & Czékmann, Zs. (2013). Az e-közigazgatás szakigazgatási alapjai, In: Lapsánszky, A. (Ed.), *Közigazgatási jog. Fejezetek szakigazgatásaink köréből. I. kötet*, Complex Kiadó. Budapest.
133. Veszprémi, B. (2019). A stratégiai-alkotástól az e-hitelesítésig vezető út. Kitekintés a magyar eközigazgatás fontosabb témaköreire, *Régió kutatás Szemle*, 5(1), 41-58. <https://doi.org/10.30716/RSZ/20/1/4>
134. Vincze, T. (2005). A magyar mellékvonali vasúti hálózat jövője. *Közlekedéstudományi Szemle*, 55(5) 162-169
135. Virág, R. (2012). Az államigazgatási feladat-és hatáskör-telepítés új rendszere–a járési rendszer kialakítása. *Magyar Közigazgatás*, 2(1), 10-16.
136. Visser, J., Nemoto, T., & Browne, M. (2014). Home delivery and the impacts on urban freight transport: A review. *Procedia-social and behavioral sciences*, 125, 15-27. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.1452>.
137. Winebrake, J. J., Corbett, J. J., Falzarano, A., Hawker, J. S., Korfmacher, K., Ketha, S., & Zilora, S. (2008). Assessing energy, environmental, and economic tradeoffs in intermodal freight transportation. *Journal of the Air & Waste Management Association*, 58(8), 1004-1013. <https://doi.org/10.3155/1047-3289.58.8.1004>
138. Yang, C., Chen, M., & Yuan, Q. (2021). The geography of freight-related accidents in the era of E-commerce: Evidence from the Los Angeles metropolitan area. *Journal of transport geography*, 92, 102989. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102989>.
139. Zhang, Y., Lu, H. és Qu, W. (2020). A közlekedési balesetek térbeli rétegzett heterogenitása és befolyásoló tényezőinek földrajzi kimutatása. *International Journal of Environmental Research and Public Health* , 17 (2), 572. ; <https://doi.org/10.3390/ijerph17020572>

140. Zöld-Nagy, V., & Virág, R. (2013). *A területi államigazgatás integrációja*. Nemzeti Közszerzői és Tankönyvkiadó.
141. Zsom, B. (2014). Az elektronikus közigazgatás és a területi kutatások kapcsolatáról. *Tér és Társadalom*, 28(3), 18-31. <https://doi.org/10.17649/TET.28.3.2598>

Hivatkozott törvények, kormányrendeletek, kormányhatározatok jogszabályok:

SVÉD JOGSZABÁLYOK

1. Swedish Parliament, 1997a Swedish Parliament, 1997a. Parliament Transport and Communication Committee Report 1997/98:TU4.
2. Swedish Parliament, 1997b Swedish Parliament, 1997b. Swedish Parliament Protocol 1997/98:13. Decision on Vision Zero for road traffic safety.

NÉMET JOGSZABÁLY

1. Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

EU-S JOGSZABÁLYOK

2. EU 2003/59/ irányelv – teher-/személyszállító közúti járművek vezetőinek képzése és képzése
3. EU 3821/85 rendelet – menetíró készülékek a közúti szállításban
4. EU 561/2006 rendelet – a közúti közlekedésre vonatkozó szociális jogszabályok harmonizációja
5. EK 2000/30/ irányelv -a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről,
6. EU 2014/47/- az Unió területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről
7. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ)
8. EU 2002/15 irányelv – közúti szállítási tevékenységek munkaideje
9. EU 2006/22 irányelv – a közúti közlekedésre vonatkozó szociális szabályok minimumfeltételei
10. EU 2009/4 irányelv – a tachográf rekordok manipulációjának megelőzése és észlelése
11. EU 2009/5 irányelv – a közúti közlekedésre vonatkozó szociális szabályok minimumfeltételei
12. EU 94/55 irányelv – a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó nemzeti jogszabályok összehangolása
13. EU-s rendeletjavaslat – az autóbusz-szolgáltatások piacához való hozzáférés közös szabályai
14. EU 2015/413 irányelv a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről.

MAGYAR JOGSZABÁLYOK

1. 309/B/2007. AB határozat
2. A Büntető Törvénykönyvről szóló 1878. évi V. tc
3. A büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény
4. A díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet
5. A fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 39/2016 (XII.30) MvM utasítás
6. A fővárosi és megyei kormányhivatalok, melyeket a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalok kialakításával és a területi integrációval összefüggő törvénymódosításokról szóló 2010. évi CXXVI. törvény
7. A fővárosi és megyei kormányhivatalokról szóló 66/2015. (III. 30.) Korm. rendelet
8. A fővárosi és megyei kormányhivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet
9. A fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalok kialakításával és a területi integrációval összefüggő törvénymódosításokról szóló 2010. évi CXXVI. törvény

10. A fővárosi és vármegyei kormányhivatalokról szóló 568/2022. (XII. 23.) Korm. rendelet
11. A helyi önkormányzatok és szerveik, a köztársasági megbízottak, valamint egyes centrális alárendeltségű szervek feladat- és hatásköreiről szóló 1991. évi XX. törvény
12. A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény
13. A kihágás intézményének és a kihágási bíraskodásnak megszüntetéséről szóló 1955. évi 17. törvényerejű rendelet-
14. A kihágásokról szóló 1879.évi XL tc.
15. A kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény
16. A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL.
17. A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény és egyes kapcsolódó törvények, valamint a miniszteri hatósági hatáskörök felülvizsgálatával összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CLXXIV. törvény
18. A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény
19. A Közlekedési Főfelügyeletről szóló Minisztertanács 15/1983 (VI.1) MT. számú rendelete
20. A közlekedési közigazgatási bírságokkal összefüggő kormányrendeletek módosításáról szóló 393/2023. (VIII. 14.) Korm. rendelet
21. A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággalással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet
22. A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet
23. A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 8/1977. (XII. 20.) KPM rendelet
24. A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet
25. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
26. A magyar büntető törvénykönyv a kihágásokról szóló 1879. évi XL. törvénycikk indokolása
27. A Magyar Köztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 2010. évi XLII. törvény
28. A Magyarország minisztériumainak felsorolásáról szóló 2022. évi II. törvény
29. A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet
30. A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény
31. A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról, valamint a katasztrófavédelemmel kapcsolatos egyes törvényi rendelkezések módosításáról szóló 2012. évi XXXI. törvény
32. Az 1983. évi 7. számú a Magyar Népköztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 1973. évi IV. törvény módosításáról szóló Törvényerejű Rendelet
33. Az adóhatóság által foganatosítandó végrehajtási eljárásról szóló 2017. évi CLIII. tv.
34. Az államigazgatási eljárás szabályairól szóló 1957. évi IV. törvény
35. Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény
36. Az egyes kormányrendeleteknek az I. Mobilitási Csomag egyes jogszabályainak jogharmonizációjával összefüggő módosításáról szóló 791/2021. (XII.27) Korm. rendelet
37. Az egységes közlekedési hatóság létesítéséről és az egyes közlekedést érintő jogszabályok módosításáról szóló 94/1991. (VII.23). számú Kormányrendelet
38. Az egységes közlekedési hatósági szervezet feladat- és hatásköréről szóló 231/1997 (XII.12) Kormányrendelet
39. Az egységes közlekedési hatósági szervezet feladat- és hatásköréről szóló 231/1997 (XII.12) Kormányrendelet
40. Az Északkelet-magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna komplex fejlesztéséért felelős kormánybiztos kinevezéséről és feladatairól szóló 1566/2020. (IX. 4.) Korm. határozat
41. Az új minisztériumok szervezéséről és a magyar köztársaság kormányának átalakításáról szóló 1949. évi XV. törvény
42. Magyarország minisztériumainak felsorolásáról szóló 2022. évi II. törvény

43. Magyarország minisztériumainak felsorolásáról, valamint egyes kapcsolódó törvények módosításáról szóló 2018. évi V. törvény
44. -A „Creative Region” – Határtalan fejlődés Északkelet-Magyarország – gazdasági együttműködésben érintett, a fejlesztéshez csatlakozó határon túli területek bevonásával megvalósuló – nemzeti, gazdasági és kulturális övezetének fejlesztési tervéről szóló 1073/2020. (III. 5.) Korm. határozat

Internetes források

1. -(<https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/web/kozuti-kozlekedesi-ellenorzesi-foosztaly>)
2. www.police.hu
3. <https://www.automotor.hu/extra/a-kpm-kozuti-ellenoreinek-egyik-elso-munkanapja-1954-majus-8-an-646876/>
4. https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Geschaeftsberichte/Geschaeftsberic ht2017_2018.pdf?__blob=publicationFile&v=2 Letöltés ideje: 2023.12.30.
5. <http://www.isctr-mt.ro/inspectorate-teritoriale-isctr> Letöltés ideje: 2024.01.13.
6. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/mediterranean-corridor_en Letöltés ideje: 2023.12.30.
7. (<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/core-road-network-9-2020/hu/>) Letöltés ideje: 2024.01.13.
8. <https://www.kti.hu/trendek/infrastruktura/#actual-738-archivum-13> Letöltés ideje: 2024.02.04.
9. <https://magyarepitok.hu/harom-tengerrel-kotne-ossze-magyarorszagot-egy-kozlekedesi-folyoso>
10. www.consilium.europa.eu/hu/infographics/schengen-visa Letöltés ideje: 2024.02.04.
11. https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html Letöltés ideje: 2023.12.30.

Statisztikai adatok és szerző nélküli források

1. European Commission (2011): Fehér Könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé COM (2011) 144. Európai Bizottság, Brüsszel. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:P DF>.
2. European Commission (2017): Európai Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv tagállamok általi alkalmazásáról Jelentéstételi időszak: 2017–2018 COM_2017_0099_FIN
3. European Commission (2019). staff working document EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero
4. European Commission (2020). Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>
5. European Commission. (2018). Europe on the Move -Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean.
6. European Commission (2023). Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences
7. EUROSTAT A közúti árufuvarozás művelettípus szerint 2019-2021 online data code: road_go_ta_tott Letöltés ideje: 2020. december 22.
8. EUROSTAT Negyedéves közúti árufuvarozás művelettípus szerint, EU, 2017–2021 online data code: road_go_tq_tott Letöltés ideje: 2020. december 22.

9. EUROSTAT Top 20 országonkénti áramlás az EU-n belüli közúti áru fuvarozásban 2021. év online data codes: road_go_ta_tott, road_go_ia_ugtt, road_go_ia_lgtt and road_go_cta_gtt Letöltés ideje: 2020. december 22.
10. Hajdú-Bihar megye területfejlesztési koncepcióját megalapozó feltáró-értékelő vizsgálat, Debrecen, 2021 https://hbmo.hu/portal/wp-content/uploads/2022/04/Hajdu_Bihar_megye_teruletfejlesztési_koncepciojat_megalapozo_feltaro_ertekelo_vizsgalat.pdf
11. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területfejlesztési Koncepció 2021 – 2030 I. Helyzetfeltárás, 2020, Szolnok <http://tfi.jnszm.hu/megyei-teruletfejlesztési-koncepcio-2021-2027/>
12. KSH Ártánd-Bors határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=7fac1f53d3297dda24e4710fc9f4d43f2406e7bb9afb1c97d11ec027e67f59b8 Letöltés ideje: 2023. december 31.
13. KSH Belföldi áruszállítás szállítási módok szerint negyedévenként 2017-2021: https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv001.html Letöltés ideje: 2023. május 1.
14. KSH Beregsurány határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=b5c9a5bf506d292db016e47795d4d0fb5f8147e1c2255901c0bf2573c3bb7102 Letöltés ideje: 2023. december 31.
15. KSH Csengersima határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: [statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=77f0e69593d5beb96c3b32b27fb714e0bbe fbc88b98950acdf522772f94c8819](http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=77f0e69593d5beb96c3b32b27fb714e0fbe fbc88b98950acdf522772f94c8819) Letöltés ideje: 2023. december 31.
16. KSH határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=b823fa36febdb1b67e9e513529f79e28db0fabf883b259c52378eef3c0398175a Letöltés ideje: 2023. december 31.
17. KSH Nagykeréki határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=2db4c8570f3b72c918b0d298602b5f2742f146a257dbf3eff84cef7033226b21 Letöltés ideje: 2023. december 31.
18. KSH Nemzetközi áruszállítás szállítási módok szerint negyedévenként 2017-2021: https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv002.html Letöltés ideje: 2023. május 1.
19. KSH Nyírábrány határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=b0f41d0f553ad725b59e64675c93e22fc9e47b9f83348ece77e0e71a4b2459ab Letöltés ideje: 2023. december 31.
20. KSH Vállaj határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=301434af20e200d62f67211ea8b8f3a6f79e31bc4a3889b11132d3dc50dc1ecd Letöltés ideje: 2023. december 31.
21. KSH Záhony határátkelőhely Magyarország államhatárán be- és kilépő járműforgalom a tehergépjárművekre tekintettel 2017-2021: statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?openLink=332a7697464a47c6a41142826aaa232afa69d23237aa94478584307507e0be72 Letöltés ideje: 2023. december 31.
22. KSH 1 főre jutó bruttó hazai termék: www.ksh.hu/stadat_files/gdp/hu/gdp0078.html Letöltés ideje: 2024. február 27.
23. -KSH A közúti tehergépkocsik száma https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html Letöltés ideje: 2024. február 27.

24. Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, Gazdaság- és Vállalkozáskutató Intézet (MKIK GVI): Fejlődő és leszakad járások – 2017. Magyar járások társadalmi-gazdasági profilja a Járási Fejlettségi Mutató alapján (2019. augusztus). Online: https://gvi.hu/files/researches/608/GVI_JFM_2019_tablak_190830.pdf
25. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az országos közutak 2017.2018.2019,2020, 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma
26. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái 2017.2018.2019,2020, 2021
27. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia 2014. augusztus
28. OECD (2016) Foundational Safety System concept to make roads safer in the Decade 2021-2030
29. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK) 2014
30. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Konceptió I. Kötet: Előkészítő Fázis, Feltáró munkarészek, Helyzetelemzés, helyzetértékelés 2021 Nyíregyháza. <https://szszbtnno.hu/konceptio/1.pdf>

12. JOGSZABÁLYI ÉS INTERNETES HIVATKOZÁSOK

JOGSZABÁLYI HIVATKOZÁSOK	
JSZ1.	A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény (továbbiakban Szankció Tv) 1.§ (1)
JSZ2.	Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényt (továbbiakban Ákr.) 101.§ (1)
JSZ3.	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvénybe (továbbiakban Kkt.) 20.§ (1) a)-j)
JSZ4.	Szankció Tv. 1.§ (1)
JSZ5.	KKt 20.§
JSZ6.	Nagykommentár az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvényhez 94/A. § (1) bekezdés a) pontjához fűzött kommentár
JSZ7.	Szankció Tv.9.§ (3).
JSZ8.	KKt. 20.§ (1a)
JSZ9.	A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet
JSZ10.	Kbt 2.§
JSZ11.	A kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény 12/A. §-
JSZ12.	Szankció Tv. 2.§ (1)
JSZ13.	Szankció Tv. 1.§ (1)
JSZ14.	309/B/2007. AB határozat
JSZ15.	EU működéséről szóló 4. cikk (2) 9) és IV. cím 9-100.cikk
INTERNETES HIVATKOZÁSOK	
I1.	https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv002.html
I2.	https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv001.html
I3.	(https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/sz-4A3C0/szankcio-4AC3B/) szankcio-4AC3B/)
I4.	https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/web/kozuti-kozlekedesi-ellenorzesi-foosztaly

13. ÁBRA – TÁBLÁZAT- MELLÉKLET- ÉS KÉPJEGYZÉK

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra A szabályszegések tudományági elhelyezése	21
2. ábra A szabályszegések és a földrajztudomány kapcsolata	23
3. ábra Transzeurópai közlekedési hálózat elemei Magyarországon (2014)	29
4. ábra A centralizációt oldó térségi együttműködések (2014)	30
5. ábra Észak-Alföldi régió országos közúthálózatának megoszlása (km) 2021-ben.....	31
6. ábra A főutak és gyorsforgalmi utak nehézgépjármű forgalma 2017. évben.....	32
7. ábra A főutak és gyorsforgalmi utak nehézgépjármű forgalma 2021. évben.....	33
8. ábra Közúti mérlegelő helyek	36
9. ábra Az ellenőrzési pontok az ellenőrzési pontok klaszterei területi egységenként (%)	39
10. ábra Észak-Alföldi régióban az ellenőrzési klaszterben készült meghiányolási jegyzőkönyvek száma.....	40
11. ábra Területi egység ellenőrzéseinek és meghiányolási jegyzőkönyveinek megoszlása az utak rendisége szerint (%) 2017-2021	41
12. ábra 100 ellenőrzésre jutó meghiányolás (meghiányolási fajlagos mutató)	42
13. ábra Utak rendisége szerint az ellenőrzések eredményei az Észak-Alföldi régióban	42
14. ábra Ellenőrzés az Észak-Alföldi régió gyorsforgalmi útjain	43
15. ábra Az ellenőrzési pontok csoportosítása az adott ellenőrzési ponton lefolytatott ellenőrzések alapján	45
16. ábra Meghiányolási jegyzőkönyvek száma az ellenőrzési pontok kategóriái alapján	46
17. ábra Meghiányolási jegyzőkönyvek aránya az ellenőrzési pontok kategóriái alapján (%)	47
18. ábra Az ellenőrzési jegyzőkönyvek aránya az utak hosszának arányához (%) viszonyítva (ellenőrzési jegyzőkönyvek száma (%) /úthossz km (%)	48
19. ábra Ellenőrzések száma/átlagos tehergépkocsi forgalom a főhálózaton	49
20. ábra Meghiányolási jegyzőkönyvek % / úthosszúság%	49
21. ábra A meghiányolási jegyzőkönyvek/tehergépkocsi forgalom	50
22. ábra A gyorsforgalmi utakon az ellenőrzési pontok eredményei (db)	51
23. ábra A gyorsforgalmi utak az ellenőrzési pontjain a meghiányolási fajlagos mutató	52
24. ábra Az elsőrendű utakon az ellenőrzés eredményei jegyzőkönyvek típusai alapján (db) megyék szerint	52
25. ábra Az elsőrendű utakon lévő ellenőrzési pontokon a meghiányolási fajlagos mutató	53
26. ábra A tehergépkocsi forgalom (%) és az ellenőrzések különbözete Hajdú-Bihar megyében.....	54
27. ábra A tehergépkocsi forgalom (%) és az ellenőrzések (%) különbözete Jász-Nagykun-Szolnok megyében	54
28. ábra A tehergépkocsi forgalom (%) és az ellenőrzések (%) különbözete Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében	55
29. ábra A másodrendű utakon az ellenőrzés eredményei	55
30. ábra A vizsgált Kormányhivatalok Közlekedési Hatóságai által ellenőrzöttek honosság szerinti összetétele (%).....	60
31. ábra A vizsgált Közlekedési Hatóságok által ellenőrzött külföldiek honosság szerint	61
32. ábra A vizsgált megyék Közlekedési Hatóságai által kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerint	62
33. ábra Az Észak-Alföldi régióban a közigazgatási bírság fajlagos honossági klaszterek szerint(2017-2021).....	63
34. ábra Az országok csoportosítása a közigazgatási bírság fajlagos mutató alapján (2017-2021)....	64
35. ábra 100 honos ellenőrzésre jutó közigazgatási bírságok száma honosságok szerint	65
36. ábra Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságainak ellenőrzése megyék szerint 2017-2021 (%)	68

37. ábra Az ellenőrzések száma megyénként az Észak-Alföldi régió megyéiben	69
38. ábra Az ellenőrzések honosság szerinti összetétele megyénként	70
39. ábra A három legtöbbet ellenőrzött külföldi honosság sorrendje az ellenőrzést végző megyék szerint	70
40. ábra Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságai által kiszabott közigazgatási bírságok 2017-2021 (%).....	71
41. ábra Közigazgatási bírság megyénként.....	72
42. ábra Közigazgatási bírság fajlagos mutató területi egységenként (2017-2021)	72
43. ábra Az ellenőrzések honosság szerinti összetétele megyénként	73
44. ábra A legtöbbet közigazgatási bírságolt külföldi honosságok sorrendje a vizsgált megyék szerint	73
45. ábra Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságai által végrehajtott ellenőrzések darabszáma évek szerint (2017-2021).....	78
46. ábra Az ellenőrzésének számának változása az előző évhez viszonyítva 2018 és 2021 között (előző év =100%).....	78
47. ábra Az EU-ban a negyedéves közúti áru fuvarozás művelet típusa szerint 2017–2021	79
48. ábra Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatósága által kiszabott közigazgatási bírságok honosságra tekintett nélkül.....	81
49. ábra Az Észak-Alföldi régió által kiszabott közigazgatási bírságok magyar és külföldi honosság szerinti megoszlása	81
50. ábra Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságai által kiszabott közigazgatási bírságok az előző évhez viszonyítva 2018 és 2021 között (előző év=100%).....	82
51. ábra Az Észak-Alföldi Közlekedési Hatóságai által végrehajtott ellenőrzések eredményei szankciók szerint.....	83
52. ábra Az ellenőrzések és a szankcionáltak száma az előző évhez viszonyítva a régió összesített adatai alapján (előző év=100%)	84
53. ábra Ellenőrzések és bírságok honosságok szerinti időbeni változásai	84
54. ábra Az Észak-Alföldi régió Megyei Közlekedési Hatóságai által végrehajtott ellenőrzések évek és megyék szerint.....	85
55. ábra Az ellenőrzések száma az előző évez viszonyítva megyék szerint (előző év=100%).....	86
56. ábra Az ellenőrzések maximum és minimum évei megyénként	86
57. ábra A megyei közlekedési hatóságok ellenőrzései megyék és honosság szerint.....	87
58. ábra Az ellenőrzések száma az előző évhez viszonyítva megyék és honosságok szerint	88
59. ábra Közigazgatási bírságok száma az előző évez viszonyítva megyék szerint (előző év=100%)	89
60. ábra Közigazgatási bírságok évek és megyék szerint.....	89
61. ábra Közigazgatási bírságok megyénként és honosság szerint	90
62. ábra Közigazgatási bírságok változása az előző évhez viszonyítva honosságonként és megyénként (Előző év=100%)	91
63. ábra Bírságolt román honosságúak évenként és megyék szerint	92
64. ábra Ellenőrzések és bírságok az előző évhez viszonyítva (Előző év=100%) megyénként.....	93
65. ábra Honossági klaszterenként a szabályszegési típusok (%).....	96
66. ábra A közigazgatási bírsággal szankcionált lengyel, román, szlovák és ukrán szabályszegők a szabályszegések típusai alapján.....	100

TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat Kutatási kérdések (K), célok (C) és a kapcsolódó hipotézisek (H).....	8
2. táblázat A díj ellenében végzett árutovábbítás és a saját számlás közúti áruszállítás fogalmi elhatárolása	17
3. táblázat A közúti és telephelyi ellenőrzések összehasonlítása	20
4. táblázat Az Észak-Alföldi régió főhálózatának hossza (km) 2021-ben és A napi tehergépkocsi forgalom öt évi átlagának régiós százaléka.....	31
5. táblázat Hajdú-Bihar megyei főhálózat újtjai, hossza (km) valamint %-os aránya 2021-ben.....	33
6. táblázat Jász-Nagykun-Szolnok megyei országos közúthálózat összetétele	34
7. táblázat Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei főhálózat újtjai, hossza (km)	35
8. táblázat Az Észak-Alföld határátkelőhelyeinek forgalma	37
9. táblázat 1000 feletti ellenőrzés számmal jellemezhető pontok az Észak-Alföldi régióban.....	40
10. táblázat Az ellenőrzési pont klaszterekben készült ellenőrzési jegyzőkönyvek száma 2017-2021	46
11. táblázat Mellékhálózat főbb ellenőrzési pontjai.....	57
12. táblázat A közigazgatási bírság megoszlása a külföldi honosságú szabályszegők körében	62
13. táblázat Ellenőrzések és közigazgatási bírságok honossági klaszterek alapján (2017-2021).....	63
14. táblázat A régió Közlekedési Hatóságai által kiszabott közigazgatási bírságok a bírságoltak lakó/székhelye szerint	66
15. táblázat A közúti tehergépkocsi száma az Észak-Alföldi régióban és megyéiben	66
16. táblázat A legtöbbet ellenőrzött és közigazgatási bírsággal sújtott külföldi honosságok	77
17. táblázat 100 ellenőrzésre jutó közigazgatási bírság mutató megyénként és évenként (%)	85
18. táblázat A kérdőívben szereplő „Ön szerint az alábbi szabályszegéseket milyen gyakorisággal követik el?” kérdésre adott válaszok kiértékelése	97

MELLÉKLETJEGYZÉK

1. melléklet Főbb alkalmazott módszerek tematikus elrendezése	153
2. melléklet Kérdőív a közúti és telephelyi ellenőrzés közigazgatási folyamatában résztvevő hatósági munkatársak részére.....	155
3. melléklet Kérdőív egyéni és társas vállalkozók részére	161
4. melléklet Kérdőív gépjárművezetők részére.....	167
5. melléklet A díj ellenében végzett árutovábbítás és a saját számlás közúti áruszállítás fogalmi ismérvei.....	172
6. melléklet A közigazgatási szankció.....	173
7. melléklet A közúti és telephelyi ellenőrzés.....	174
8. melléklet Az Észak-Alföldi régió főhálózatának napi tehergépkocsi forgalma.....	175
9. melléklet Az évi átlagos napi tehergépkocsi forgalom megyei átlag értékei (j/nap) és %-os aránya 2017-2021 között Hajdú-Bihar megyében	176
10. melléklet Az évi átlagos napi tehergépkocsi forgalom megyei átlag értékei (j/nap) és %-os aránya 2017-2021 között Jász-Nagykun-Szolnok megyében	177
11. melléklet Az évi átlagos napi tehergépkocsi forgalom megyei átlag értékei (j/nap) és %-os aránya 2017-2021 között Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében	178
12. melléklet Ellenőrzési helyek az Észak-Alföldi régióban.....	179
13. melléklet 200 esetszám alatti ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban.....	180
14. melléklet 200-499 esetszámú ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban	181
15. melléklet 500-999 esetszámú ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban	182
16. melléklet 1000 feletti esetszámú ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban az ellenőrzések száma szerint	183
17. melléklet Az ellenőrzések esetszámai alapján az ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban	184
18. melléklet A meghíányolások esetszámai alapján az ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban	185
19. melléklet Az Észak-Alföldi régió gyorsforgalmi úthálózatán lévő ellenőrzési pontokon készült jegyzőkönyvek 2017-2021	186
20. melléklet A gyorsforgalmi úthálózaton lévő ellenőrzési pontok az ellenőrzések és a meghíányolási jegyzőkönyvek nagysága alapján megyék.....	187
21. melléklet Az Észak-Alföldi régió elsőrendű úthálózatán lévő ellenőrzési pontokon készült jegyzőkönyvek 2017-2021.	188
22. melléklet Az elsőrendű utakon megvalósult ellenőrzések száma megyénként, ...	190
23. melléklet Az Észak-Alföldi régió másodrendű úthálózatán lévő ellenőrzési pontokon készült jegyzőkönyvek 2017-2021.	191
24. melléklet Az másodrendű utakon megvalósult ellenőrzések száma megyénként, az egyszerűsített és meghíányolási jegyzőkönyvek ellenőrzési pontonként	194
25. melléklet Ellenőrzés az Észak-Alföldi határátkelőhelyein 2017-2021.....	195
26. melléklet Hajdú-Bihar megyei úthálózaton lévő ellenőrzési pontok (2017-2021)	196
27. melléklet Hajdú-Bihar megyei ellenőrzések az utak rendisége, valamint a határátkelőhelyekre tekintettel (2017-2021).....	200
28. melléklet Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei úthálózaton lévő ellenőrzési pontok (2017-2021) .	203
29. melléklet Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei ellenőrzések az utak rendisége, valamint a határátkelőhelyekre tekintettel (2017-2021)	206
30. melléklet Jász-Nagykun-Szolnok megyei úthálózaton lévő ellenőrzési pontok (2017-2021)....	208
31. melléklet Jász-Nagykun-Szolnok megyei ellenőrzések az utak rendiségére tekintettel (2017-2021)	211

32. melléklet Az ellenőrzések és meghíányolások %-os aránya az ellenőrzési pontokon az Észak-Alföldi régióban.....	213
33. melléklet Az ellenőrzések az utak rendisége alapján megyék szerint	214
34. melléklet Az elsőrendű utakon az ellenőrzés eredményei (db).....	215
35. melléklet A másodrendű utak ellenőrzési pontjain az ellenőrzések eredményei (db)	216
36. melléklet A másodrendű utak ellenőrzési pontjain az ellenőrzés eredményei (%)	217
37. melléklet A közúti árufuvarozás művelettípus szerint 2019-2021 (millió tkm).....	218
38. melléklet Top 20 országonkénti áramlás az EU-n belüli közúti árufuvarozásban 2021. év	220
39. melléklet Ellenőrzés országonként	221
40. melléklet Közigazgatási bírság országonként	222
41. melléklet Megyénként a közigazgatási bírsággal szankcionált magyar honosságúak lakóhely/székhely szerint, valamint az 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlaga.....	223
42. melléklet Közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegések száma és a JFM_19 járásonként	224
43. melléklet Közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegések száma alapján létrehozott kategóriák és a JFM_19 járásonként.....	225
44. melléklet Szabályszegések/ JFM_19	226
45. melléklet Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságai által ellenőrzöttek megoszlása külföldi honosság szerint.....	227
46. melléklet Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság által ellenőrzöttek megoszlása külföldi honosság szerint.....	228
47. melléklet Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közlekedési Hatóság által ellenőrzöttek megoszlása külföldi honosság szerint.....	229
48. melléklet Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság által ellenőrzöttek megoszlása külföldi honosság szerint.....	230
49. melléklet A vizsgált közlekedési hatóságok által közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok összetétele évenként (2017-2021)	231
50. melléklet A Megyei Közlekedési Hatóságok által közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok évenkénti összetétele.....	232
51. melléklet Az első három külföldi honosságú szabályszegő külföldi nemzetiségek évenként és megyénként.....	233
52. melléklet A vizsgált megyék Közlekedési Hatóságai által a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság a szabályszegéstípusaira tekintettel az érintett és szomszédos megyék szerinti lakóhely vagy székhely szerint (2017-2021)	234
53. melléklet A vizsgált megyék Közlekedési Hatóságai által a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság az érintett és szomszédos megyék szerinti lakóhely vagy székhely szerint (2017-2021)	235
54. melléklet A külföldi honosságok által elkövetett szabályszegéstípusok honosságok szerint	236
55. melléklet Az elkövetett szabályszegéstípusok honosságok szerint	237
56. melléklet A 100 szállítással foglalkozó vállalkozásra jutó 2020-ban elkövetett szabályszegések viszonyítása a 2019.évhez, valamint a JFM_19	238

KÉPJEGYZÉK

1. kép: A KPM közúti ellenőreinek egyik első munkanapja	239
2. kép: A KPM közúti ellenőreinek egyik első munkanapja	239
3. kép: A közúti ellenőrzés hírei a Közlekedési Közlönyben	240
4. kép: Közlekedési Közlöny	241
5. kép: Felhívás a jogtalan fuvarozás visszaszorítása érdekében.....	241
6. kép: Közúti ellenőrzés	242
7. kép: Mobil mérőállomás	242
8. kép: Közúti ellenőrzés	243
9. kép: Közúti ellenőrzés	243

14. MELLÉKLETEK

1. melléklet Főbb alkalmazott módszerek tematikus elrendezése

Fejezetek	Szakirodalmi háttérkutatás	Szekunder adatok elemzése	Kérdőív			Primer adatok elemzése	Klaszter elemzés	Fajlagos mutatószámok
			Egyéni és társas vállalkozók	Gépjármű-vezetők	Kormány-tisztviselők			
			A kérdőív kérdéseinek száma					
Szakirodalmi áttekintés	Hazai és külföldi szakirodalom							
A vizsgált megyék bemutatása a kutatás szempontjából		Terület-fejlesztési koncepciók				KSH (úthálózat, határátkelőhelyek), Rendőr-főkapitányság (határátkelőhelyek) Magyar Közút Nonprofit Zrt (forgalmi adatok)		
Az országos közúti közlekedési hálózaton és a határátkelőhelyeken lévő ellenőrzési pontok			18.	17.-18.	4. 10.-13.	Magyar Közút Nonprofit Zrt (forgalmi adatok) KSH (úthálózat) ÉKM (ellenőrzési pontok)	Ellenőrzési pontok klasztere	- Meghiányolási fajlagos mutató - Ellenőrzési jegyzőkönyvek száma (%) /úthossz km (%) - Meghiányolási jegyzőkönyvek % / úthosszúság% - Ellenőrzések száma/átlagos tehergépkocsi forgalom a főhálózaton - A meghiányolási jegyzőkönyvek/tehergépkocsi forgalom
Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok honosság szerinti vizsgálata		MKIK GVI (Járás fejlettségi mutató)	6.-7. 9.-17. 20.	2.-6. 8.-16.	6. 8.-9.	ITM (ellenőrzések, bírságok honosság) EUROSTAT (áru fuvarozás) KSH (bruttó hazai termék, tehergépkocsik száma)	-Honosság és ország-csoportok -Szabályszegek járási klasztere	Közigazgatási bírság fajlagos mutató Szabályszegek/JFM_19

Az ellenőrzések és a kiszabott közigazgatási bírságok időintervallum elemzése			21.-24.	20.	23.	EUROSTAT (árufuvarozás) KSH (árufuvarozás)	Honosság csoportok	Közigazgatási bírság fajlagos mutató
A közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegések típusai az Észak-alföldi régió megyei közlekedési hatóságainak összesített adatai alapján	Külföldi szakirodalom		2.-6. 8.	7.	7.	ITM (szabályszegéstípusok, honosság)	Honosság és országcsoportok	Közigazgatási bírság fajlagos mutató
Összefoglalás	Hazai és külföldi szakirodalom		13-16. 19.	13.-16 19.	4. 10-22.	EKM ITM KSH	Ellenőrzési pontok klasztere Országcsoportok	Közigazgatási bírság fajlagos mutató Meghiányolási fajlagos mutató

2. melléklet Kérdőív a közúti és telephelyi ellenőrzés közigazgatási folyamatában résztvevő hatósági munkatársak részére

KÉRDŐÍV

A KÖZÚTI ÉS TELEPHELYI ELLENŐRZÉS KÖZIGAZGATÁSI FOLYAMATÁBAN RÉSZTVEVŐ HATÓSÁGI MUNKATÁRSOK RÉSZÉRE

A kérdőív kitöltése önkéntes és anonim.

Összinte véleményét, építő javaslatait előre is nagyon köszönöm!

1. A közúti és telephelyi ellenőrzés közigazgatási eljárása (ellenőrzéstől a végrehajtási fázisig) során Ön mely részterületen dolgozik?

(Kérem, jelölje X-el a megfelelő választ, több választ is megjelölhet.)

- ☐ közúti ellenőrzés
- ☐ telephelyi ellenőrzés
- ☐ back-office

2. Kérem, adja meg legmagasabb, befejezett iskolai végzettségét! (Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ Érettségi
- ☐ Főiskola (vagy azzal egyenértékű BA/BSc)
- ☐ Egyetemi (vagy azzal egyenértékű MA/MSc)
- ☐ Doktori (Phd vagy DLA)

3. Hány idegen nyelven beszél? (Kérem, választát x-szel jelölje)

- ☐ Legalább két idegen nyelven tárgyalóképes szinten
- ☐ Legalább egy idegen nyelven tárgyalóképes szinten
- ☐ Legalább két idegen nyelven társalgási szinten
- ☐ Legalább egy idegen nyelven társalgási szinten
- ☐ Nem beszél idegen nyelven

4. Amennyiben nem beszél idegen nyelvet, abban az esetben mennyire okoz problémát az idegen nyelv ismeretének hiánya munkája során? (Kérem, választát az alábbi skálán jelölje.)



egyáltalán nem

rendkívül nagy

5. Mióta dolgozik az ellenőrzési feladatkörében? (Kérem, választát X-szel jelölje.)

- ☐ 1 évnél kevesebb
- ☐ 1-3 év
- ☐ 4-10 év
- ☐ 11-20 év
- ☐ 21-30 év
- ☐ 31-

6. Kérem, értékelje, hogy Ön szerint mennyire hasznos a munkája közlekedés biztonsági szempontból! (Kérem, választ karikázza be).

- A) egyáltalán nem fontos
 B) kevésbé fontos
 C) semleges
 D) nagyon fontos
 E) rendkívül fontos

7. Ön szerint a Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának hatáskörébe tartozó KKt.

20.§ (1) bekezdése szerinti szabályszegéseket milyen gyakorisággal követik el a szabályszegők? (Kérem, karikázza be véleményének megfelelő számot.)

1- leggyakoribb, 2- gyakori, 3- átlagos, 4- ritka, 5 -nagyon ritka

Szabályszegéstípusok	
a) meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásra (áru fuvarozásra és személyszállításra),	1,2,3,4,5,
b) a meghatározott okmány meglétéhez kötött saját számlás áru- és személyszállításra,	1,2,3,4,5,
c) a közúti szállítás szociális előírásaira , a vezetési időre , a szünetre, illetve a megszakításra és a pihenőidőre ,	1,2,3,4,5,
d) a közúti közlekedésben használt menetíró készülék és tachográf-korong , valamint a digitális tachográfokhoz szükséges kártyák használatára,	1,2,3,4,5,
e) a veszélyes áruk szállítására , a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóra,	1,2,3,4,5,
f) a gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok közúti szállítására,	1,2,3,4,5,
g) a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállításra,	1,2,3,4,5,
h) a közúti járművek közúti közlekedésben való részvételéhez előírt műszaki, biztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokra, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedésére, a rakomány rögzítésére , továbbá az ömlesztett áruk szállítására ,	1,2,3,4,5,
j) a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozására	1,2,3,4,5,

vonatkozó rendeletek megsértése

8. Ön szerint mely honosságúak szegik meg gyakrabban a közúti áruszállítás és fuvarozás szabályait? (Kérem, választ jelölje X-szel)

- ☐ Magyar honosságúak
☐ Külföldi honosságúak: EU tagállamok
☐ Külföldi honosságúak: nem EU tagállamok

9. Soroljon fel három külföldi honosságot, melyek Ön szerint a leggyakoribb szabályszegők a közúti áruszállítás és díj ellenében történő szállítás során?

10. Kérem, röviden jellemezze munkája pozitív oldalát!

11. Kérem, röviden jellemezze munkája negatív oldalát!

12. Kérem, röviden fejtse ki, hogy milyen tényezők könnyítik meg a mindennapi munkáját?

13. Kérem, röviden fejtse ki, hogy milyen tényezők nehezítik meg a mindennapi munkáját?

14. **Kérem, értékelje a közúti és telephelyi ellenőrzéssel kapcsolatos munkafolyamatok**

összetettséget! (Kérem, választ karikázza be.)

-
- A) Nagyon komplex
B) Komplex
C) Általános összetettségű
D) Egyszerű
E) Nagyon egyszerű

15. **Kérem, értékelje és jelölje a munkája során használt eszközök technikai színvonalát?**

(Kérem, választ X-szel jelölje)

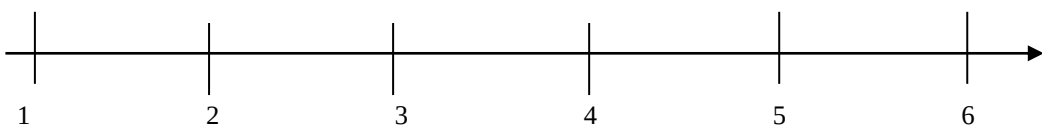
- ☐ Nagyon jó
☐ Jó
☐ Átlagos
☐ Rossz
☐ Nagyon rossz

16. **Milyen tényezők gátolják leginkább a hatékonyabb munkavégzését?**

(Kérem, választ karikázza be)

- A) személyi
B) technikai feltételek
C) külső körülmények (pl. időjárás)
D) egyéb: _____

17. **Mennyire elégedett a munkakörülményeivel?**



egyáltalán nem

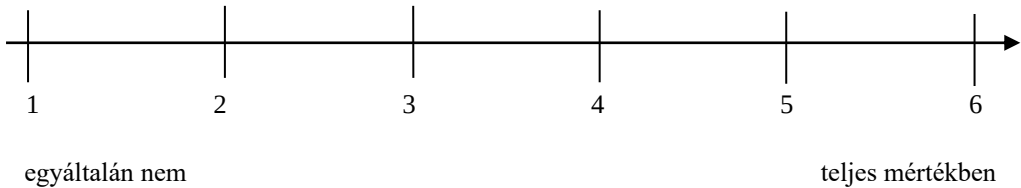
teljes mértékben

18. Melyik ellenőrzési hely(ek) közlekedésbiztonsági szempontból a legveszélyesebbek?

19. Milyen javaslatai vannak a hatékonyabb, közúti szabályszegések felderítése érdekében?

20. Mennyire alkalmazza az eKözigazgatás eszközeit a munkája során?

(Választ az alábbi skálán jelölje)

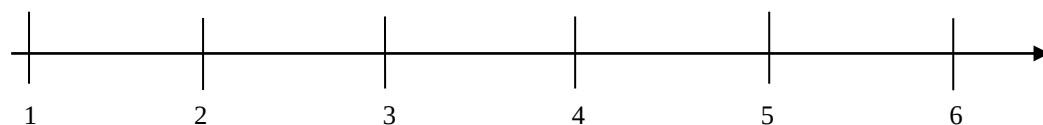


21. Milyen lehetőségeket lát arra, hogy az e Közigazgatás eszközeinek alkalmazása az Ön szakterületén egyre fokozatosabban érvényesüljenek?

22. A fuvarozás és áruszállítás területéhez kapcsolódóan milyen jogszabály módosítási javaslatai vannak?

23. A COVID-19 pandémia mennyire befolyásolta, az Ön munkáját?

(Kérem, válaszát az alábbi skálán jelölje)



egyáltalán nem

teljes mértékben

Abban az esetben, ha a COVID-19 pandémia 2020. évben befolyásolta az Ön munkáját kérem, néhány mondatban fejtse ki, hogyan és milyen mértékben?

KÉRDŐÍV EGYÉNI ÉS TÁRSAS VÁLLALKOZÓK RÉSZÉRE**Kedves Kérdőív Kitöltő!**

Jelen kérdőív egy kutatómunka része, mely a közúti áruszállítás és árutovábbítás területére fókuszál. A közigazgatás szemszögéből elemzi a szabályszegések vizsgálatát. A kérdőív kitöltése néhány percet vesz igénybe, melynek kitöltése önkéntes és anonim.

Fontos számomra az Ön őszinte véleménye, továbbá építő javaslatait előre is nagyon köszönöm!

1. Melyik településen található vállalkozásának a székhelye?

2. Kérem, adja meg legmagasabb, **befejezett iskolai végzettségét!** (Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ Általános iskola
- ☐ Szakmunkásképző iskola
- ☐ Szakiskola (szakközépiskola, technikum)
- ☐ Érettségi
- ☐ Főiskola (vagy azzal egyenértékű BA/BSc)
- ☐ Egyetem (vagy azzal egyenértékű MA/MSc)
- ☐ Doktori (Phd vagy DLA)

2. **Mióta dolgozik** a közúti árufuvarozás és/vagy szállítás szakterületén? (Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ 1 évnél kevesebb
- ☐ 1-3 év
- ☐ 4-10 év
- ☐ 11-20 év
- ☐ 21-30 év
- ☐ 31-

- 3./A **Társas vállalkozások esetében:** Mióta vezeti a jelenlegi közúti árufuvarozással és/vagy szállítással foglalkozó vállalkozását? (Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ 1 évnél kevesebb
- ☐ 1-3 év
- ☐ 4-10 év
- ☐ 11-20 év
- ☐ 21-30 év
- ☐ 31-

- 3./B **Egyéni vállalkozó esetében:** Mióta végzi egyéni vállalkozóként a közúti árufuvarozást és/vagy szállítást? (Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ 1 évnél kevesebb
- ☐ 1-3 év
- ☐ 4-10 év
- ☐ 11-20 év
- ☐ 21-30 év
- ☐ 31-

4. Hány fő **munkavállalót foglalkoztat?** (Kérem, választát X-szel jelölje!)
- ☐ 10 fő alatt
☐ 10-49 fő
☐ 50-249 fő
☐ 250 fő felett
5. Mennyi volt az **éves nettó árbevétele** 2017-2021 között év átlag alapján?
- ☐ 100 millió Ft alatt
☐ 100-500 millió Ft
☐ 500 millió- 1 milliárd Ft
☐ 1-5 milliárd Ft
☐ 5 milliárd Ft felett
6. Kérem, értékelje, hogy Ön szerint **mennyire hasznos a munkája közlekedés biztonsági szempontból?** (Kérem, választát karikázza be!)
- A) Egyáltalán nem fontos
B) Kevésbé fontos
C) Semleges
D) Nagyon fontos
E) Rendkívül fontos
7. Ön szerint **mely honosságúak szegik meg gyakrabban a közúti áruszállítás és fuvarozás szabályait?** (Kérem, választát jelölje X-szel)
- ☐ Magyar honosságúak
☐ Külföldi honosságúak: EU tagállamok
☐ Külföldi honosságúak: nem EU tagállamok
8. Ön szerint az alábbi **szabályszegéseket milyen gyakorisággal** követik el? (Kérem, karikázza be véleményének megfelelő számot.)

1- leggyakoribb, 2- gyakori, 3- átlagos, 4- ritka, 5 - nagyon ritka

Szabályszegéstípusok	
a) meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásra (árufuvarozásra és személyszállításra),	1,2,3,4,5,
b) a meghatározott okmány meglétéhez kötött saját számlás áru- és személyszállításra,	1,2,3,4,5,
c) a közúti szállítás szociális előírásaira, a vezetési időre, a szünetre, illetve a megszakításra és a pihenőidőre,	1,2,3,4,5,
d) a közúti közlekedésben használt menetíró készülék és tachográf-korong, valamint a digitális tachográfokhoz szükséges kártyák használatára,	1,2,3,4,5,
e) a veszélyes áruk szállítására, a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóra,	1,2,3,4,5,
f) a gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok közúti szállítására,	1,2,3,4,5,

g) a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállításra,	1,2,3,4,5,
h) a közúti járművek közúti közlekedésben való részvételéhez előírt műszaki, biztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokra, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedésére, a rakomány rögzítésére , továbbá az ömlesztett áruk szállítására ,	1,2,3,4,5,
j) a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozására	1,2,3,4,5,

vonatkozó rendeletek megsértése

9. Mennyire van tisztában az áruszállítás és fuvarozásra vonatkozó **magyarországi jogszabályokkal, rendelkezésekkel?** (Kérem, válaszát az alábbi skálán jelölje!)



Egyáltalán nem

Teljesen

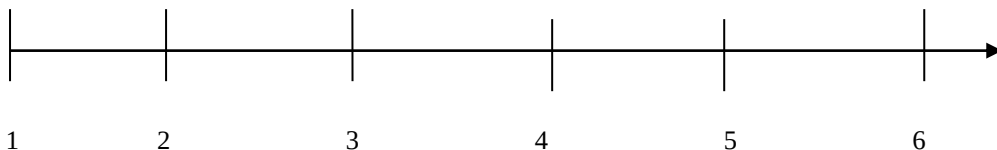
10. Mennyire van tisztában az áruszállítás és fuvarozásra vonatkozó **Európai Unió jogszabályokkal, rendelkezésekkel?** (Kérem, válaszát az alábbi skálán jelölje!)



Egyáltalán nem

Teljesen

11. Mennyire van tisztában az áruszállítás és fuvarozásra vonatkozó **EU-n kívüli jogszabályokkal, rendelkezésekkel?** (Kérem, válaszát az alábbi skálán jelölje!)



Egyáltalán nem

Teljesen

12. Soroljon fel **három külföldi honosságot**, melyek Ön szerint a leggyakoribb szabályszegők a közúti áruszállítás és díj ellenében történő szállítás során?

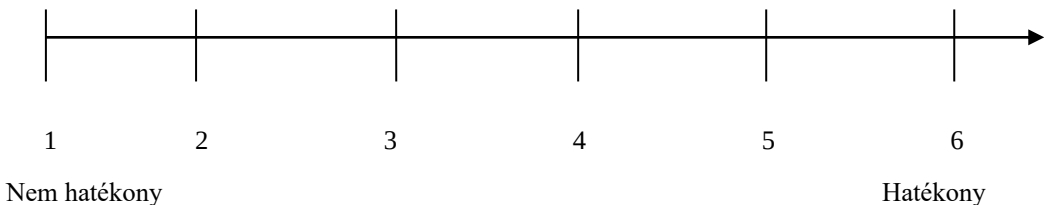
13. Kérem, röviden jellemezze munkája **pozitív oldalát!**

14. Kérem, röviden jellemezze munkája **negatív oldalát!**

15. Kérem, röviden fejtse ki, hogy **milyen tényezők könnyítik meg a mindennapi munkáját?**

16. Kérem, röviden fejtse ki, hogy **milyen tényezők nehezítik meg a mindennapi munkáját?**

17. Ön szerint **mennyire hatékony a Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának a munkája a közlekedésbiztonság szempontjából?** (Kérem, választát az alábbi skálán jelölje!)



18. Kérem, értékelje a **közúti ellenőrök által használt eszközök technikai színvonalát?**
(Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ Nagyon jó
- ☐ Jó
- ☐ Átlagos
- ☐ Rossz
- ☐ Nagyon rossz
- ☐ Nem ismerem

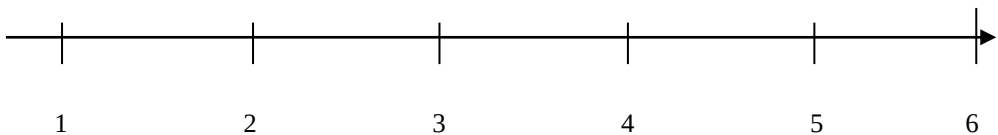
19. Kérem, röviden fogalmazza meg **javaslatát** arról, hogy **milyen tényezők tennék hatékonyabbá a közúti ellenőrök és a gépjárművezetők közötti ellenőrzést!**

20. **Mit tesz a szabályszegések elkerülése érdekében?** (Kérem, választát X-szel jelölje, több válasz is jelölhető)

- ☐ Rendszeresen képzéseken vesz részt
- ☐ Rendszeresen képzéseket tart, megbeszéléseket tart ebben a témában munkavállalói részére
- ☐ Gyakrabban ellenőrzi a munkavállalóit és a járműveket
- ☐ Új eszközöket vásárol
- ☐ Rendszeresen tájékozódik a jogszabályokról
- ☐ Külső tanácsadó(ka)t vesz igénybe a szabályszegések elkerülése érdekében
- ☐ Érdekképviselési fórumokon vesz részt

21. **A COVID-19 pandémia mennyire befolyásolta, az Ön munkáját a 2020. évben?**

Választát az alábbi skálán jelölje!



Egyáltalán nem

Teljes mértékben

Abban az esetben, ha a COVID-19 pandémia 2020. évben befolyásolta az Ön munkáját kérem, néhány mondatban fejtse ki, hogyan és milyen mértékben?

22. Kérem, jelölje meg, hogy a **COVID-19 hatása miatt hogyan változott az árbevétele a 2020. évben?** (Kérem, választ karikázza be)

- A) Igen, nagy mértékben csökkent
- B) Igen, kis mértékben csökkent
- C) Nem változott
- D) Igen, kis mértékben nőtt
- E) Igen, nagy mértékben nőtt

23. Kérem, jelölje meg, hogy a **COVID-19 hatása miatt hogyan változott az szállítási teljesítőképessége a 2020-as évben?** (Kérem, választ karikázza be)

- A) Igen, nagy mértékben csökkent
- B) Igen, kis mértékben csökkent
- C) Nem változott
- D) Igen, kis mértékben nőtt
- H) Igen, nagy mértékben nőtt

24. Ön szerint **mikorra várható, hogy a COVID-19 előtti teljesítményét eléri?** (Kérem, választ X-szel jelölje)

- ☐ nem releváns
- ☐ 2021. év
- ☐ 2022. év
- ☐ 2023. év
- ☐ 2025. év
- ☐ soha
- ☐ év

KÉRDŐÍV GÉPJÁRMŰVEZETŐK RÉSZÉRE**Kedves Kérdőív Kitöltő!**

Jelen kérdőív egy kutatómunka része, mely a közúti áruszállítás és árutovábbítás területére fókuszál. A közigazgatás szemszögéből elemzi a szabályszegések vizsgálatát. A kérdőív kitöltése néhány percet vesz igénybe, melynek kitöltése önkéntes és anonim.

Fontos számomra az Ön őszinte véleménye, továbbá építő javaslatait előre is nagyon köszönöm!

1. Mely településen található **lakóhelye**?

--

2. Kérem, adja meg legmagasabb, **befejezett iskolai végzettségét!** (Válaszát X-szel jelölje)

- ☐ Általános iskola
- ☐ Szakmunkásképző iskola
- ☐ Szakiskola (szakközépiskola, technikum)
- ☐ Érettségi
- ☐ Főiskola (vagy azzal egyenértékű BA/BSc)
- ☐ Egyetem (vagy azzal egyenértékű MA/MSc)
- ☐ Doktori (Phd vagy DLA)

3. Mióta dolgozik a közúti árufuvarozás és/vagy szállítás szakterületén? (Kérem, válaszát X-szel jelölje)

- ☐ 1 évnél kevesebb
- ☐ 1-3 év
- ☐ 4-10 év
- ☐ 11-20 év
- ☐ 21-30 év
- ☐ 31-

4. Kérem, értékelje és jelölje, hogy Ön szerint mennyire hasznos a munkája közlekedésbiztonsági szempontból. (Kérem, karikázza be válaszát)

- A) Egyáltalán nem fontos
- B) Kevésbé fontos
- C) Semleges
- D) Nagyon fontos
- E) Rendkívül fontos

5. Ön szerint mennyire hatékony a Kormányhivatal Közlekedési Hatóságának a munkája a közlekedésbiztonság szempontjából. (Kérem, válaszát az alábbi skálán jelölje!)



Nem hatékony

Hatékony

6. Ön szerint mely honosságúak szegik meg gyakrabban a közúti áruszállítás és fuvarozás szabályait? (Kérem, választát jelölje X-szel)

- ☐ Magyar honosságúak
☐ Külföldi honosságúak: EU tagállamok
☐ Külföldi honosságúak: nem EU tagállamok

7. Ön szerint az alábbi szabályszegéseket milyen gyakorisággal követik el?

(Kérem, karikázza be véleményének megfelelő számot.)

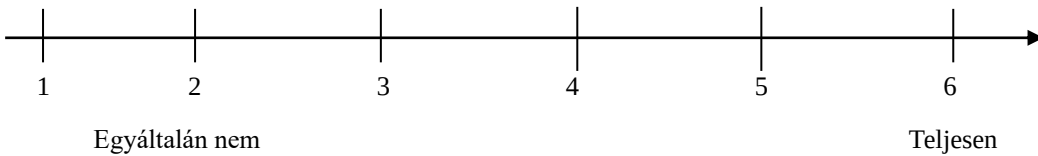
1- leggyakoribb, 2- gyakori, 3- átlagos, 4- ritka, 5 - nagyon ritka

Szabályszegéstípusok	
a) meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásra (árufuvarozásra és személyszállításra),	1,2,3,4,5,
b) a meghatározott okmány meglétéhez kötött saját számlás áru- és személyszállításra ,	1,2,3,4,5,
c) a közúti szállítás szociális előírásaira , a vezetési időre , a szünetre, illetve a megszakításra és a pihenőidőre ,	1,2,3,4,5,
d) a közúti közlekedésben használt menetíró készülék és tachográf-korong , valamint a digitális tachográfokhoz szükséges kártyák használatára,	1,2,3,4,5,
e) a veszélyes áruk szállítására , a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóra,	1,2,3,4,5,
f) a gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok közúti szállítására,	1,2,3,4,5,
g) a bérelt járművekkel végzett közúti áruszállításra,	1,2,3,4,5,
h) a közúti járművek közúti közlekedésben való részvételéhez előírt műszaki, biztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokra, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedésére, a rakomány rögzítésére , továbbá az ömlesztett áruk szállítására ,	1,2,3,4,5,
j) a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozására	1,2,3,4,5,

vonatkozó rendeletek megsértése

8. Soroljon fel **három** külföldi honosságot, melyek Ön szerint a leggyakrabban szegik meg a jogszabályokat a közúti áruszállítás és díj ellenében történő szállítás során?

9. Mennyire van tisztában az áruszállítás és fuvarozásra vonatkozó **magyarországi jogszabályokkal, rendelkezésekkel?** (Kérem, választát az alábbi skálán jelölje!)



10. Mennyire van tisztában az áruszállítás és fuvarozásra vonatkozó **Európai Unió jogszabályokkal, rendelkezésekkel?** (Kérem, választát az alábbi skálán jelölje!)



11. Mennyire van tisztában az áruszállítás és fuvarozásra vonatkozó **EU-n kívüli jogszabályokkal, rendelkezésekkel?** (Kérem, választát az alábbi skálán jelölje!)



12. Honnan szerzi be leggyakrabban a jogszabályokkal, rendelkezésekkel kapcsolatos információit? (Kérem, választát jelölje X-szel)

- ☐ foglalkoztató
- ☐ egyénileg
- ☐ munkatársak, kollégák
- ☐ közúti ellenőrök
- ☐ média
- ☐ egyéb forrás

13. Kérem, röviden jellemezze **munkája pozitív oldalát!**

14. Kérem, röviden jellemezze **munkája negatív oldalát!**

15. Kérem, röviden fejtse ki, hogy **milyen tényezők könnyítik meg a mindennapi munkáját?**

16. Kérem, röviden fejtse ki, hogy **milyen tényezők nehezítik meg a mindennapi munkáját?**

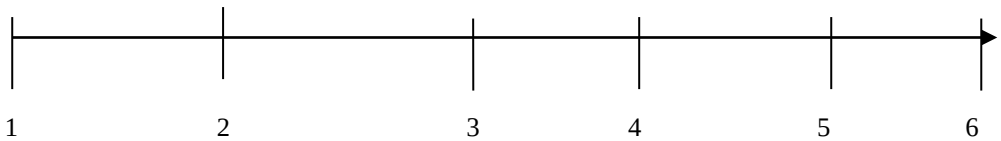
17. Legutóbb hol és mikor állították meg a Kormányhivatal munkatársai közúti ellenőrzés céljából?

18. Kérem, értékelje és jelölje a közúti ellenőrök által használt eszközök technikai színvonalát? (Kérem, választát X-szel jelölje)

- ☐ Nagyon jó
- ☐ Jó
- ☐ Átlagos
- ☐ Rossz
- ☐ Nagyon rossz
- ☐ Nem ismerem

19. Kérem, röviden fogalmazza meg véleményét, arról, hogy **milyen tényezők tennék hatékonyabbá a közúti ellenőrök és a gépjárművezetők közötti ellenőrzést!**

20. **A COVID-19 pandémia mennyire befolyásolta, az Ön munkáját?** (Kérem, választát az alábbi skálán jelölje!)



Egyáltalán nem

Teljes mértékben

Abban az esetben, ha a COVID-19 pandémia 2020. évben befolyásolta az Ön munkáját kérem, néhány mondatban fejtse ki, hogyan és milyen mértékben?

5. melléklet A díj ellenében végzett árutovábbítás és a saját számlás közúti áruszállítás fogalmi ismérvei

	A díj ellenében végzett árutovábbítás (továbbiakban: fuvarozás)	A saját számlás közúti áruszállítás (továbbiakban áruszállítás) ⁴⁰
Jogszabály	A díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet	
Fogalma	2. §-a 5. és 6. pontja a tehergépjárművel végzett közúti áru fuvarozás, tehergépjárműnek járművezetővel együtt díj ellenében történő – a közúti árutovábbítási szerződésekről szóló jogszabályban meghatározottak szerinti – rendelkezésre bocsátása, valamint a tehergépjárművel díj ellenében végzett vontatás	2. §-a 14. pontja a szállított áru vagy más dolog a szállítást végző tulajdona, vagy azt a szállítást végző megvette, eladta, bérbe vette, bérbe adta, vagy az a szállítást végző által előállított, kinyert, feldolgozásra, javításra átvett, feldolgozott, javított dolog, és a szállítás célja az árunak vagy más dolognak a szállítást végzőhöz beszállítása, vagy a szállítást végzőtől való elszállítása, a szállítást végző saját céljaira, és a szállítást végző által üzemben tartott vagy bérelt tehergépjárművel végzik a szállítást; Ezt a tevékenységet a szállítást gazdálkodó szervezet az általa üzemben tartott vagy bérelt tehergépjárművel tagja vagy a vele munkaviszonyban, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy részére végzi, vagy az egyéni vállalkozó a saját maga részére végzi.
Alapesetei	- nemzetközi közúti fuvarozás - belföldi áru fuvarozás - komplex nemzetközi+belföldi	Belföldi
Engedély köteles, ha a jármű legnagyobb megengedett össztömege meghaladja	3,5 t –t, ⁴¹	7,5 t-t

⁴⁰ A saját számlás áruszállítás a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet értelmében 2024. január 1-vel megszűnt az igazolvány köteleesség

⁴¹ 2022. május 21-től 2,5 t a legnagyobb megengedett össztömeg

6. melléklet A közigazgatási szankció

Szankció fogalma
Magyar Nyelv Értelmező szótára szerint: jóváhagyás, hozzájárulás, megerősítés; szentesítés (I3.)
Nyerges Éva megfogalmazásában: „A szankció eszköz. Eszköz, amely célhoz kötött, e cél pedig kizárólag a jog által megkövetelt rend érvényre juttatása lehet. Eszköz, amelyet a jogalkotó a cél megvalósítása érdekében ad az annak alkalmazására felhatalmazott jogalkalmazó kezébe.” (Nyerges, 2016, 2p).
Nagy Mariann szerint „A szankció alkalmazása mindig valamilyen jogsértéshez, jogellenességhez kapcsolódik. Jogsértés nélkül nem lehet szankciót alkalmazni senkivel szemben” (Nagy, 2019, p.6)
Közigazgatási szankció fogalmának törvényi értelmezése
- A közigazgatási szabályszegésért való felelősség megállapítása esetén a közigazgatási hatóság közigazgatási szankciót alkalmaz (JSZ12.). - A Szankció Tv. preambuluma szerint „a közigazgatási szabályszegések szankciónak a célja, hogy a közigazgatási hatósági eljárás során megállapított jogszabálysértések esetén a közigazgatási hatóság által kiszabható hátrányos jogkövetkezmények általános szabályainak egységes, átlátható és következetes szabályozása, valamint az állampolgárok és a vállalkozások jogkövető magatartásának oly módon történő elősegítése érdekében, hogy az ne lehetetlenítse el a szankcionált további életvitelét, működését” (Szankció tv. preambuluma.) - A Szankció tv. tárgyi hatálya pontosabban kijelöli a közigazgatási szankció fogalmát: közigazgatási szabályszegés esetén a közigazgatási hatósági ügyben érdemi döntéssel kiszabható jogkövetkezmények (JSZ 13.).
A közigazgatási jogi szankció a jogsértésért való felelősség érvényesítésének módja (JSZ 14.).
Közigazgatási szankció tudománytörténeti fogalma
Madarász Tibor neve megkerülhetetlen a közigazgatási szankciók kutatásának területén, hiszen az 1980-a években kezdődő átfogó kutatásai tették le tudmányszegmens alapjait. Madarász Tibor azt vizsgálta, hogy mi a funkciója az államigazgatási jogi szankcióknak (Nagy, 2019)
Nagy Marianna megfogalmazása szerint: „a közigazgatási szankció a jogszabályban arra feljogosított közigazgatási szerveknek, megfelelő eljárásban alkalmazott, hátrányt okozó aktusa, amely mindig a címzett jogellenes magatartására reagál és rendelkezik az állami közhatalommal való kikényszerítés lehetőségével”. (Nagy, 2019, p.9). Ebből következik, hogy a közigazgatási szankció egy eszköz a hatóság kezében.
Lamm Vanda is személetesen definiálta „olyan joghátrány, amelyet közigazgatási hatóság közigazgatási eljárásban kimond és érvényesít az ellen, aki az ilyen jogszabályban vagy az ilyen jogszabály által kibocsátott hatósági aktusban előírt köteletségének nem tesz eleget, vagy jogát nem rendeltetésszerűen gyakorolja, illetve azzal visszaél”. (Lamm, 2012, p.366).
A közigazgatási szankció főbb ismérvei Gajduschek György által megfogalmazottak alapján:
- „A szankció mindig valamely jogsértésre reagál. (De természetesen a jogsértést csak akkor követi szankció, ha ez az állam tudomására jut.) - A szankcióval hátrányt okoznak a jogsértőnek. (De nem minden hátrányokozás szankció.” - „A szankció mögött, vagy magában a szankcióban közvetlenül mindig jelen van az állam kényszerítő ereje, bár általában csak végső fenyegetésként. - A szankciókivetés joghoz kötött; feltételezi, hogy a jogszabályban erre feljogosított szerv, jogszabályban meghatározott feltételek esetén, megfelelő eljárásban, jogszabályban meghatározott típusú, és mértékű szankciót alkalmaz. (A fentiekén túl lényeges még a bírósági felülvizsgálat lehetősége.)” (Gajduschek, 2017, p.548)

Közúti ellenőrzés
Fogalma
A 3,5 t össztömegű gépjárművel történő biztonságos közúti áruszállítás, árutovábbítás érdekében a megyei kormányhivatalok közúti ellenőrei a járműforgalomban közlekedő járműveket megállítási módszerrel szűrőpróba szerűen ellenőrzik. (Turkovics, 2014).
Típusai
A közúti műszaki ellenőrzés egy elsődleges, és szükség esetén egy részletesebb ellenőrzésből áll. Mindkét esetben ki kell terjednie a jármű lényeges részeire és rendszereire. A részletesebb ellenőrzés mobil vizsgálóállomással, a legközelebbi vizsgálóállomásokon vagy a kijelölt közúti ellenőrzési létesítményekben végezhetőek el. Az elsődleges és a részletesebb ellenőrzések közös vonása, hogy ki kell terjedniük a jármű lényeges részeire és rendszereire.
Előfordulása
A közúti ellenőrzés az EU-n belül gyakori típus, az integráción kívül kevés országban fordul elő, ilyen pl. USA egyes tagállamai. (Hudec et al., 2022). A szomszédos országok közül Ukrajnában például nincs.
Metódus
Az EU-n belül a közúti ellenőrzések egységes metódus alapján zajlanak és ezeket közös irányelvek határozzák meg, ezek szerint: ⁴² A közúti műszaki ellenőrzések végrehajtása során az ellenőröknek függetlenül kell eljárniuk, döntéseiket nem befolyásolhatja olyan akár gazdasági, akár személyes természetű összeférhetetlenség – különös tekintettel a jármű vezetőjével, üzemeltetőjével vagy forgalmi engedélyének jogosultjával –, amely hatással lehet döntéseik pártalanságára vagy objektivitására. Az ellenőrök díjazása ezért nem függhet közvetlenül össze a közúti műszaki ellenőrzések eredményével. Ez nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy magánszervezeteket bízzanak meg részletesebb közúti műszaki ellenőrzések és a járművek javításának elvégzésével, akár ugyanazon a járművön
Jegyzőkönyvei
• Ha nincs hiányosság, akkor ún. „Egyszerűsített közúti ellenőrzési jegyzőkönyv”- • Ha a közúti ellenőrök a hatályos és vonatkozó jogszabály előírásaitól eltérést ún. hiányosságot tárnak fel, akkor „Jegyzőkönyv közúti ellenőrzésről” (továbbiakban meghiányolási jegyzőkönyv).
Hazai jogszabályok
A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet 14. §
Telephelyi ellenőrzés
Fogalma
Az ellenőrzések egyik speciális formája a telephelyi ellenőrzések, amikor az üzemeltető által a menetkésznek minősített gépjárműveket és a tevékenység végzésével kapcsolatos dokumentációkat a hatóság a vállalkozás telephelyén ellenőrzi. (Turkovics, 2014).
Típusai
Átfogó (Gépjárművek műszaki állapotának ellenőrzése+ Tevékenység végzésével kapcsolatos dokumentációk ellenőrzése)
Hazai jogszabályok
A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM 16.§

⁴² Az ellenőrzési közös metódus oka, hogy az EU, illetve elődje az EGK létrehozásakor az egyik alapelv az áruk és személyek szabad mozgása volt a tagállamok között, melyet a római szerződésben deklaráltak. Ehhez a célhoz később párosult a közös alapelvken nyugvó közlekedéspolitika (JSZ 15.) és közúti áruszállítás és fuvarozás ellenőrzése is.

8. melléklet Az Észak-Alföldi régió főhálózatának napi tehergépkocsi forgalma

Utak megnevezése rendiség szerint	Napi tehergépkocsi forgalom ötévi átlaga (j/nap)	Az öt évi napi tehergépkocsi forgalmának átlaga a régió napi tehergépkocsi-forgalmának %-ban
M3	5351,2	17,22
M35	1796	5,78
M4	987,4	3,18
M44-es autótűt	720,8	2,32
Gyorsforgalmi utak összesen	8855,40	28,49
32-es sz. elsőrendű főút	814,6	2,62
354-es sz. elsőrendű főút	629,4	2,03
403-as sz. elsőrendű főút	836,6	2,69
41-es sz. elsőrendű főút	286,8	0,92
42-es sz. elsőrendű főút	1840,8	5,92
44-es sz. elsőrendű főút	1270,4	4,09
4-es sz. első rendű főút	4591,2	14,77
Elsőrendű utak összesen	10269,8	33,04
31-es sz. másodrendű főút	570,2	1,83
338-as sz. másodrendű főút	475	1,53
33-as sz. másodrendű főút	514,8	1,66
34-es sz. másodrendű főút	285,4	0,92
35-ös sz. másodrendű főút	457,8	1,47
36-os sz. másodrendű főút	1066,2	3,43
381-es sz. másodrendű főút	189,8	0,61
38-as sz. másodrendű főút	474,8	1,53
402-es sz. másodrendű főút	965,6	3,11
406-os sz. másodrendű főút	1761,4	5,67
427-es sz. másodrendű főút	528,8	1,70
442-es sz. másodrendű főút	922	2,97
45-ös sz. másodrendű főút	438,8	1,41
46-os sz. másodrendű főút	542,6	1,75
471-es sz. másodrendű főút	804,8	2,59
47-es sz. másodrendű főút	678,2	2,18
481-es sz. másodrendű főút	430	1,38
48-as sz. másodrendű főút	111	0,36
491-es sz. másodrendű főút	163,8	0,53
49-es sz. másodrendű főút	575	1,85
Másodrendű utak összesen	11956	38,47
Összesen	31081,20	100,00

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az országos közutak 2017.2018.2019,2020, 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma adatai alapján

9. melléklet Az évi átlagos napi tehergépkocsi forgalom megyei átlag értékei (j/nap) és %-os aránya 2017-2021 között Hajdú-Bihar megyében

Út megnevezése	2017	2018	2019	2020	2021	Öt év átlaga	Megyei tehergép- kocsi forgalom (%)
M3	3820	4012	4322	3401	3882	3887, 4	28,20
M35	1359	1332	1664	2246	2379	1796	13,03
M4	0	0	1579	2158	1200	987,4	7,16
Gyorsforgalmi utak összesen	5179	5344	7565	7805	7461	6670, 8	48,39
4-es sz. első rendű főút	1158	1162	1191	1130	1315	1191, 2	8,64
42-es sz. elsőrendű főút	2016	2122	2066	1508	1492	1840, 8	13,35
354-es sz. elsőrendű főút	470	597	642	686	752	629,4	4,57
Elsőrendű utak összesen	3644	3881	3899	3324	3559	3661, 4	26,56
33-as sz. másodrendű főút	226	258	274	217	276	250,2	1,81
35-ös sz. másodrendű főút	509	485	499	403	393	457,8	3,32
36-os sz. másodrendű főút	539	625	582	597	502	569	4,13
47-es sz. másodrendű főút	1032	966	649	387	357	678,2	4,92
48-as sz. másodrendű főút	115	118	118	101	103	111	0,81
427-essz. másodrendű főút	463	602	575	509	495	528,8	3,84
471-es sz. másodrendű főút	421	432	373	444	474	428,8	3,11
481-es sz. másodrendű főút	0	1439	242	220	249	430	3,12
Másodrendű utak összesen	3305	4925	3312	2878	2849	3453, 8	25,05
Főhálózat összesen	12128	14150	14776	14007	13869	13786	100,00

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az országos közutak 2017.2018.2019.2020, 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma adatai alapján

10. melléklet Az évi átlagos napi tehergépkocsi forgalom megyei átlag értékei (j/nap) és %-os aránya 2017-2021 között Jász-Nagykun-Szolnok megyében

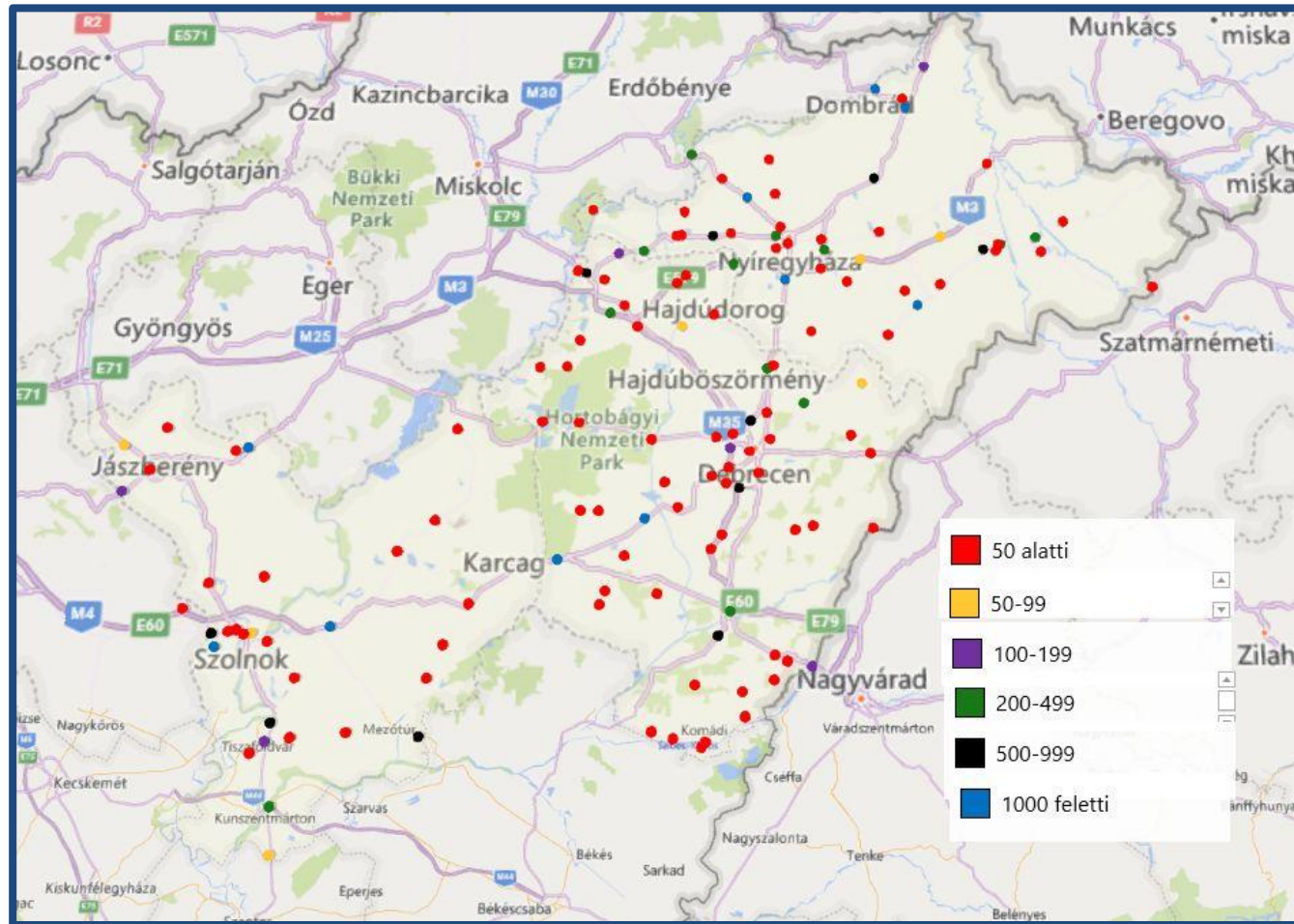
Út megnevezése	2017 (j/nap)	2018 (j/nap)	2019 (j/nap)	2020 (j/nap)	2021 (j/nap)	Öt év átlaga (j/nap)	Tehergép- kocsi forgalom (%)
M44-es autóút	0	0	1092	1098	1414	721	6,37
Gyorsforgalmi utak összesen	0	0	1092	1098	1414	721	6,37
4-es sz. elsőrendű főút	2796	2889	2610	2690	2778	2753	24,34
44-es sz. elsőrendű főút	1581	1667	1630	1130	344	1270	11,23
Elsőrendű utak összesen	4377	4556	4240	3820	3122	4023	35,57
31-es sz. másodrendű főút	487	521	562	630	651	570	5,04
32-es sz. elsőrendű főút	791	760	873	933	716	815	7,20
33-as sz. másodrendű főút	219	260	290	258	296	265	2,34
34-es sz. másodrendű főút	248	275	295	291	318	285	2,52
45-ös sz. másodrendű főút	442	477	481	377	417	439	3,88
46-os sz. másodrendű főút	548	547	576	516	526	543	4,80
402-es sz. másodrendű főút	892	941	1027	931	1037	966	8,54
406-os sz. másodrendű főút			3021	2737	3049	1761	15,58
442-es sz. másodrendű főút	896	910	969	900	935	922	8,15
Másodrendű utak összesen	4523	4691	8094	7573	7945	6565	58,05
Főhálózat összesen	8900	9247	13426	12491	12481	11309	100,00

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az országos közutak 2017.2018.2019.2020, 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma adatai alapján

11. melléklet Az évi átlagos napi tehergépkocsi forgalom megyei átlag értékei (j/nap) és %-os aránya 2017-2021 között Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében

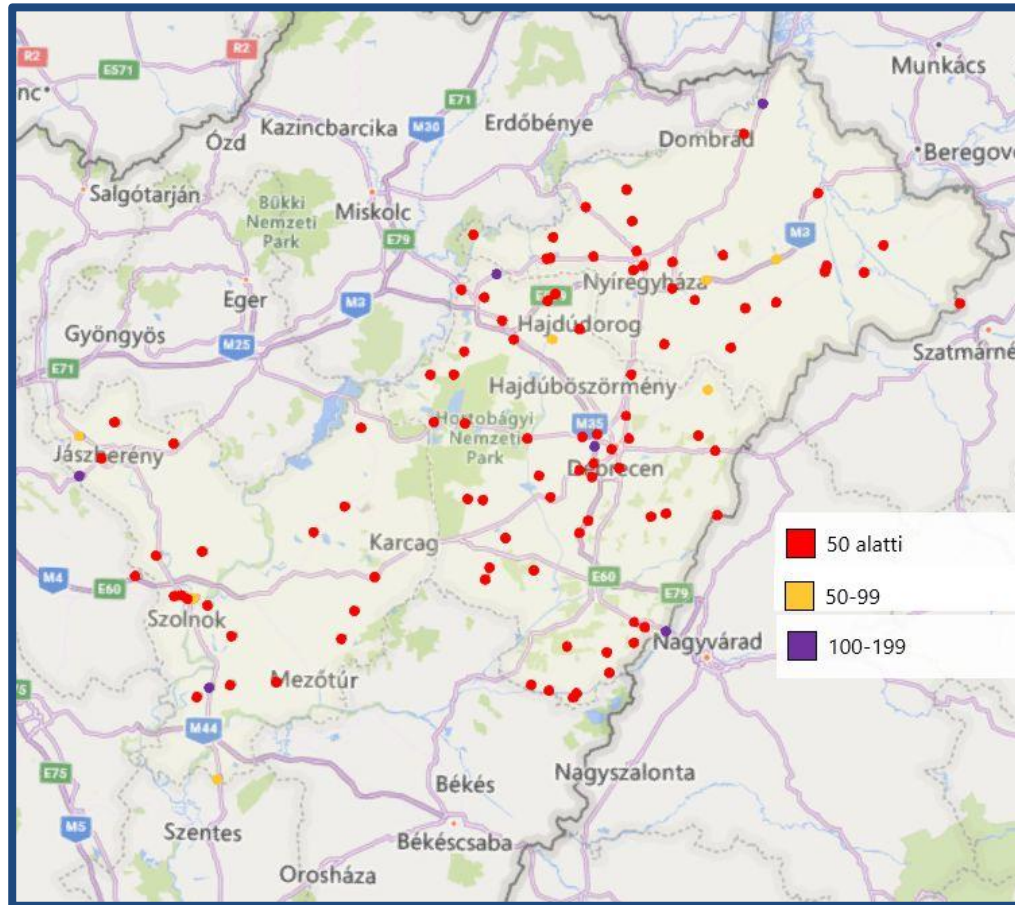
Út megnevezése	2017	2018	2019	2020	2021	Öt év átlaga	Megyei tehergépkocsi forgalom (%)
M3-as	1531	1560	1524	1139	1565	1464	24,45
Gyorsforgalmi utak összesen	1531	1560	1524	1139	1565	1464	24,45
4-es első rendű főút	589	667	696	609	676	647	10,81
41-es elsőrendű főút	298	369	284	233	250	287	4,79
403-as elsőrendű főút	713	869	910	824	867	837	13,98
Elsőrendű utak összesen	1600	1905	1890	1666	1793	1771	29,58
36-os másodrendű főút	561	643	447	453	382	497	8,31
38-as másodrendű főút	439	482	498	490	465	475	7,93
49-es másodrendű főút	577	451	604	618	625	575	9,61
338-as másodrendű főút	360	438	461	416	700	475	7,93
381-es másodrendű főút	169	195	205	184	196	190	3,17
471-es másodrendű főút	369	438	376	340	357	376	6,28
491-es másodrendű főút	168	168	167	148	168	164	2,74
493-as másodrendű főút (nincs adat)						0	0,00
Másodrendű utak összesen	2643	2815	2758	2649	2893	2752	45,97
Főhálózat összesen	5774	6280	6172	5454	6251	5986	100,00

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az országos közutak 2017.2018.2019.2020, 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma adatai alapján

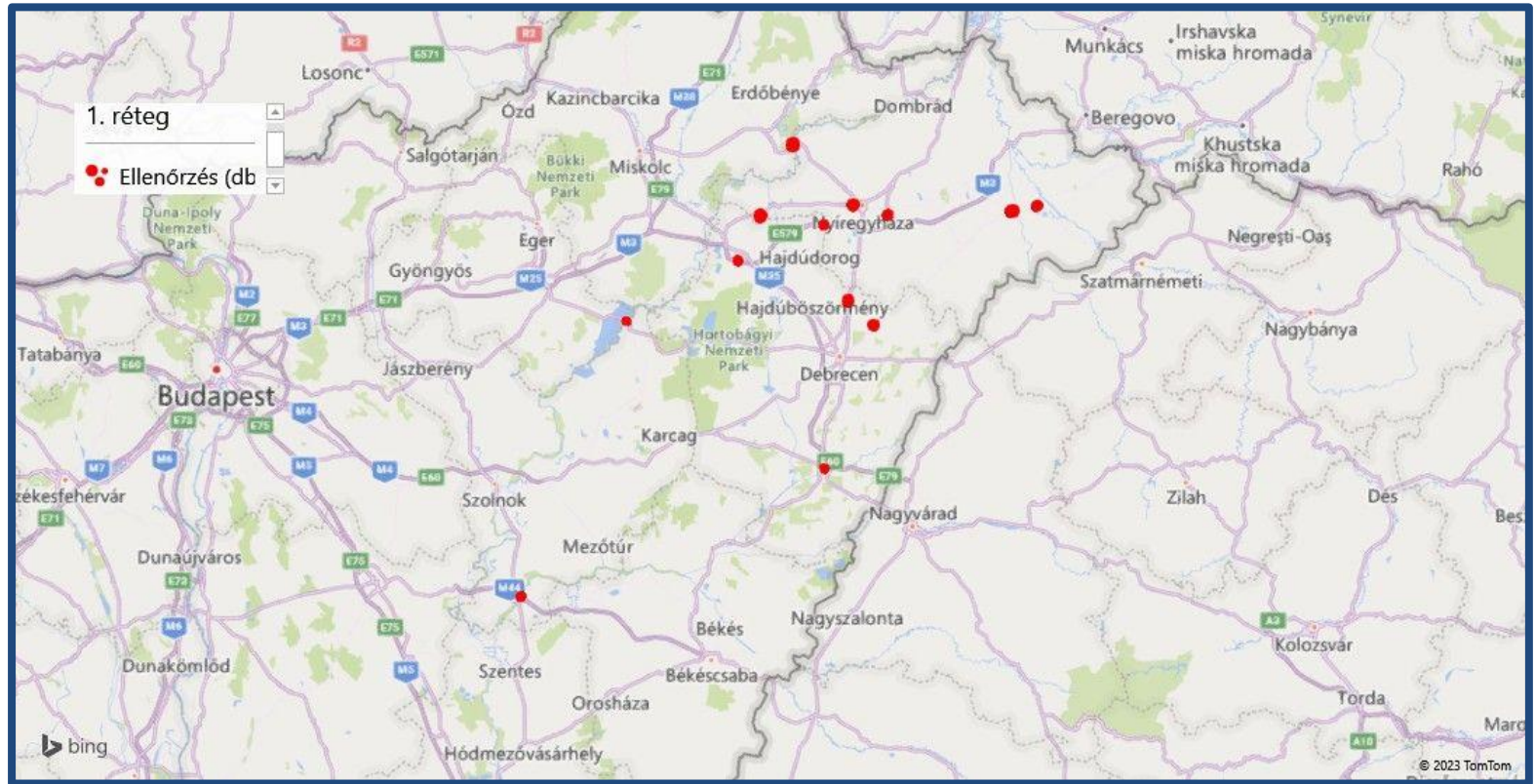


Forrás: ÉKM adatai alapján

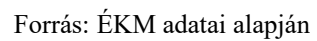
13. melléklet 200 esetszám alatti ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban



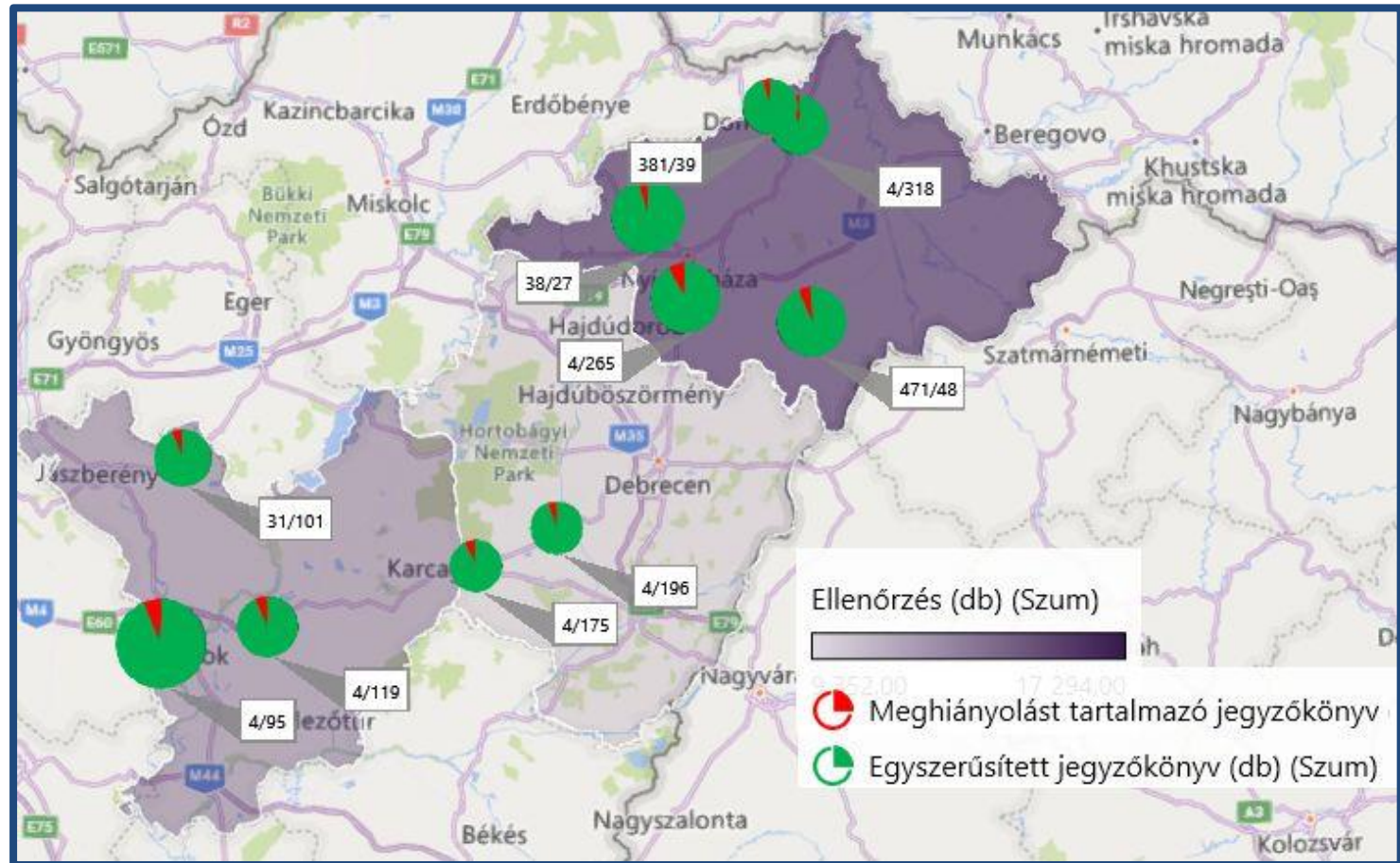
Forrás: ÉKM adatai alapján



Forrás: ÉKM adatai alapján

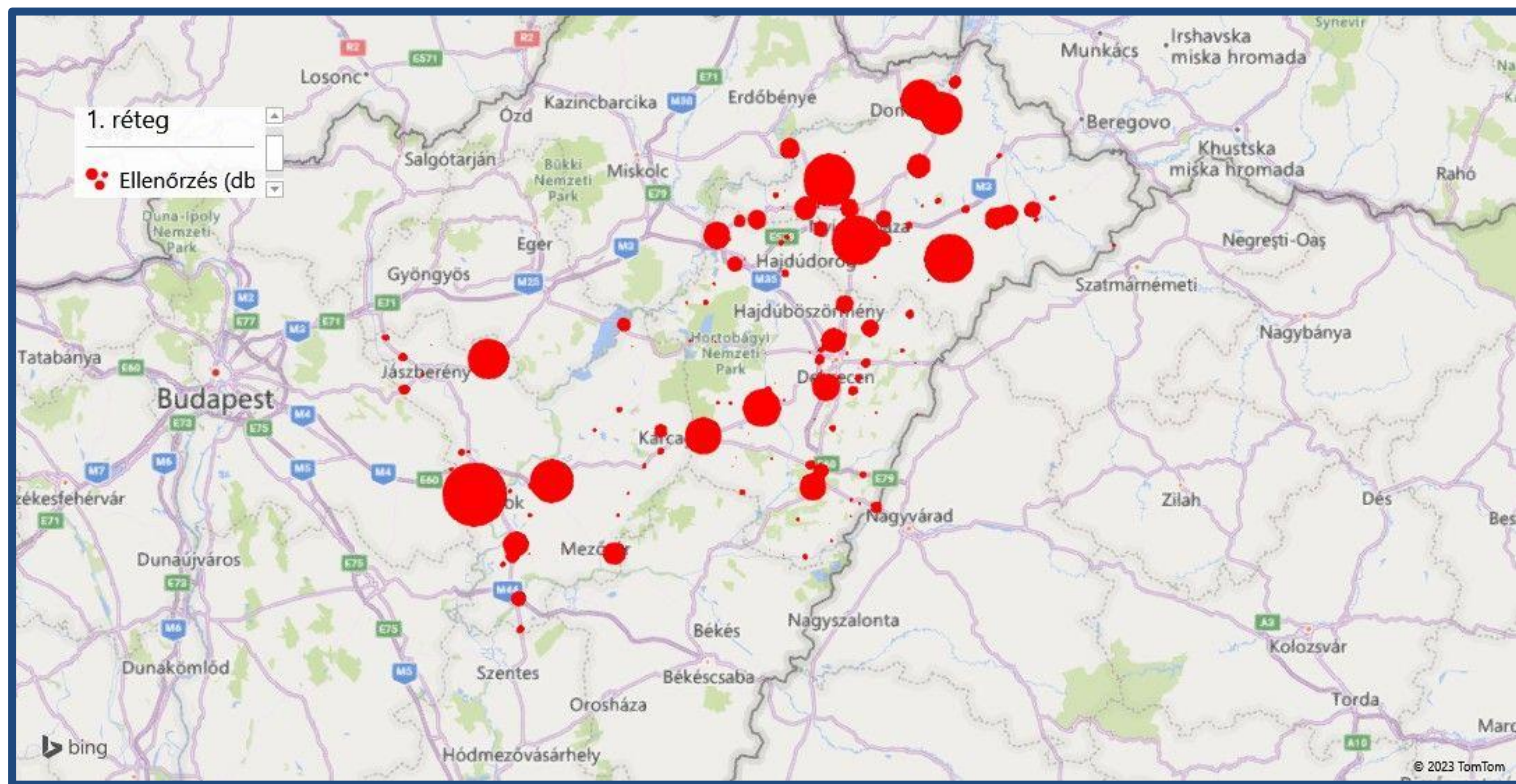


16. melléklet 1000 feletti esetszámu ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban az ellenőrzések száma szerint

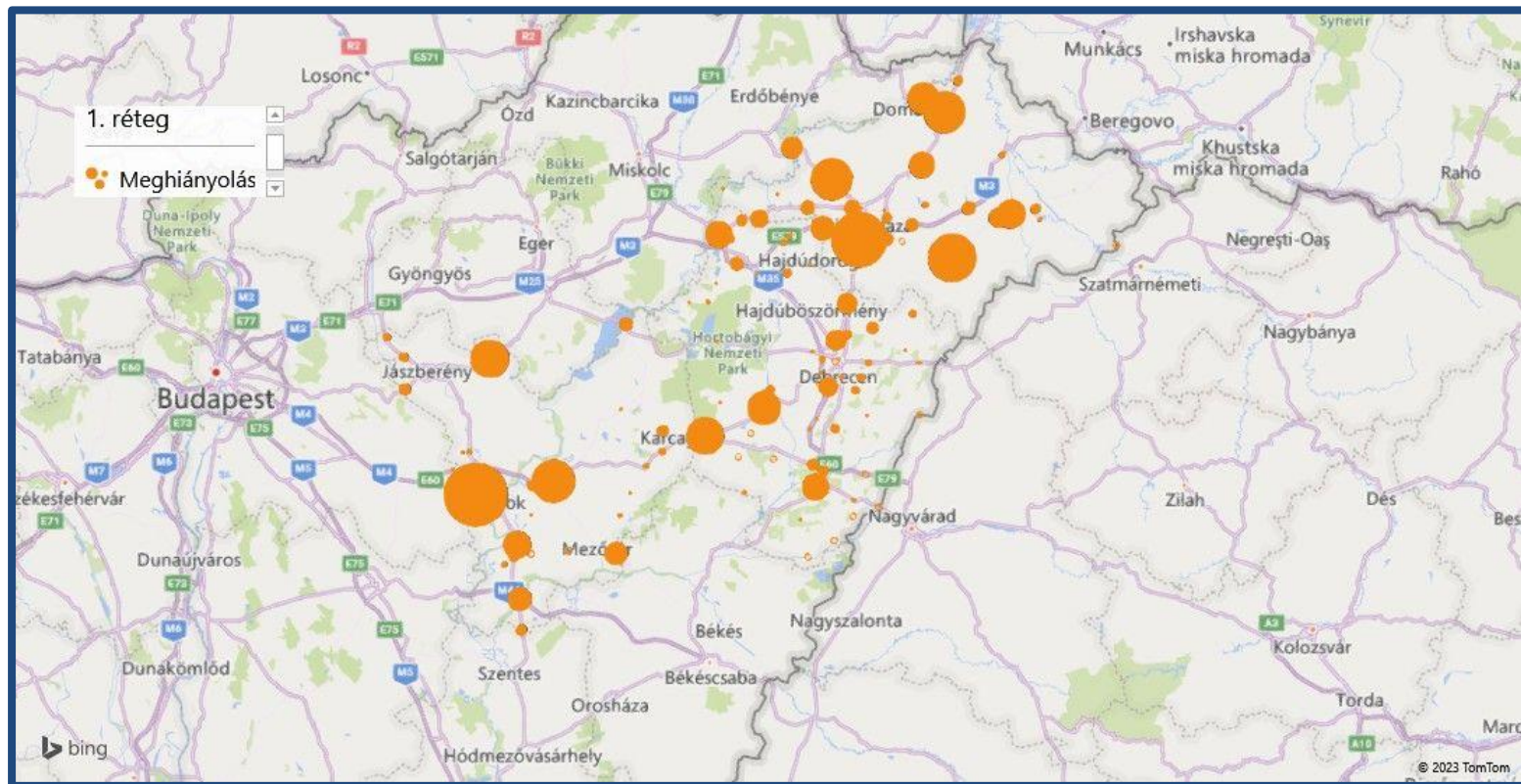


Forrás: ÉKM adatai alapján

17. melléklet Az ellenőrzések esetszámai alapján az ellenőrzési pontok az Észak-Alföldi régióban



Forrás: ÉKM adatai alapján



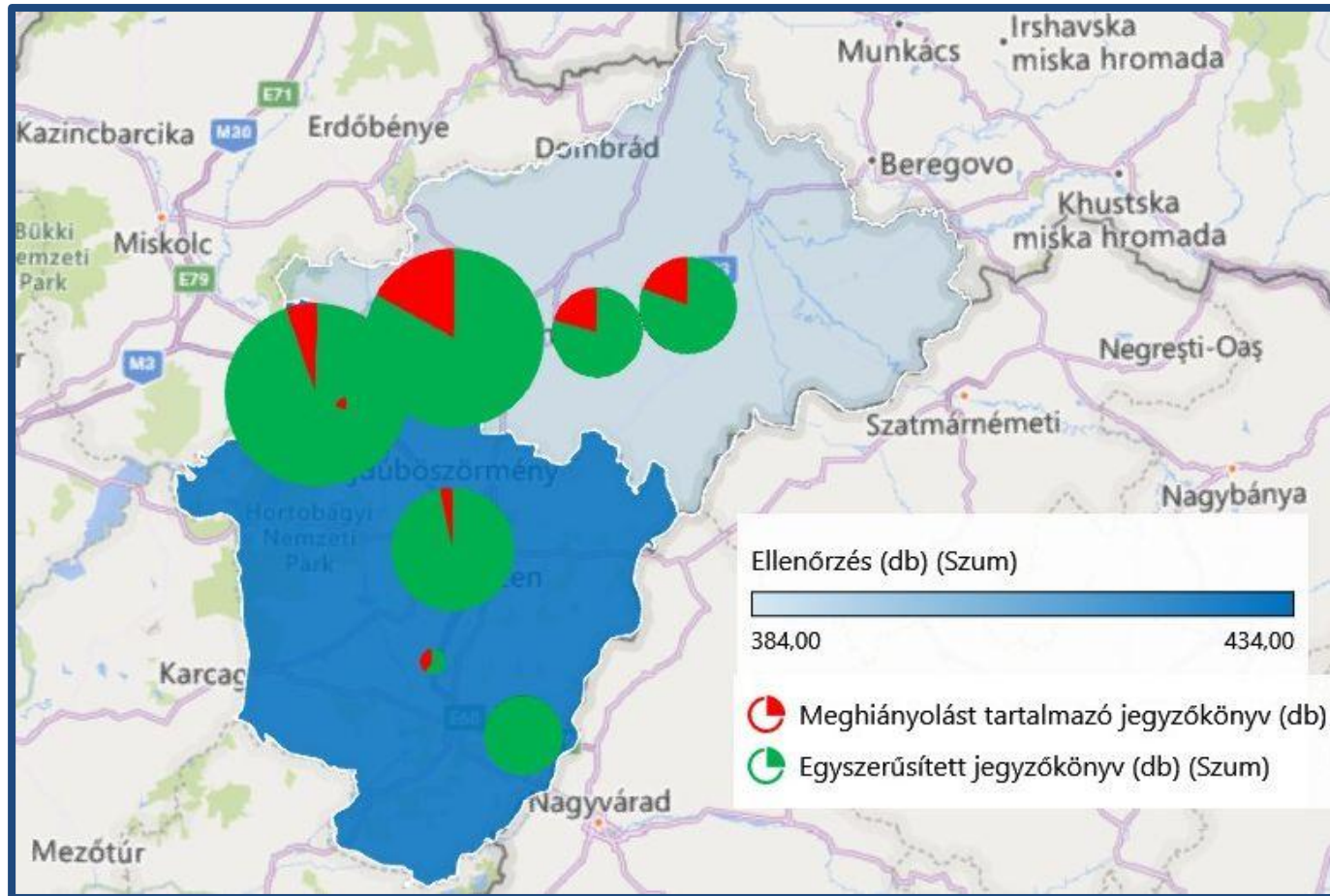
Forrás: ÉKM adatai alapján

19. melléklet Az Észak-Alföldi régió gyorsforgalmi úthálózatán lévő ellenőrzési pontokon készült jegyzőkönyvek 2017-2021

Út megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a régiós ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghíányolási jegyzőkönyvek a régiós meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a régiós egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a régiós ellenőrzések százalékában	Tehergépkocsi keresztmetszeti forgalom (j/nap)
M3/183	14	245	259	0,67	0,58	0,67	5,41	94,59	0,04	7436
M3/214	42	206	248	0,64	1,73	0,56	16,94	83,06	0,11	2238
M3/244	13	50	63	0,16	0,53	0,14	20,63	79,37	0,03	1824
M3/263	14	59	73	0,19	0,58	0,16	19,18	80,82	0,04	1255
M3	83	560	643	1,65	3,41	1,53	12,91	87,09	0,21	
M35/4	1	4	5	0,01	0,04	0,01	20,00	80,00	0,00	2539
M35/63	2	3	5	0,01	0,08	0,01	40,00	60,00	0,01	2080
Debrecen, Kishegyesi út 272. M35 Autópályafelhajtó (M35/39)	4	113	117	0,30	0,16	0,31	3,42	96,58	0,01	2540
M35	7	120	127	0,33	0,29	0,33	5,51	94,49	0,02	
M4/232	0	48	48	0,12	0,00	0,13	0,00	100,00	0,00	1219
M4	0	48	48	0,12	0,00	0,13	0,00	100,00	0,00	
Gyorsforgalmi utak	90	728	818	2,10	3,70	2,00	11,00	89,00	0,23	

Forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium, A Nemzeti Közútkezelő Zrt Az országos közutak 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma adatai alapján

20. melléklet A gyorsforgalmi úthálózaton lévő ellenőrzési pontok az ellenőrzések és a meghíányolási jegyzőkönyvek nagysága alapján megyék és ellenőrzési pontok szerint



Forrás: ÉKM adatai alapján

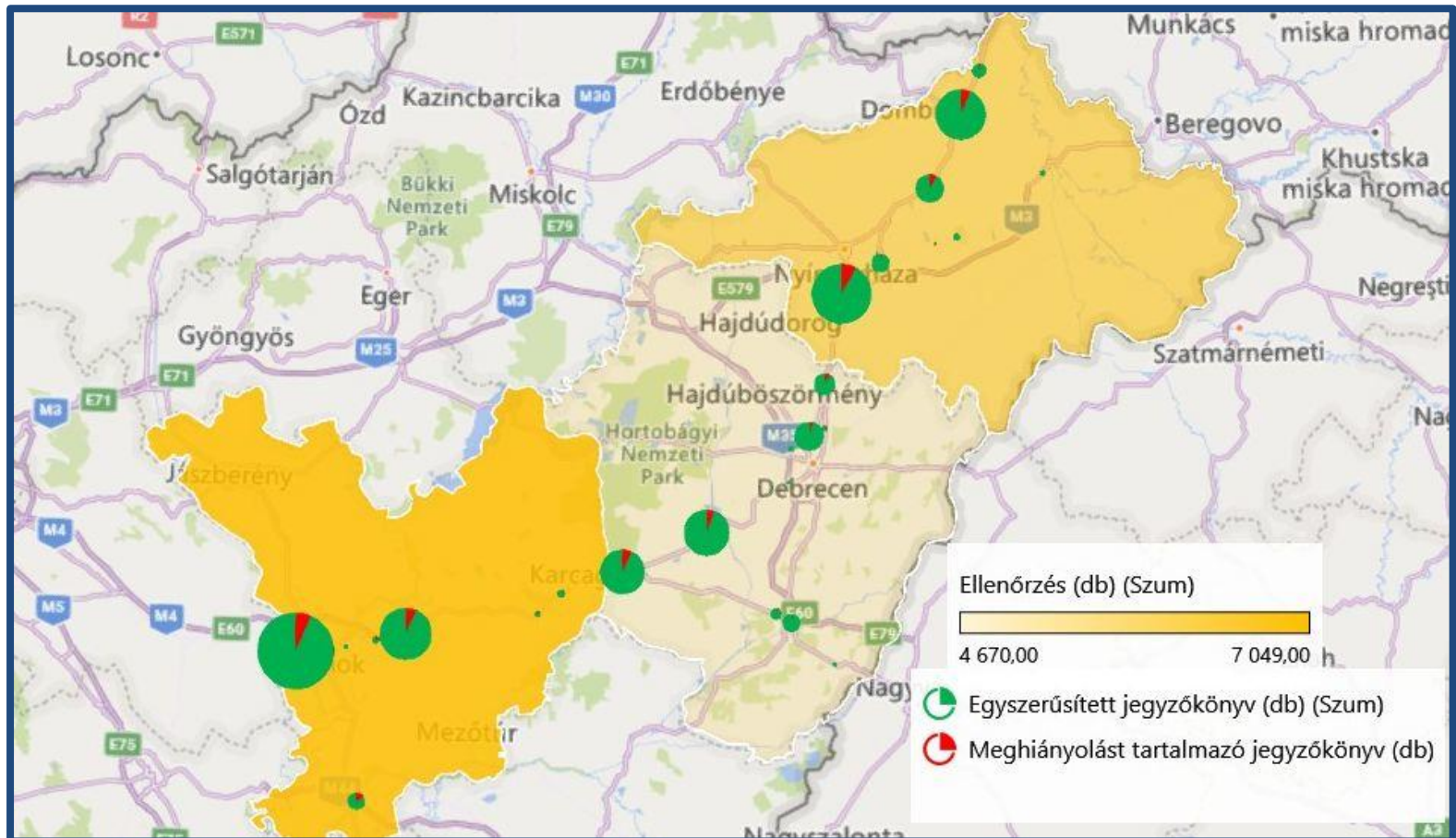
21. melléklet Az Észak-Alföldi régió elsőrendű úthálózatán lévő ellenőrzési pontokon készült jegyzőkönyvek 2017-2021.

Út megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a régiós ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghíányolási jegyzőkönyvek a régiós meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a régiós egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a régiós ellenőrzések százalékában
4/105		21	21	0,05	0,00	0,06	0,00	100,00	0,00
4/112	9	36	45	0,12	0,37	0,10	20,00	80,00	0,02
4/119	135	1966	2101	5,40	5,55	5,39	6,43	93,57	0,35
4/153	3	24	27	0,07	0,12	0,07	11,11	88,89	0,01
4/160	5	48	53	0,14	0,21	0,13	9,43	90,57	0,01
4/175	104	1442	1546	3,97	4,28	3,95	6,73	93,27	0,27
4/196	86	1549	1635	4,20	3,54	4,25	5,26	94,74	0,22
4/213		4	4	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
4/217	1	9	10	0,03	0,04	0,02	10,00	90,00	0,00
4/234	8	22	30	0,08	0,33	0,06	26,67	73,33	0,02
4/244	31	324	355	0,91	1,28	0,89	8,73	91,27	0,08
4/259	1	52	53	0,14	0,04	0,14	1,89	98,11	0,00

4/265	221	2522	2743	7,05	9,09	6,91	8,06	91,94	0,57
4/299	50	577	627	1,61	2,06	1,58	7,97	92,03	0,13
4/318	125	1826	1951	5,01	5,14	5,00	6,41	93,59	0,32
4/329	7	155	162	0,42	0,29	0,42	4,32	95,68	0,02
4/95	290	4272	4562	11,72	11,93	11,71	6,36	93,64	0,75
4	1076	14849	15925	40,92	44,26	40,70	6,76	93,24	2,77
41/20	4	6	10	0,03	0,16	0,02	40,00	60,00	0,01
41/25		44	44	0,11	0,00	0,12	0,00	100,00	0,00
41/49	4	24	28	0,07	0,16	0,07	14,29	85,71	0,01
41/7	1	1	2	0,01	0,04	0,00	50,00	50,00	0,00
41	9	75	84	0,22	0,37	0,21	10,71	89,29	0,02
42/40	9	240	249	0,64	0,37	0,66	3,61	96,39	0,02
42/54	2	17	19	0,05	0,08	0,05	10,53	89,47	0,01
42/36	10	95	105	0,27	0,41	0,26	9,52	90,48	0,03
42	21	352	373	0,96	0,86	0,96	5,63	94,37	0,05
44/53	40	200	240	0,62	1,65	0,55	16,67	83,33	0,10
44	40	200	240	0,62	1,65	0,55	16,67	83,33	0,10
354/1		39	39	0,10	0,00	0,11	0,00	100,00	0,00
354/6	31	647	678	1,74	1,28	1,77	4,57	95,43	0,08
354	31	686	717	1,84	1,28	1,88	4,32	95,68	0,08
403/4	8	275	283	0,73	0,33	0,75	2,83	97,17	0,02
403	8	275	283	0,73	0,33	0,75	2,83	97,17	0,02
<i>Elsőrendű utak</i>	1185	16437	17622	45,28	48,75	45,05	6,72	93,28	3,05

Forrás: ÉKM adatai alapján

22. melléklet Az elsőrendű utakon megvalósult ellenőrzések száma megyénként, az egyszerűsített és meghíányolási jegyzőkönyvek ellenőrzési pontonként



Forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium

23. melléklet Az Észak-Alföldi régió másodrendű úthálózatán lévő ellenőrzési pontokon készült jegyzőkönyvek 2017-2021.

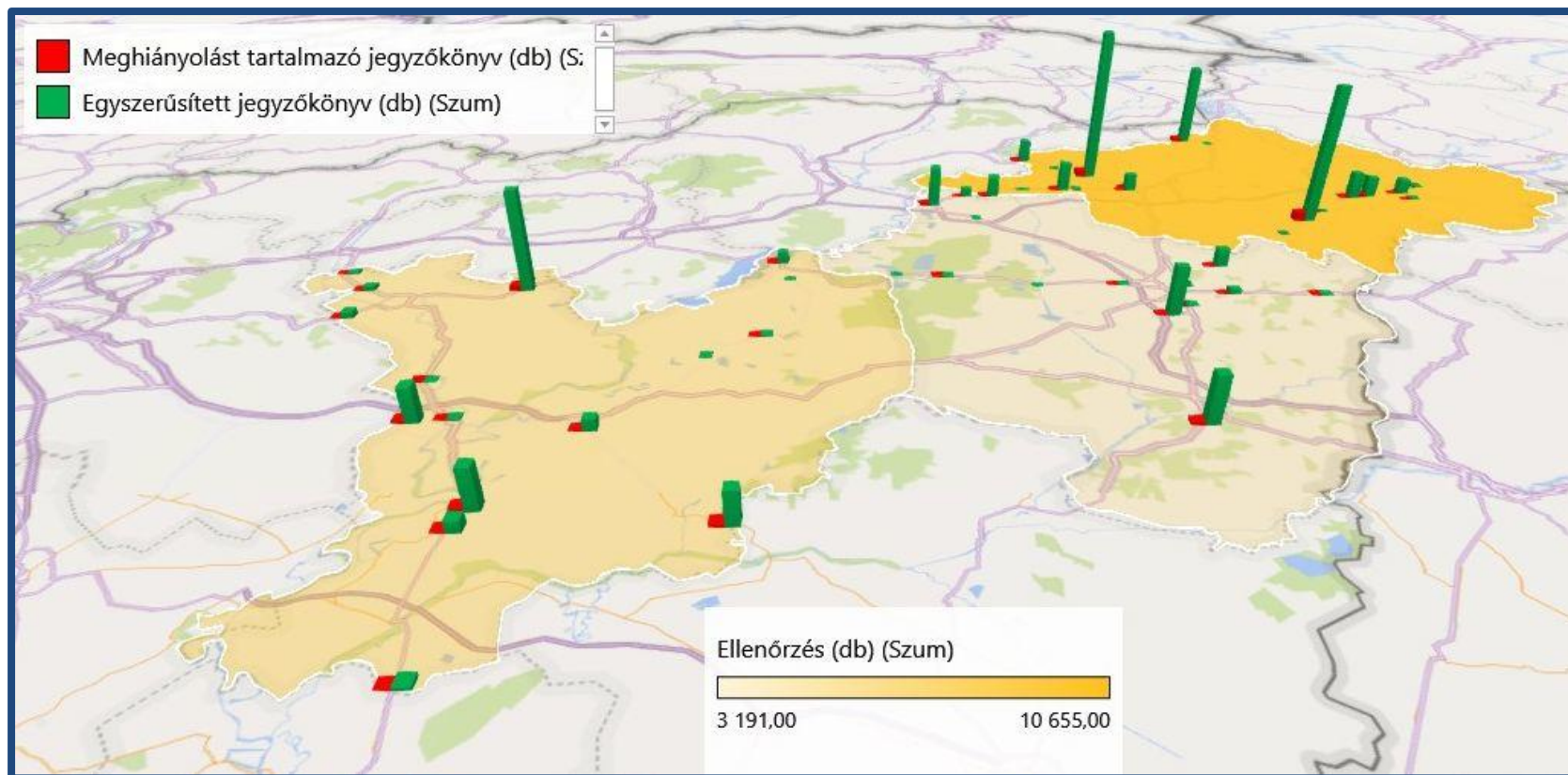
Út megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a régiós ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghíányolási jegyzőkönyvek a régiós meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a régiós egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a régiós ellenőrzések százalékában
31/101	106	1748	1854	4,76	4,36	4,79	5,72	94,28	0,27
31/70	11	107	118	0,30	0,45	0,29	9,32	90,68	0,03
31	117	1855	1972	5,07	4,81	5,08	5,93	94,07	0,30
32/18	7	69	76	0,20	0,29	0,19	9,21	90,79	0,02
32/60	2	10	12	0,03	0,08	0,03	16,67	83,33	0,01
32/72	1	25	26	0,07	0,04	0,07	3,85	96,15	0,00
32/79	44	567	611	1,57	1,81	1,55	7,20	92,80	0,11
32/9	5	38	43	0,11	0,21	0,10	11,63	88,37	0,01
32	59	709	768	1,97	2,43	1,94	7,68	92,32	0,15
33/100	2	6	8	0,02	0,08	0,02	25,00	75,00	0,01
33/34	14	196	210	0,54	0,58	0,54	6,67	93,33	0,04
33/62		11	11	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
33/70	1	7	8	0,02	0,04	0,02	12,50	87,50	0,00
33/86		4	4	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
33	17	224	241	0,62	0,70	0,61	7,05	92,95	0,04
34/29	1	36	37	0,10	0,04	0,10	2,70	97,30	0,00
34/4		7	7	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
34/41		17	17	0,04	0,00	0,05	0,00	100,00	0,00

34	1	60	61	0,16	0,04	0,16	1,64	98,36	0,00
35/26	54	748	802	2,06	2,22	2,05	6,73	93,27	0,14
35/39		6	6	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
35	54	754	808	2,08	2,22	2,07	6,68	93,32	0,14
36/10	10	159	169	0,43	0,41	0,44	5,92	94,08	0,03
36/16	24	393	417	1,07	0,99	1,08	5,76	94,24	0,06
36/26		7	7	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
36/27		1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00
36/34	15	562	577	1,48	0,62	1,54	2,60	97,40	0,04
36/38		9	9	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
36/48	18	344	362	0,93	0,74	0,94	4,97	95,03	0,05
36	67	1475	1542	3,96	2,76	4,04	4,35	95,65	0,17
38/10	34	423	457	1,17	1,40	1,16	7,44	92,56	0,09
38/20		5	5	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
38/27	126	2915	3041	7,81	5,18	7,99	4,14	95,86	0,32
38/37	1	31	32	0,08	0,04	0,08	3,13	96,88	0,00
38	161	3374	3535	9,08	6,62	9,25	4,55	95,45	0,41
45/9	9	55	64	0,16	0,37	0,15	14,06	85,94	0,02
45	9	55	64	0,16	0,37	0,15	14,06	85,94	0,02
46/2	15	181	196	0,50	0,62	0,50	7,65	92,35	0,04
46/32	39	525	564	1,45	1,60	1,44	6,91	93,09	0,10
46	54	706	760	1,95	2,22	1,94	7,11	92,89	0,14
47/42	54	784	838	2,15	2,22	2,15	6,44	93,56	0,14
47/5	2	21	23	0,06	0,08	0,06	8,70	91,30	0,01
47	56	805	861	2,21	2,30	2,21	6,50	93,50	0,14
48/24	2	4	6	0,02	0,08	0,01	33,33	66,67	0,01
48/8	4	94	98	0,25	0,16	0,26	4,08	95,92	0,01
48	6	98	104	0,27	0,25	0,27	5,77	94,23	0,02

49/20	61	380	441	1,13	2,51	1,04	13,83	86,17	0,16
49/30	2	17	19	0,05	0,08	0,05	10,53	89,47	0,01
49	63	397	460	1,18	2,59	1,09	13,70	86,30	0,16
381/39	71	1625	1696	4,36	2,92	4,45	4,19	95,81	0,18
381/46		4	4	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
381	71	1629	1700	4,37	2,92	4,46	4,18	95,82	0,18
442/19	55	645	700	1,80	2,26	1,77	7,86	92,14	0,14
442/23	7	175	182	0,47	0,29	0,48	3,85	96,15	0,02
442	62	820	882	2,27	2,55	2,25	7,03	92,97	0,16
471/13	12	323	335	0,86	0,49	0,89	3,58	96,42	0,03
471/2		12	12	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
471/38		8	8	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
471/48	169	2552	2721	6,99	6,95	6,99	6,21	93,79	0,43
471/56	1	3	4	0,01	0,04	0,01	25,00	75,00	0,00
471/69	30	497	527	1,35	1,23	1,36	5,69	94,31	0,08
471/73		7	7	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
471	212	3402	3614	9,29	8,72	9,32	5,87	94,13	0,54
481/1	27	843	870	2,24	1,11	2,31	3,10	96,90	0,07
481	27	843	870	2,24	1,11	2,31	3,10	96,90	0,07
491/10		31	31	0,08	0,00	0,08	0,00	100,00	0,00
491/2	8	282	290	0,75	0,33	0,77	2,76	97,24	0,02
491	8	313	321	0,82	0,33	0,86	2,49	97,51	0,02
Másodrendű utak	1044	17519	18563	47,70	42,95	48,02	5,62	94,38	2,68

Forrás: ÉKM adatai alapján

24. melléklet Az másodrendű utakon megvalósult ellenőrzések száma megyénként, az egyszerűsített és meghiányolási jegyzőkönyvek ellenőrzési pontonként



Forrás: ÉKM adatai alapján

25. melléklet Ellenőrzés az Észak-Alföldi határátkelőhelyein 2017-2021

Határátkelőhely megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a régiós ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghiányolási jegyzőkönyvek a régiós meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a régiós egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a régiós ellenőrzések százalékában	Átlagos napi teherforgalom 2021-ben
Ártánd határátkelő (RO)	0	152	152	0,39	0,00	0,42	0,00	100,00	0,00	1425
Csengersima határátkelőhely (RO)	0	10	10	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00	591
Létavértes határátkelőhely (RO)	0	9	9	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00	22
Határátkelőhelyek	0	171	171	0,44	0,00	0,47	0,00	100,00	0,00	2038

Forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium, Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság és a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság adatszolgáltatása alapján

26. melléklet Hajdú-Bihar megyei úthálózaton lévő ellenőrzési pontok (2017-2021)

Ellenőrzési pont	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a megyei ellenőrzések számának százalékában (%)	A meg hiányolási jegyzőkönyvek a megyei meg hiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a megyei egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meg hiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meg hiányolás a megyei ellenőrzések százalékában
33/100	2	6	8	0,09	0,37	0,07	25	75	0,021372
33/62		11	11	0,12	0,00	0,12	0	100	0
33/70	1	7	8	0,09	0,19	0,08	12,5	87,5	0,010686
33/86		4	4	0,04	0,00	0,05	0	100	0
33	3	28	31	0,33	0,56	0,32	9,677419	90,32258	0,032058
3315/19	1	9	10	0,11	0,19	0,10	10	90	0,010686
3315/25	2	32	34	0,36	0,37	0,36	5,882353	94,11765	0,021372
3315/32	1	13	14	0,15	0,19	0,15	7,142857	92,85714	0,010686
3315	4	54	58	0,62	0,74	0,61	6,896552	93,10345	0,042744
3321		6	6	0,06	0,00	0,07	0	100	0
3323	6	65	71	0,76	1,12	0,74	8,450704	91,5493	0,064116
3324	1	7	8	0,09	0,19	0,08	12,5	87,5	0,010686
3405	1	16	17	0,18	0,19	0,18	5,882353	94,11765	0,010686
3406	6	50	56	0,60	1,12	0,57	10,71429	89,28571	0,064116
3407		20	20	0,21	0,00	0,23	0	100	0
35/26	54	748	802	8,57	10,04	8,48	6,733167	93,26683	0,577046
35/39		6	6	0,06	0,00	0,07	0	100	0
35	54	754	808	8,63	10,04	8,55	6,683168	93,31683	0,577046
3501/20	3	32	35	0,37	0,56	0,36	8,571429	91,42857	0,032058
3501/4	3	3	6	0,06	0,56	0,03	50	50	0,032058

3501	6	35	41	0,44	1,12	0,40	14,63415	85,36585	0,064116
3502/21	1	4	5	0,05	0,19	0,05	20	80	0,010686
3502/9	3	27	30	0,32	0,56	0,31	10	90	0,032058
3502	4	31	35	0,37	0,74	0,35	11,42857	88,57143	0,042744
3507	2	50	52	0,56	0,37	0,57	3,846154	96,15385	0,021372
354/1		39	39	0,42	0,00	0,44	0	100	0
354/6	31	647	678	7,25	5,76	7,34	4,572271	95,42773	0,331267
354	31	686	717	7,66	5,76	7,78	4,32357	95,67643	0,331267
36/10	10	159	169	1,81	1,86	1,80	5,91716	94,08284	0,10686
36/26		7	7	0,07	0,00	0,08	0	100	0
36	10	166	176	1,88	1,86	1,88	5,681818	94,31818	0,10686
4/175	104	1442	1492	15,94	19,33	16,35	6,970509	96,64879	1,111349
4/196	86	1549	1689	18,05	15,99	17,56	5,09177	91,71107	0,919
4/213		4	4	0,04	0,00	0,05	0	100	0
4/217	1	9	10	0,11	0,19	0,10	10	90	0,010686
4/234	8	22	30	0,32	1,49	0,25	26,66667	73,33333	0,085488
4/244	31	324	355	3,79	5,76	3,67	8,732394	91,26761	0,331267
4	230	3350	3580	38,26	42,75	37,98	6,424581	93,57542	2,45779
42/40	9	240	249	2,66	1,67	2,72	3,614458	96,38554	0,096174
42/54	2	17	19	0,20	0,37	0,19	10,52632	89,47368	0,021372
42/36	10	95	105	1,12	1,86	1,08	9,52381	90,47619	0,10686
42	21	352	373	3,99	3,90	3,99	5,630027	94,36997	0,224407
4212/18	2	39	41	0,44	0,37	0,44	4,878049	95,12195	0,021372
4212/8		7	7	0,07	0,00	0,08	0	100	0
4212	2	46	48	0,51	0,37	0,52	4,166667	95,83333	0,021372
4215/18		9	9	0,10	0,00	0,10	0	100	0
4215/5		6	6	0,06	0,00	0,07	0	100	0
4215		15	15	0,16	0,00	0,17	0	100	0
4217		2	2	0,02	0,00	0,02	0	100	0
4218		9	9	0,10	0,00	0,10	0	100	0
4219/18		33	33	0,35	0,00	0,37	0	100	0

4219/5	1	15	16	0,17	0,19	0,17	6,25	93,75	0,010686
4219	1	48	49	0,52	0,19	0,54	2,040816	97,95918	0,010686
4221		2	2	0,02	0,00	0,02	0	100	0
4222		2	2	0,02	0,00	0,02	0	100	0
4223		2	2	0,02	0,00	0,02	0	100	0
47/42	54	784	838	8,95	10,04	8,89	6,443914	93,55609	0,577046
47/5	2	21	23	0,25	0,37	0,24	8,695652	91,30435	0,021372
47	56	805	861	9,20	10,41	9,13	6,504065	93,49593	0,598418
471/13	12	323	335	3,58	2,23	3,66	3,58209	96,41791	0,128233
471/2		12	12	0,13	0,00	0,14	0	100	0
471	12	335	347	3,71	2,23	3,80	3,458213	96,54179	0,128233
48/24	2	4	6	0,06	0,37	0,05	33,33333	66,66667	0,021372
48/8	4	94	98	1,05	0,74	1,07	4,081633	95,91837	0,042744
48	6	98	104	1,11	1,12	1,11	5,769231	94,23077	0,064116
4801/12	0	4	4	0,04	0,00	0,05	0	100	0
4801/3	0	4	4	0,04	0,00	0,05	0	100	0
4801	0	8	8	0,09	0,00	0,09	0	100	0
4804		10	10	0,11	0,00	0,11	0	100	0
4805/34		10	10	0,11	0,00	0,11	0	100	0
4805/5		8	8	0,09	0,00	0,09	0	100	0
4805		18	18	0,19	0,00	0,20	0	100	0
4808/15	1	1	2	0,02	0,19	0,01	50	50	0,010686
4808/6	6	105	111	1,19	1,12	1,19	5,405405	94,59459	0,064116
4808	7	106	113	1,21	1,30	1,20	6,19469	93,80531	0,074802
4809		9	9	0,10	0,00	0,10	0	100	0

481	27	843	870	9,30	5,02	9,56	3,103448	96,89655	0,288523
4811	7	45	52	0,56	1,30	0,51	13,46154	86,53846	0,074802
4814	5	51	56	0,60	0,93	0,58	8,928571	91,07143	0,05343
4816	1	7	8	0,09	0,19	0,08	12,5	87,5	0,010686
4901 és a 4902-t összekötő út	8	10	18	0,19	1,49	0,11	44,44444	55,55556	0,085488
4904	5	75	80	0,85	0,93	0,85	6,25	93,75	0,05343
4905	1	22	23	0,25	0,19	0,25	4,347826	95,65217	0,010686
Ártánd határátkelő		152	152	1,62	0,00	1,72	0	100	0
DEBRECEN KISHEGYESI U. 1/11		8	8	0,09	0,00	0,09	0	100	0
Debrecen, Kishegyesi út	0	8	8	0,09	0,00	0,09	0	100	0
Létavértes határátkelőhely		9	9	0,10	0,00	0,10	0	100	0
M3	14	245	259	2,77	2,60	2,78	5,405405	94,59459	0,149605
M35/4	1	4	5	0,05	0,19	0,05	20	80	0,010686
M35/63	2	3	5	0,05	0,37	0,03	40	60	0,021372
Debrecen, Kishegyesi út 272. M35 Autópályafelhajtó (M35/39)	4	113	117	1,25	0,74	1,28	3,418803	96,5812	0,042744
M35	7	120	127	1,36	1,30	1,36	5,511811	94,48819	0,074802
M4		48	48	0,51	0,00	0,54	0	100	0
Összesen	538	8820	9358	100,00	100,00	100,00	5,749092	94,25091	5,749092

27. melléklet Hajdú-Bihar megyei ellenőrzések az utak rendisége, valamint a határátkelőhelyekre tekintettel (2017-2021)

Utak megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a megyei ellenőrzések számának százalékában	A meghíányolási jegyzőkönyvek a megyei meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a megyei egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a megyei ellenőrzések százalékában	Meghiányolás a régiós meghíányolás %-ban	Egyszerűsített jegyzőkönyv a régiós egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában	Ellenőrzések a régiós ellenőrzések százalékában (%)	Meghiányolások a régiós ellenőrzések %-ban
M3	14	245	259	2,77	2,60	2,78	5,41	94,59	0,15	0,58	0,67	0,67	0,04
M35	7	120	127	1,36	1,30	1,36	5,51	94,49	0,07	0,29	0,33	0,33	0,02
M4		48	48	0,51	0,00	0,54	0,00	100,00	0,00	0,00	0,13	0,12	0,00
Gyorsforgalmi utak összesen	21	413	434	4,64	3,90	4,68	4,84	95,16	0,22	0,86	1,13	1,12	0,05
4	230	3350	3580	38,26	42,75	37,98	6,42	93,58	2,46	9,46	9,18	9,20	0,59
42	21	352	373	3,99	3,90	3,99	5,63	94,37	0,22	0,86	0,96	0,96	0,05
354	31	686	717	7,66	5,76	7,78	4,32	95,68	0,33	1,28	1,88	1,84	0,08
Elsőrendű utak összesen	282	4388	4670	49,90	52,42	49,75	6,04	93,96	3,01	11,60	12,03	12,00	0,72
33	3	28	31	0,33	0,56	0,32	9,68	90,32	0,03	0,12	0,08	0,08	0,01
35	54	754	808	8,63	10,04	8,55	6,68	93,32	0,58	2,22	2,07	2,08	0,14
36	10	166	176	1,88	1,86	1,88	5,68	94,32	0,11	0,41	0,45	0,45	0,03
47	56	805	861	9,20	10,41	9,13	6,50	93,50	0,60	2,30	2,21	2,21	0,14

48	6	98	104	1,11	1,12	1,11	5,77	94,23	0,06	0,25	0,27	0,27	0,02
471	12	335	347	3,71	2,23	3,80	3,46	96,54	0,13	0,49	0,92	0,89	0,03
481	27	843	870	9,30	5,02	9,56	3,10	96,90	0,29	1,11	2,31	2,24	0,07
Másodrendű utak összesen	168	3029	3197	34,16	31,23	34,34	5,25	94,75	1,80	6,91	8,30	8,22	0,43
3315	4	54	58	0,62	0,74	0,61	6,90	93,10	0,04	0,16	0,15	0,15	0,01
3321		6	6	0,06	0,00	0,07	0,00	100,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00
3323	6	65	71	0,76	1,12	0,74	8,45	91,55	0,06	0,25	0,18	0,18	0,02
3324	1	7	8	0,09	0,19	0,08	12,50	87,50	0,01	0,04	0,02	0,02	0,00
3405	1	16	17	0,18	0,19	0,18	5,88	94,12	0,01	0,04	0,04	0,04	0,00
3406	6	50	56	0,60	1,12	0,57	10,71	89,29	0,06	0,25	0,14	0,14	0,02
3407		20	20	0,21	0,00	0,23	0,00	100,00	0,00	0,00	0,05	0,05	0,00
3501	6	35	41	0,44	1,12	0,40	14,63	85,37	0,06	0,25	0,10	0,11	0,02
3502	4	31	35	0,37	0,74	0,35	11,43	88,57	0,04	0,16	0,08	0,09	0,01
3507	2	50	52	0,56	0,37	0,57	3,85	96,15	0,02	0,08	0,14	0,13	0,01
4212	2	46	48	0,51	0,37	0,52	4,17	95,83	0,02	0,08	0,13	0,12	0,01
4215		15	15	0,16	0,00	0,17	0,00	100,00	0,00	0,00	0,04	0,04	0,00
4217		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00
4218		9	9	0,10	0,00	0,10	0,00	100,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00
4219	1	48	49	0,52	0,19	0,54	2,04	97,96	0,01	0,04	0,13	0,13	0,00
4221		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00
4222		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00
4223		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00
4801	0	8	8	0,09	0,00	0,09	0,00	100,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00
4804		10	10	0,11	0,00	0,11	0,00	100,00	0,00	0,00	0,03	0,03	0,00
4805		18	18	0,19	0,00	0,20	0,00	100,00	0,00	0,00	0,05	0,05	0,00
4808	7	106	113	1,21	1,30	1,20	6,19	93,81	0,07	0,29	0,29	0,29	0,02

4809		9	9	0,10	0,00	0,10	0,00	100,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00
4811	7	45	52	0,56	1,30	0,51	13,46	86,54	0,07	0,29	0,12	0,13	0,02
4814	5	51	56	0,60	0,93	0,58	8,93	91,07	0,05	0,21	0,14	0,14	0,01
4816	1	7	8	0,09	0,19	0,08	12,50	87,50	0,01	0,04	0,02	0,02	0,00
4904	5	75	80	0,85	0,93	0,85	6,25	93,75	0,05	0,21	0,21	0,21	0,01
4905	1	22	23	0,25	0,19	0,25	4,35	95,65	0,01	0,04	0,06	0,06	0,00
4901 és a 4902-t összekötő út	8	10	18	0,19	1,49	0,11	44,44	55,56	0,09	0,33	0,03	0,05	0,02
Debrecen, Kishegyesi út	0	8	8	0,09	0,00	0,09	0,00	100,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00
Mellékutak összesen	67	829	896	9,57	12,45	9,40	7,48	92,52	0,72	2,76	2,27	2,30	0,17
Ártánd határátkelő	0	152	152	1,62	0,00	1,72	0,00	100,00	0,00	0,00	0,42	0,39	0,00
Létavértes határátkelőhely	0	9	9	0,10	0,00	0,10	0,00	100,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00
Határátkelőhelyek összesen	0	161	161	1,72	0,00	1,83	0,00	100,00	0,00	0,00	0,44	0,41	0,00
Összesen	538	8820	9358	100,00	100,00	100,00	5,75	94,25	5,75	22,13	24,17	24,05	1,38

Forrás: ÉKM adatai alapján

28. melléklet Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei úthálózaton lévő ellenőrzési pontok (2017-2021)

Út megnevezése	Meghiányolást jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a megyei ellenőrzések számának százalékában (%)	A meg hiányolási jegyzőkönyvek a megyei meg hiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a megyei egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a megyei ellenőrzések százalékában
3317/52		1	1	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
3317/56	1		1	0,01	0,09	0,00	100,00	0,00	0,01
3317	1	1	2	0,01	0,09	0,01	50,00	50,00	0,01
36/16	24	393	417	2,41	2,25	2,42	5,76	94,24	0,14
36/27		1	1	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
36/34	15	562	577	3,34	1,41	3,46	2,60	97,40	0,09
36/38		9	9	0,05	0,00	0,06	0,00	100,00	0,00
36/48	18	344	362	2,09	1,69	2,12	4,97	95,03	0,10
36	57	1309	1366	7,90	5,34	8,07	4,17	95,83	0,33
3612/7	1	4	5	0,03	0,09	0,02	20,00	80,00	0,01
3612/31		4	4	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
3612	1	8	9	0,05	0,09	0,05	11,11	88,89	0,01
3632	1	42	43	0,25	0,09	0,26	2,33	97,67	0,01
38/10	34	423	457	2,64	3,19	2,61	7,44	92,56	0,20

38/20		5	5	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
38/27	126	2915	3041	17,59	11,81	17,97	4,14	95,86	0,73
38/37	1	31	32	0,19	0,09	0,19	3,13	96,88	0,01
38	161	3374	3535	20,45	15,09	20,80	4,55	95,45	0,93
381/39	71	1625	1696	9,81	6,65	10,02	4,19	95,81	0,41
381/46		4	4	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
381	71	1629	1700	9,83	6,65	10,04	4,18	95,82	0,41
3822	1	34	35	0,20	0,09	0,21	2,86	97,14	0,01
3823		5	5	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
4/259	1	52	53	0,31	0,09	0,32	1,89	98,11	0,01
4/265	221	2522	2743	15,87	20,71	15,55	8,06	91,94	1,28
4/299	50	577	627	3,63	4,69	3,56	7,97	92,03	0,29
4/318	125	1826	1951	11,29	11,72	11,26	6,41	93,59	0,72
4/329	7	155	162	0,94	0,66	0,96	4,32	95,68	0,04
4	404	5132	5536	32,02	37,86	31,64	7,30	92,70	2,34
403	8	275	283	1,64	0,75	1,70	2,83	97,17	0,05
41/20	4	6	10	0,06	0,37	0,04	40,00	60,00	0,02
41/25		44	44	0,25	0,00	0,27	0,00	100,00	0,00
41/49	4	24	28	0,16	0,37	0,15	14,29	85,71	0,02
41/7	1	1	2	0,01	0,09	0,01	50,00	50,00	0,01
41	9	75	84	0,49	0,84	0,46	10,71	89,29	0,05
471/38		8	8	0,05	0,00	0,05	0,00	100,00	0,00
471/48	169	2552	2721	15,74	15,84	15,73	6,21	93,79	0,98
471/56	1	3	4	0,02	0,09	0,02	25,00	75,00	0,01
471/69	30	497	527	3,05	2,81	3,06	5,69	94,31	0,17
471/73		7	7	0,04	0,00	0,04	0,00	100,00	0,00

471	200	3067	3267	18,90	18,74	18,91	6,12	93,88	1,16
49/20	61	380	441	2,55	5,72	2,34	13,83	86,17	0,35
49/30	2	17	19	0,11	0,19	0,10	10,53	89,47	0,01
49	63	397	460	2,66	5,90	2,45	13,70	86,30	0,36
4901		6	6	0,03	0,00	0,04	0,00	100,00	0,00
491/10		31	31	0,18	0,00	0,19	0,00	100,00	0,00
491/2	8	282	290	1,68	0,75	1,74	2,76	97,24	0,05
491	8	313	321	1,86	0,75	1,93	2,49	97,51	0,05
4911/10		26	26	0,15	0,00	0,16	0,00	100,00	0,00
4911/17		5	5	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
4911/30		1	1	0,01	0,00	0,01	0,00	100,00	0,00
4911		32	32	0,19	0,00	0,20	0,00	100,00	0,00
4912	12	192	204	1,18	1,12	1,18	5,88	94,12	0,07
4918	1	5	6	0,03	0,09	0,03	16,67	83,33	0,01
Csengersima határátkelőhely		10	10	0,06	0,00	0,06	0,00	100,00	0,00
M3/214	42	206	248	1,43	3,94	1,27	16,94	83,06	0,24
M3/244	13	50	63	0,36	1,22	0,31	20,63	79,37	0,08
M3/263	14	59	73	0,42	1,31	0,36	19,18	80,82	0,08
M3	69	315	384	2,22	6,47	1,94	17,97	82,03	0,40
Összesen	1067	16221	17288	100,00	100,00	100,00	6,17	93,83	6,17

Forrás: ÉKM adatai alapján

29. melléklet Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei ellenőrzések az utak rendisége, valamint a határátkelőhelyekre tekintettel (2017-2021)

Utak megnevezése	Meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a megyei ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghíányolási jegyzőkönyvek a megyei meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a megyei egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghíányolás a megyei ellenőrzések százalékában
M3	69	315	384	2,22	6,47	1,94	17,97	82,03	0,40
Gyorsforgalmi út	69	315	384	2,22	6,47	1,94	17,97	82,03	0,40
4	404	5132	5536	32,02	37,86	31,64	7,30	92,70	2,34
41	9	75	84	0,49	0,84	0,46	10,71	89,29	0,05
403	8	275	283	1,64	0,75	1,70	2,83	97,17	0,05
Elsőrendű utak	421	5482	5903	34,15	39,46	33,80	7,13	92,87	2,44
36	57	1309	1366	7,90	5,34	8,07	4,17	95,83	0,33
38	161	3374	3535	20,45	15,09	20,80	4,55	95,45	0,93
49	63	397	460	2,66	5,90	2,45	13,70	86,30	0,36
381	71	1629	1700	9,83	6,65	10,04	4,18	95,82	0,41
471	200	3067	3267	18,90	18,74	18,91	6,12	93,88	1,16
491	8	313	321	1,86	0,75	1,93	2,49	97,51	0,05
Másodrendű utak	560	10089	10649	61,60	52,48	62,20	5,26	94,74	3,24
3317	1	1	2	0,01	0,09	0,01	50,00	50,00	0,01

3612	1	8	9	0,05	0,09	0,05	11,11	88,89	0,01
3632	1	42	43	0,25	0,09	0,26	2,33	97,67	0,01
3822	1	34	35	0,20	0,09	0,21	2,86	97,14	0,01
3823		5	5	0,03	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
4901		6	6	0,03	0,00	0,04	0,00	100,00	0,00
4911		32	32	0,19	0,00	0,20	0,00	100,00	0,00
4912	12	192	204	1,18	1,12	1,18	5,88	94,12	0,07
4918	1	5	6	0,03	0,09	0,03	16,67	83,33	0,01
Mellékhálózat	17	325	342	1,98	1,59	2,00	4,97	95,03	0,10
Csengersima határátkelőhely	0	10	10	0,06	0,00	0,06	0,00	100,00	0,00
Határátkelőhely	0	10	10	0,06	0,00	0,06	0,00	100,00	0,00
Összesen	1067	16221	17288	100,00	100,00	100,00	6,17	93,83	6,17

Forrás: ÉKM adatai alapján

30. melléklet Jász-Nagykun-Szolnok megyei úthálózaton lévő ellenőrzési pontok (2017-2021)

Út megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a megyei ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghíányolási jegyzőkönyvek a megyei meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a megyei egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a megyei ellenőrzések százalékában
31125	1	27	28	0,23	0,12	0,24	3,57	96,43	0,01
31 113		16	16	0,13	0,00	0,14	0,00	100,00	0,00
31/101	106	1748	1854	15,11	12,83	15,28	5,72	94,28	0,86
31/70	11	107	118	0,96	1,33	0,94	9,32	90,68	0,09
31	117	1855	1972	16,07	14,16	16,21	5,93	94,07	0,95
3122/11	1	46	47	0,38	0,12	0,40	2,13	97,87	0,01
3122/5	1	19	20	0,16	0,12	0,17	5,00	95,00	0,01
3122	2	65	67	0,55	0,24	0,57	2,99	97,01	0,02
32/18	7	69	76	0,62	0,85	0,60	9,21	90,79	0,06
32/60	2	10	12	0,10	0,24	0,09	16,67	83,33	0,02
32/72	1	25	26	0,21	0,12	0,22	3,85	96,15	0,01
32/79	44	567	611	4,98	5,33	4,95	7,20	92,80	0,36
32/9	5	38	43	0,35	0,61	0,33	11,63	88,37	0,04
32	59	709	768	6,26	7,14	6,20	7,68	92,32	0,48

3203		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
3225/15		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
3225/2	7	79	86	0,70	0,85	0,69	8,14	91,86	0,06
3225	7	81	88	0,72	0,85	0,71	7,95	92,05	0,06
3228		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
33	14	196	210	1,71	1,69	1,71	6,67	93,33	0,11
34/29	1	36	37	0,30	0,12	0,31	2,70	97,30	0,01
34/4		7	7	0,06	0,00	0,06	0,00	100,00	0,00
34/41		17	17	0,14	0,00	0,15	0,00	100,00	0,00
34	1	60	61	0,50	0,12	0,52	1,64	98,36	0,01
3401	11	185	196	1,60	1,33	1,62	5,61	94,39	0,09
4/105		21	21	0,17	0,00	0,18	0,00	100,00	0,00
4/112	9	36	45	0,37	1,09	0,31	20,00	80,00	0,07
4/119	135	1966	2101	17,12	16,34	17,18	6,43	93,57	1,10
4/153	3	24	27	0,22	0,36	0,21	11,11	88,89	0,02
4/160	5	48	53	0,43	0,61	0,42	9,43	90,57	0,04
4/95	290	4272	4562	37,18	35,11	37,33	6,36	93,64	2,36
4	442	6367	6809	55,50	53,51	55,64	6,49	93,51	3,60
4202/15	2	13	15	0,12	0,24	0,11	13,33	86,67	0,02
4202/7	1	11	12	0,10	0,12	0,10	8,33	91,67	0,01
4202	3	24	27	0,22	0,36	0,21	11,11	88,89	0,02
44	40	200	240	1,96	4,84	1,75	16,67	83,33	0,33
442/19	55	645	700	5,71	6,66	5,64	7,86	92,14	0,45
442/23	7	175	182	1,48	0,85	1,53	3,85	96,15	0,06
442	62	820	882	7,19	7,51	7,17	7,03	92,97	0,51
45	9	55	64	0,52	1,09	0,48	14,06	85,94	0,07

46/2	15	181	196	1,60	1,82	1,58	7,65	92,35	0,12
46/32	39	525	564	4,60	4,72	4,59	6,91	93,09	0,32
46	54	706	760	6,19	6,54	6,17	7,11	92,89	0,44
4628/20		3	3	0,02	0,00	0,03	0,00	100,00	0,00
4628/8		5	5	0,04	0,00	0,04	0,00	100,00	0,00
4628		8	8	0,07	0,00	0,07	0,00	100,00	0,00
4629	1	22	23	0,19	0,12	0,19	4,35	95,65	0,01
4633	3	29	32	0,26	0,36	0,25	9,38	90,63	0,02
Szolnok Ispán Krt.		14	14	0,11	0,00	0,12	0,00	100,00	0,00
Összesen	826	11443	12269	100,00	100,00	100,00	6,73	93,27	6,73

Forrás: ÉKM adatai alapján

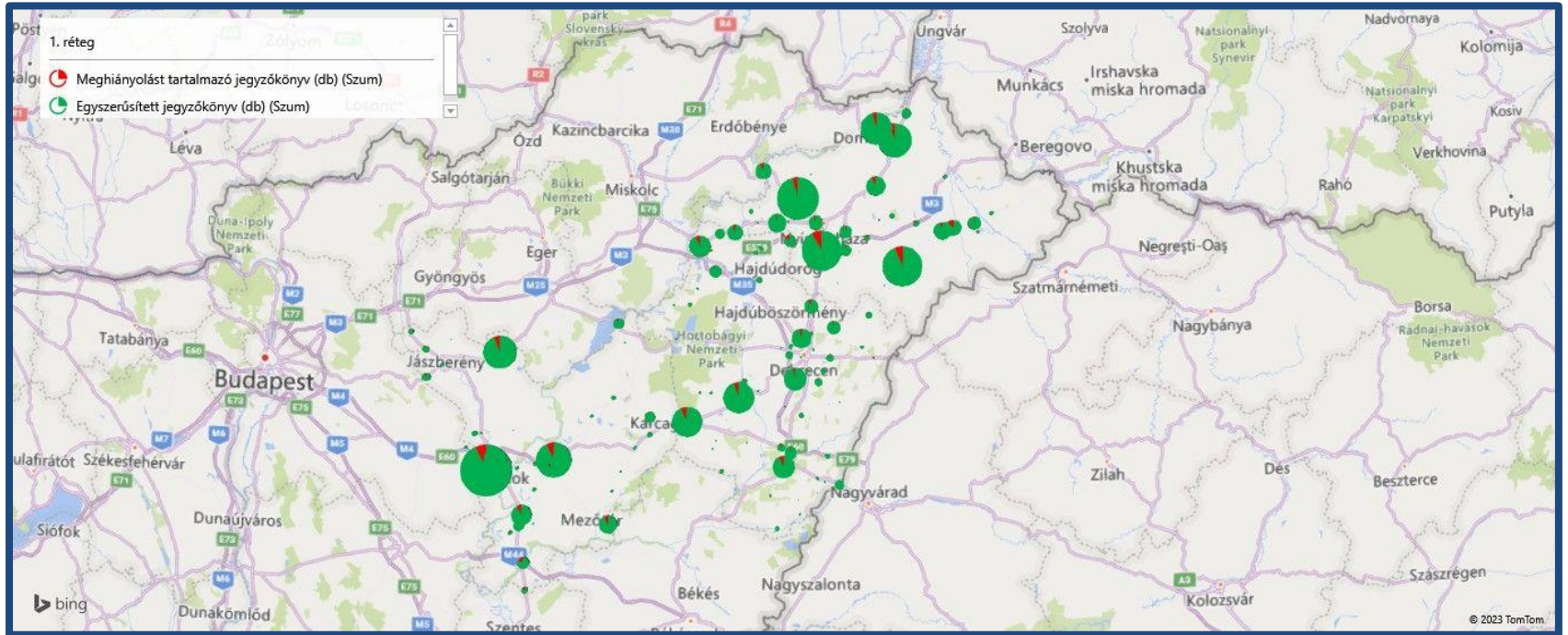
31. melléklet Jász-Nagykun-Szolnok megyei ellenőrzések az utak rendiségére tekintettel (2017-2021)

Utak megnevezése	Meghiányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzés a megyei ellenőrzések számának százalékában (%)	A meghíányolási jegyzőkönyvek a megyei meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az egyszerűsített jegyzőkönyvek a megyei egyszerűsített jegyzőkönyvek százalékában (%)	Az ellenőrzési ponton készült meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Az ellenőrzési ponton készült egyszerűsített jegyzőkönyvek az adott ellenőrzési ponton készült jegyzőkönyvek százalékában	Meghiányolás a megyei ellenőrzések százalékában
4	442	6367	6809	55,50	53,51	55,64	6,49	93,51	3,60
44	40	200	240	1,96	4,84	1,75	16,67	83,33	0,33
Elsőrendű főhálózat	482	6567	7049	57,45	58,35	57,39	6,84	93,16	3,93
31	117	1855	1972	16,07	14,16	16,21	5,93	94,07	0,95
32	59	709	768	6,26	7,14	6,20	7,68	92,32	0,48
33	14	196	210	1,71	1,69	1,71	6,67	93,33	0,11
34	1	60	61	0,50	0,12	0,52	1,64	98,36	0,01
45	9	55	64	0,52	1,09	0,48	14,06	85,94	0,07
46	54	706	760	6,19	6,54	6,17	7,11	92,89	0,44
442	62	820	882	7,19	7,51	7,17	7,03	92,97	0,51
Másodrendű főhálózat	316	4401	4717	38,45	38,26	38,46	6,70	93,30	2,58
3122	2	65	67	0,55	0,24	0,57	2,99	97,01	0,02
3203		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
3225	7	81	88	0,72	0,85	0,71	7,95	92,05	0,06
3228		2	2	0,02	0,00	0,02	0,00	100,00	0,00
3401	11	185	196	1,60	1,33	1,62	5,61	94,39	0,09
4202	3	24	27	0,22	0,36	0,21	11,11	88,89	0,02
4628		8	8	0,07	0,00	0,07	0,00	100,00	0,00
4629	1	22	23	0,19	0,12	0,19	4,35	95,65	0,01
4633	3	29	32	0,26	0,36	0,25	9,38	90,63	0,02

31113		16	16	0,13	0,00	0,14	0,00	100,00	0,00
31125	1	27	28	0,23	0,12	0,24	3,57	96,43	0,01
Szolnok Belterület Ispán Krt.		14	14	0,11	0,00	0,12	0,00	100,00	0,00
Mellékhálózat	28	475	503	4,10	3,39	4,15	5,57	94,43	0,23
Összesen	826	11443	12269	100,00	100,00	100,00	6,73	93,27	6,73

Forrás: ÉKM adatai alapján

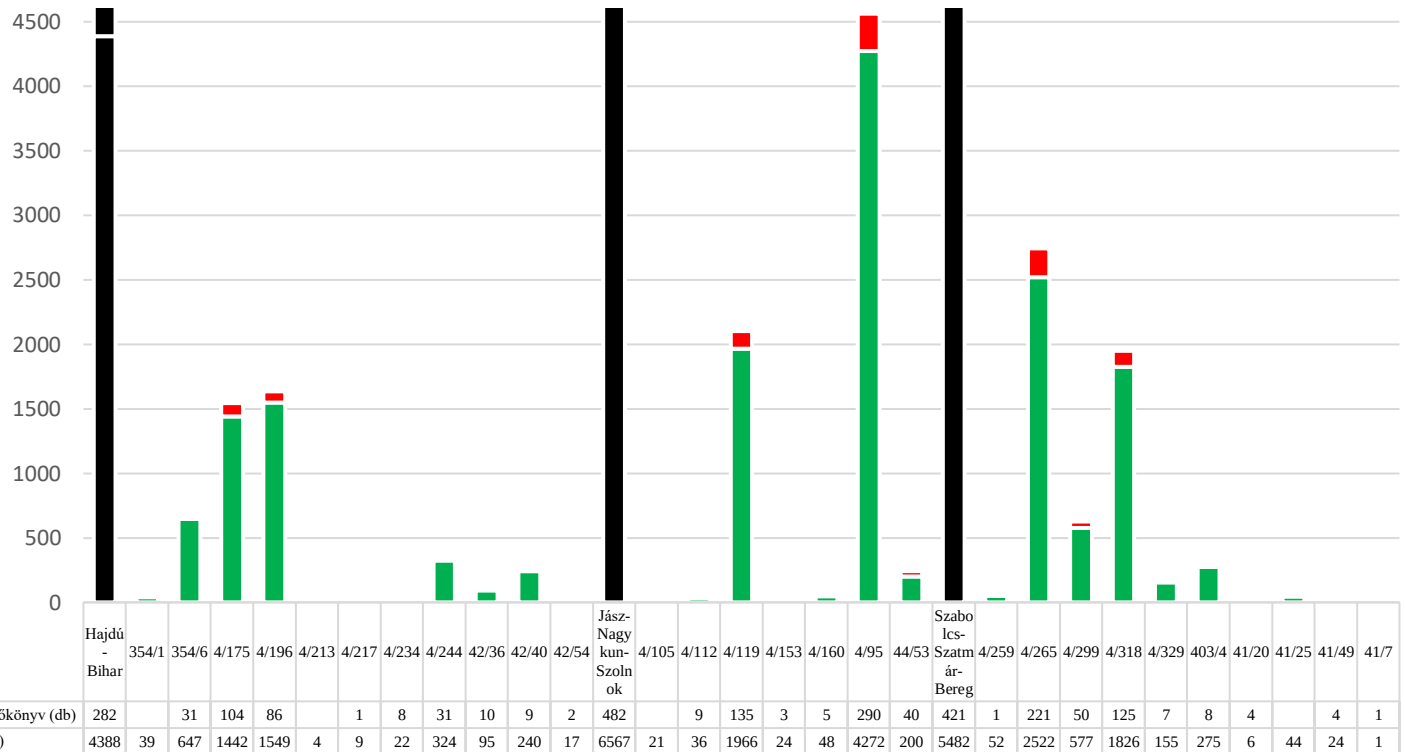
32. melléklet Az ellenőrzések és megghiányolások %-os aránya az ellenőrzési pontokon az Észak-Alföldi régióban



Forrás: ÉKM adatai alapján

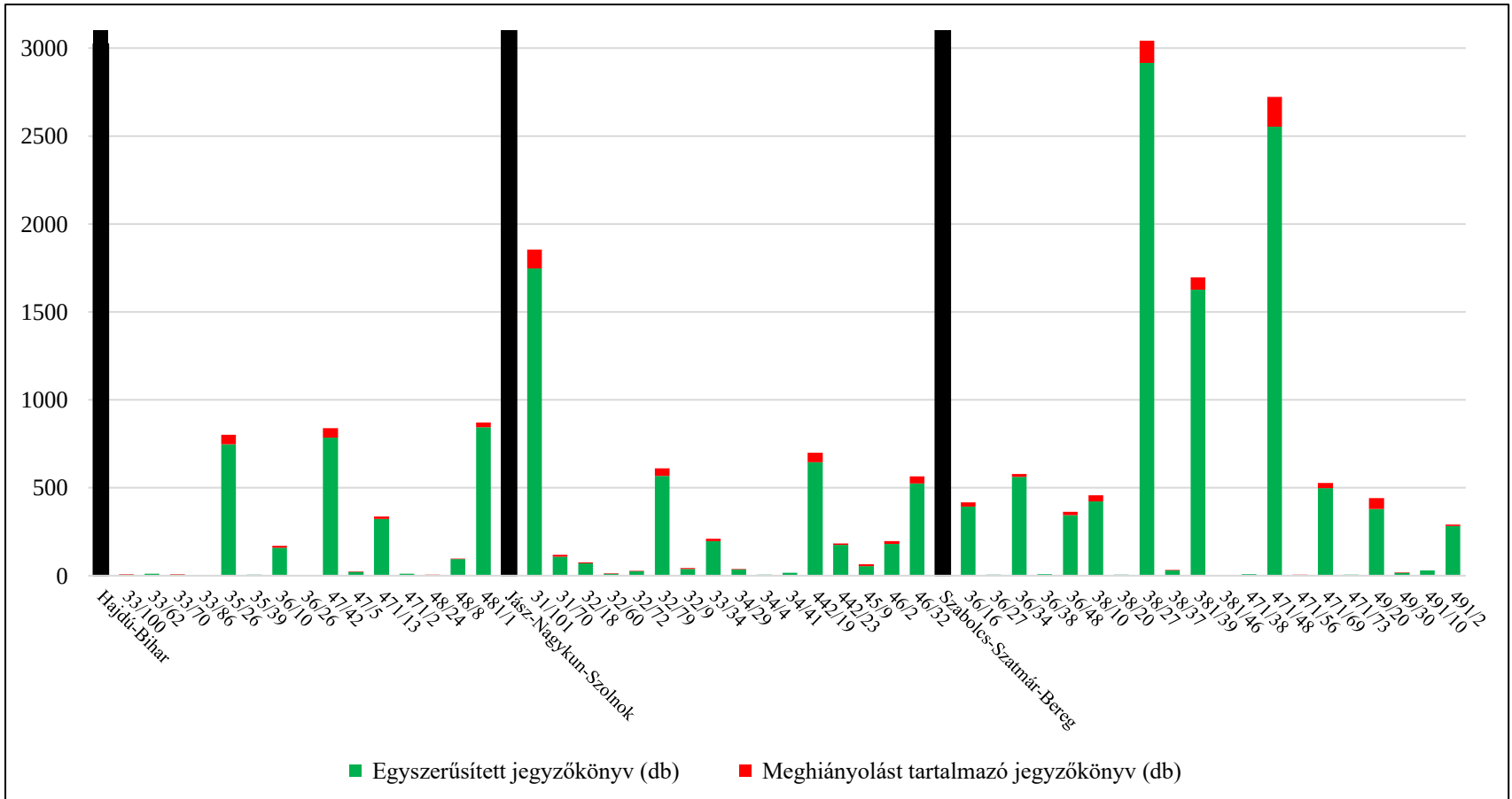
	Meghíányolást tartalmazó jegyzőkönyv (db)	Egyszerűsített jegyzőkönyv (db)	Ellenőrzés (db)	Ellenőrzések (% a területi egység ellenőrzéseinek %-ban)	Egyszerűsített jegyzőkönyvek (% a területi egység ellenőrzéseinek %-ban)	Ellenőrzések (% a területi egység ellenőrzéseinek %-ban)
Észak-Alföldi régió						
Elsőrendű utak	1185,00	16437,00	17622,00	6,72	93,28	45,28
Gyorsforgalmi utak	90,00	728,00	818,00	11,00	89,00	2,10
Határátkelőhelyek	0,00	171,00	171,00	0,00	100,00	0,44
Másodrendű utak	1044,00	17519,00	18563,00	5,62	94,38	47,70
Mellékhálózat	112,00	1629,00	1741,00	6,43	93,57	4,47
Összesen	2431,00	36484,00	38915,00	6,25	93,75	100,00
Hajdú-Bihar megye						
Gyorsforgalmi utak	21,00	413,00	434,00	4,84	95,16	4,64
Elsőrendű utak	282,00	4388,00	4670,00	6,04	93,96	49,90
Másodrendű utak	168,00	3029,00	3197,00	5,25	94,75	34,16
Mellékhálózat	67,00	829,00	896,00	7,48	92,52	9,57
Határátkelőhelyek	0,00	161,00	161,00	0,00	100,00	1,72
Összesen	538,00	8820,00	9358,00	5,75	94,25	100,00
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye						
Gyorsforgalmi utak	69,00	315,00	384,00	17,97	82,03	2,22
Elsőrendű utak	421,00	5482,00	5903,00	7,13	92,87	34,15
Másodrendű utak	560,00	10089,00	10649,00	5,26	94,74	61,60
Mellékhálózat	17,00	325,00	342,00	4,97	95,03	1,98
Határátkelőhelyek	0,00	10,00	10,00	0,00	100,00	0,06
Összesen	1067,00	16221,00	17288,00	6,17	93,83	100,00
Jász-Nagykun-Szolnok						
Elsőrendű utak	482,00	6567,00	7049,00	6,84	93,16	57,45
Másodrendű utak	316,00	4401,00	4717,00	6,70	93,30	38,45
Mellékhálózat	28,00	475,00	503,00	5,57	94,43	4,10
Összesen	826,00	11443,00	12269,00	6,73	93,27	100,00

Az elsőrendű utakon az ellenőrzés eredményei (db)



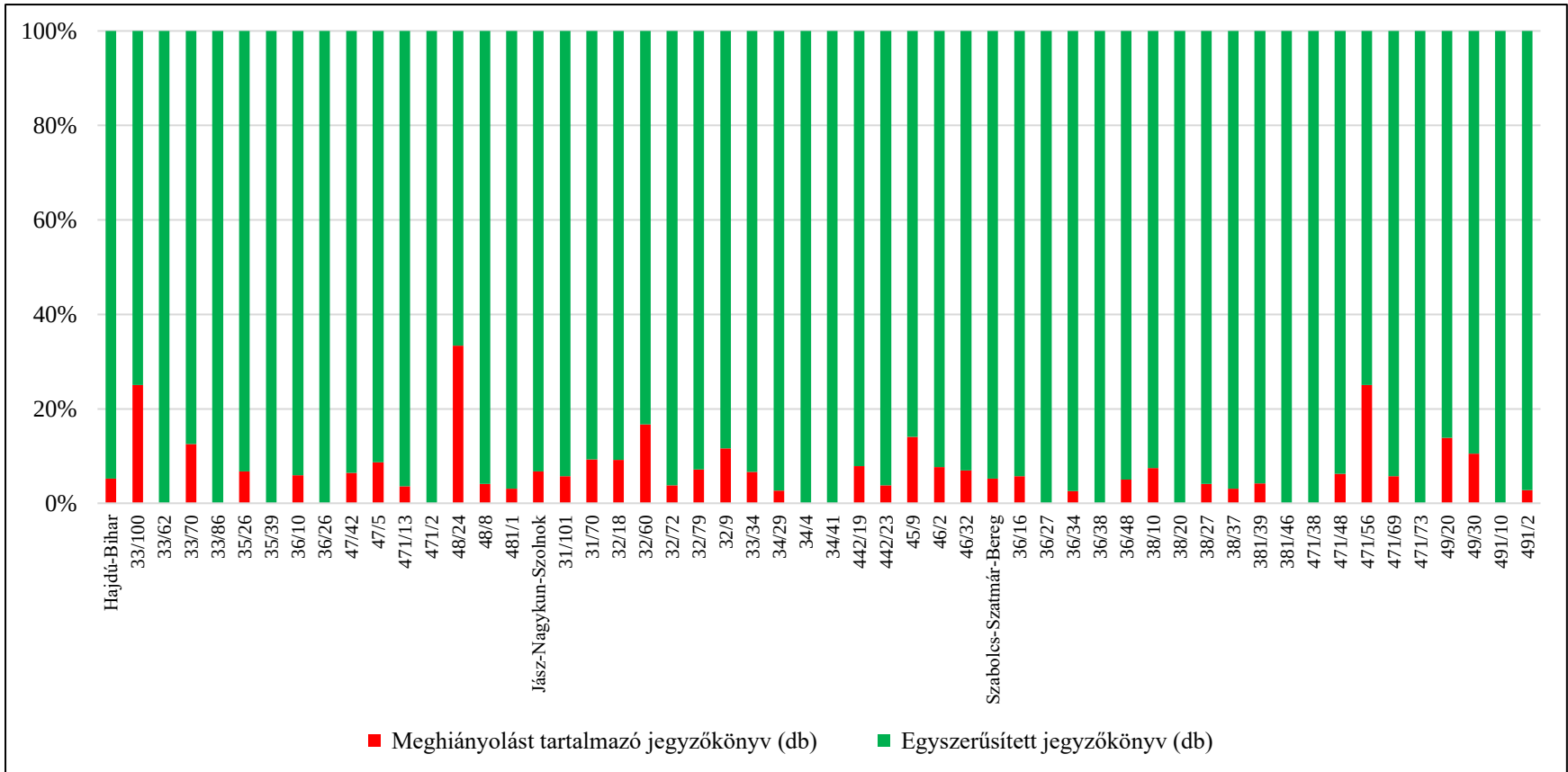
Forrás: ÉKM adatai alapján

35. melléklet A másodrendű utak ellenőrzési pontjain az ellenőrzések eredményei (db)



Forrás: ÉKM adatai alapján

36. melléklet A másodrendű utak ellenőrzési pontjain az ellenőrzés eredményei (%)



Forrás: ÉKM adatai alapján

37. melléklet A közúti árufuvarozás művelettípus szerint 2019-2021 (millió tkm)

Ország	2019			2020			2021		
	Nemzeti	Egyéb ⁴³	Összesen	Nemzeti	Egyéb	Összesen	Nemzeti	Egyéb	Összesen
EU	1117620	702256	1819876	1108293	695270	1803563	1178069	743110	1921179
Belgium	21727	13102	34829	21537	12842	34379	23257	12918	36175
Bulgária	5719	14832	20551	7410	25156	32566	9029	26101	35130
Cseho.	25012	14047	39059	28271	27819	56090	29764	33992	63756
Dánia	12165	2826	14991	12407	2279	14686	12863	2479	15342
Németo.	274037	37838	311875	269928	34685	304613	272000	35272	307272
Észto.	1710	3084	4794	1273	3006	4279	1800	3437	5237
Írország	10002	2442	12444	9059	2365	11424	10238	2255	12493
Görögo.	15285	12912	28197	12934	12227	25161	16482	4571	21053
Spanyolo.	165910	83649	249559	163682	78586	242268	182466	87710	270176
Franciao.	162504	11557	174061	158158	11505	169663	162574	12279	174853
Horváto.	4312	8165	12477	4487	7768	12255	4802	8827	13629
Olaszo.	122491	15495	137986	118151	15071	133222	128547	16439	144986
Ciprus	831	27	858	672	37	709	703	28	731
Letto.	3350	11615	14965	3716	9989	13705	4064	11039	15103

⁴³ Egyéb: nemzetközi, kereszt és kabotázsfuvarozás

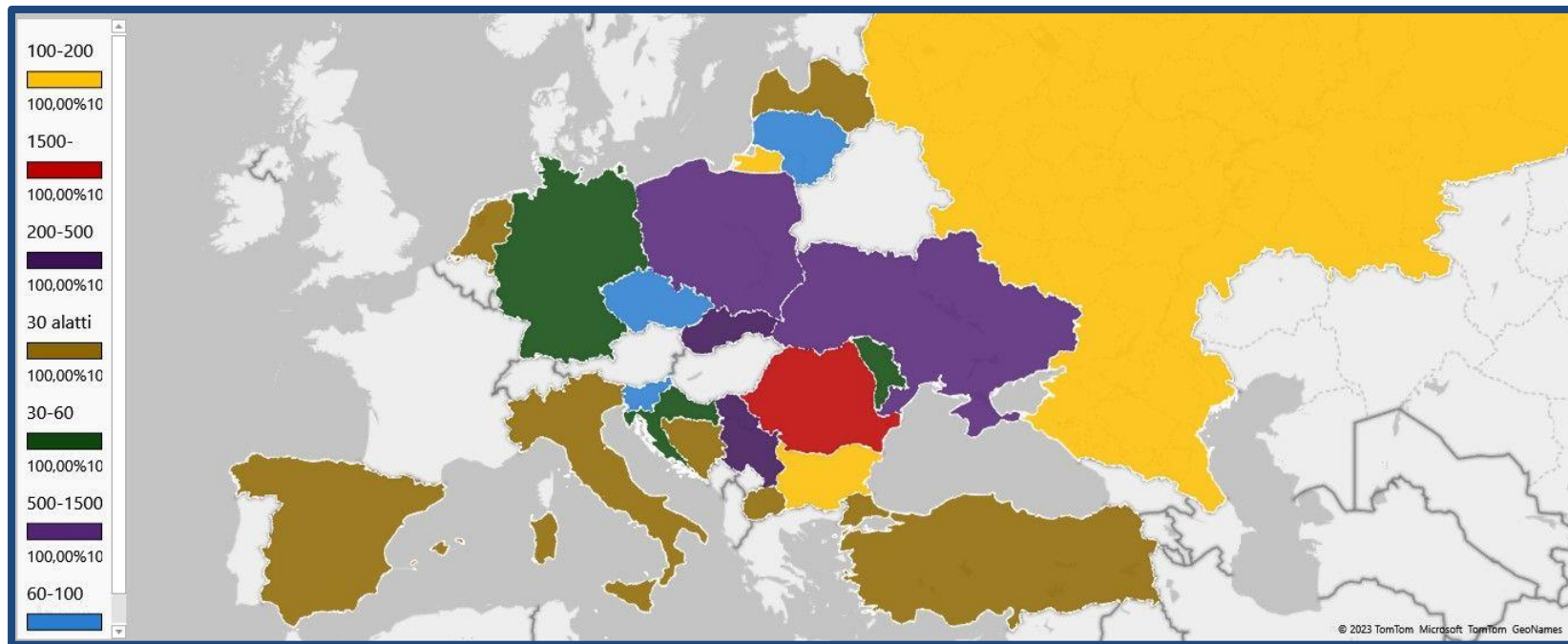
Litvánia	3555	49562	53117	3995	51297	55292	3862	53893	57755
Luxemburg	661	6720	7381	511	5665	6176	621	6283	6904
Hungary	13382	23569	36951	12860	19364	32224	14778	22323	37101
Hollandia	35406	33517	68923	34998	32596	67594	36446	33782	70228
Ausztria	17249	9195	26444	17097	8813	25910	18011	9271	27282
Lengyelo.	119365	229587	348952	123819	231108	354927	134730	245090	379820
Portugália	10413	20601	31014	8722	15519	24241	9389	22661	32050
Románia	16675	44366	61041	17281	37746	55027	20458	41391	61849
Szlovénia	2306	21705	24011	2275	20387	22662	2464	22504	24968
Szlovákia	6730	27211	33941	6477	25157	31634	6295	23888	30183
Finno.	26711	2137	28848	27862	1809	29671	27652	1966	29618
Svédó.	40112	2492	42604	40714	2473	43187	44776	2709	47485

Málta: nincs adat.

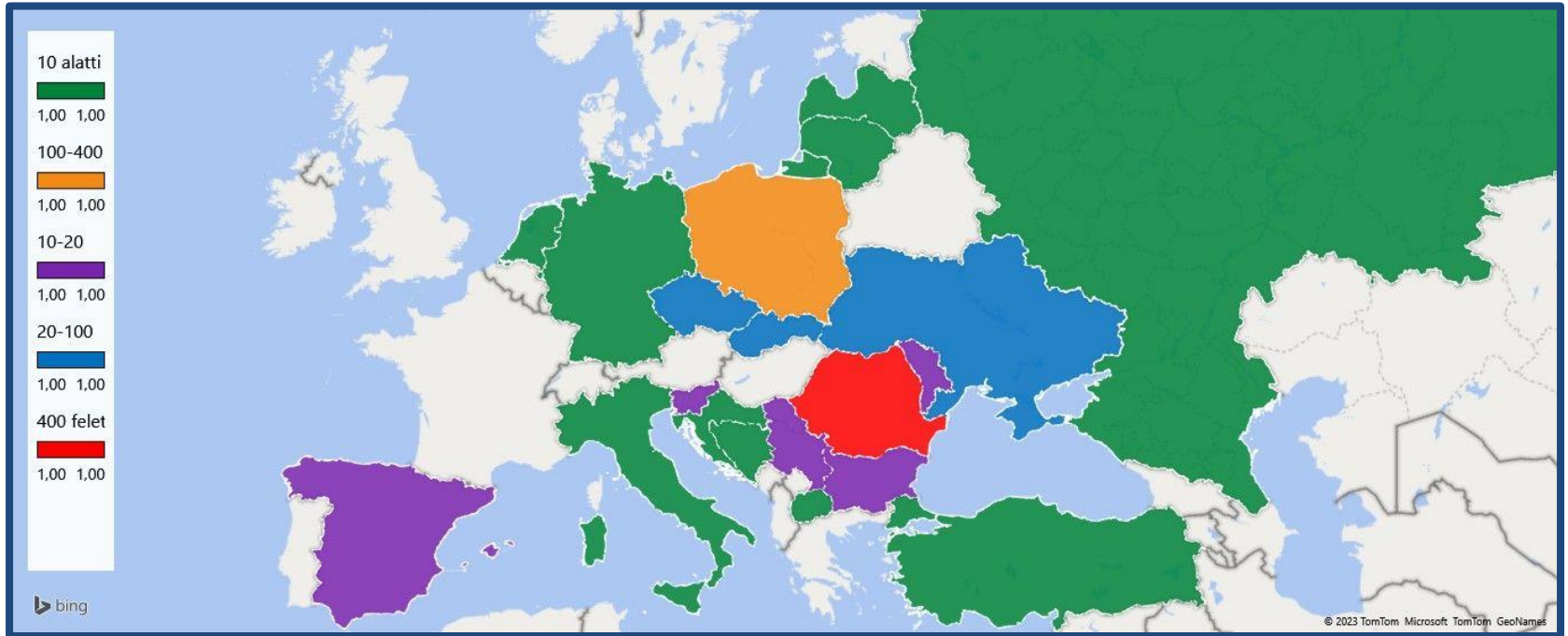
Forrás: Eurostat

Rangsor	Országviszonylatok		Össz. (míó t)	Fuvarozás az első országba (%)	Fuvarozás a második országba (%)	Összes többi fuvarozó ország (%)	Egyéb fuvarozó
1	Németország	Hollandia	89,6	27,4	50,9	21,7	Lengyelország
2	Németország	Lengyelország	70,4	3,7	95,4	1,0	Litvánia
3	Belgium	Hollandia	57,5	17,7	71,8	10,4	Lengyelország
4	Belgium	Franciaország	56,2	42,3	25,6	32,1	Litvánia
5	Spanyolország	Franciaország	47,7	80,9	6,3	12,7	Portugália
6	Németország	Franciaország	47,5	29,3	12,0	58,7	Lengyelország
7	Belgium	Németország	44,1	15,8	28,3	55,9	Lengyelország
8	Ausztria	Németország	40,8	30,4	31,6	37,9	Lengyelország
9	Csehország	Németország	25,8	65,1	15,1	19,8	Lengyelország
10	Németország	Olaszország	24,4	15,8	21,8	62,4	Lengyelország
11	Franciaország	Olaszország	23,5	19,5	35,0	45,5	Lengyelország
12	Spanyolország	Portugália	22,2	55,9	44,1	-	-
13	Franciaország	Hollandia	18,7	10,1	45,7	44,3	Lengyelország
14	Csehország	Lengyelország	16,9	6,7	93,0	0,3	Románia
15	Németország	Spanyolország	14,5	2,9	61,9	35,2	Lengyelország
16	Ausztria	Olaszország	14,0	26,2	18,2	55,6	Szlovénia
17	Németország	Dánia	12,4	45,0	7,1	47,9	Lengyelország
18	Csehország	Szlovákia	11,2	35,3	64,0	0,6	Magyarország
19	Lengyelország	Szlovákia	9,7	93,4	6,6	-	-
20	Olaszország	Lengyelország	9,3	-	98,9	1,1	Litvánia

(-) Nincs adat

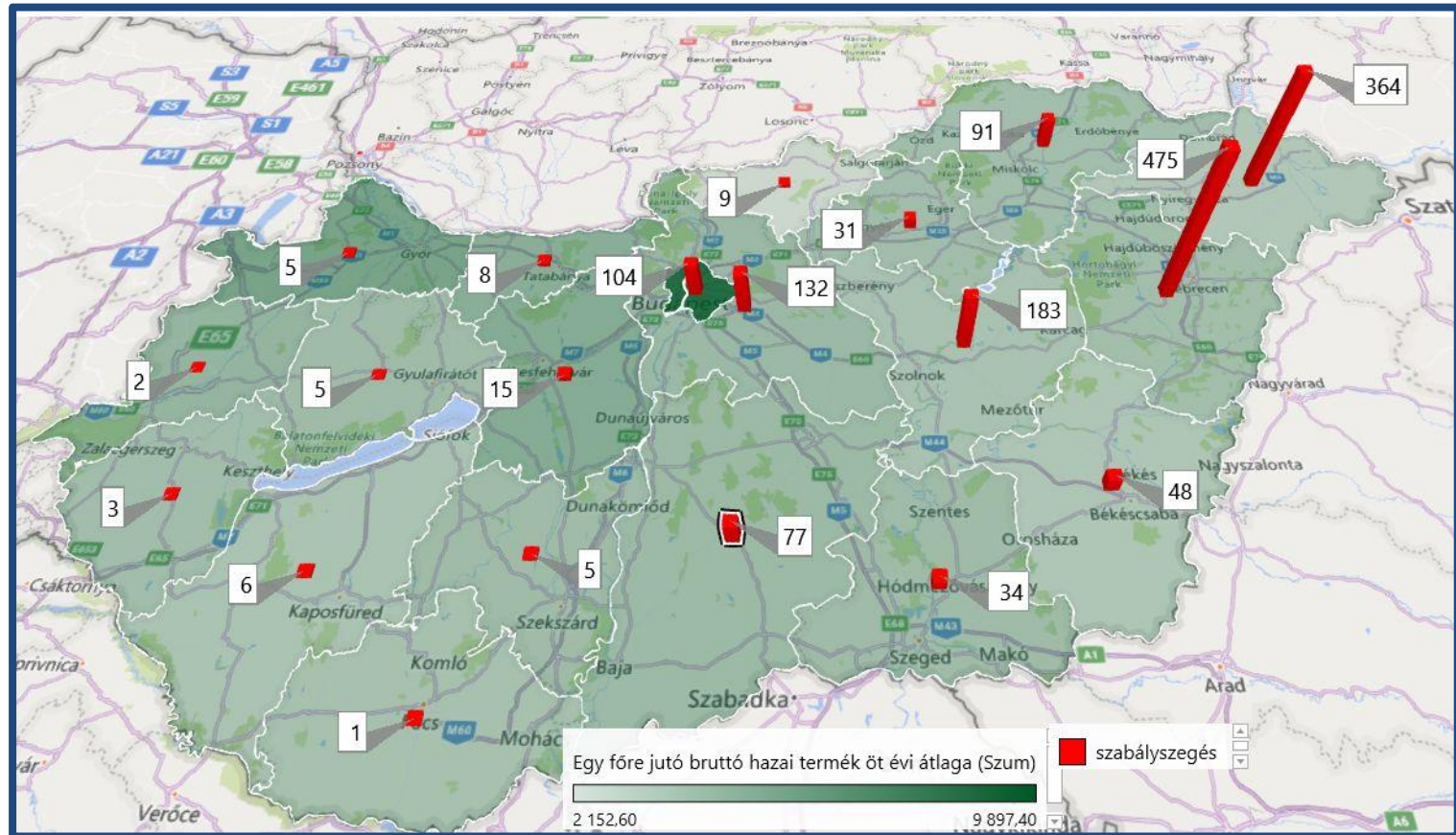


Forrás: ITM adatai alapján

40. melléklet Közigazgatási bírság országonként

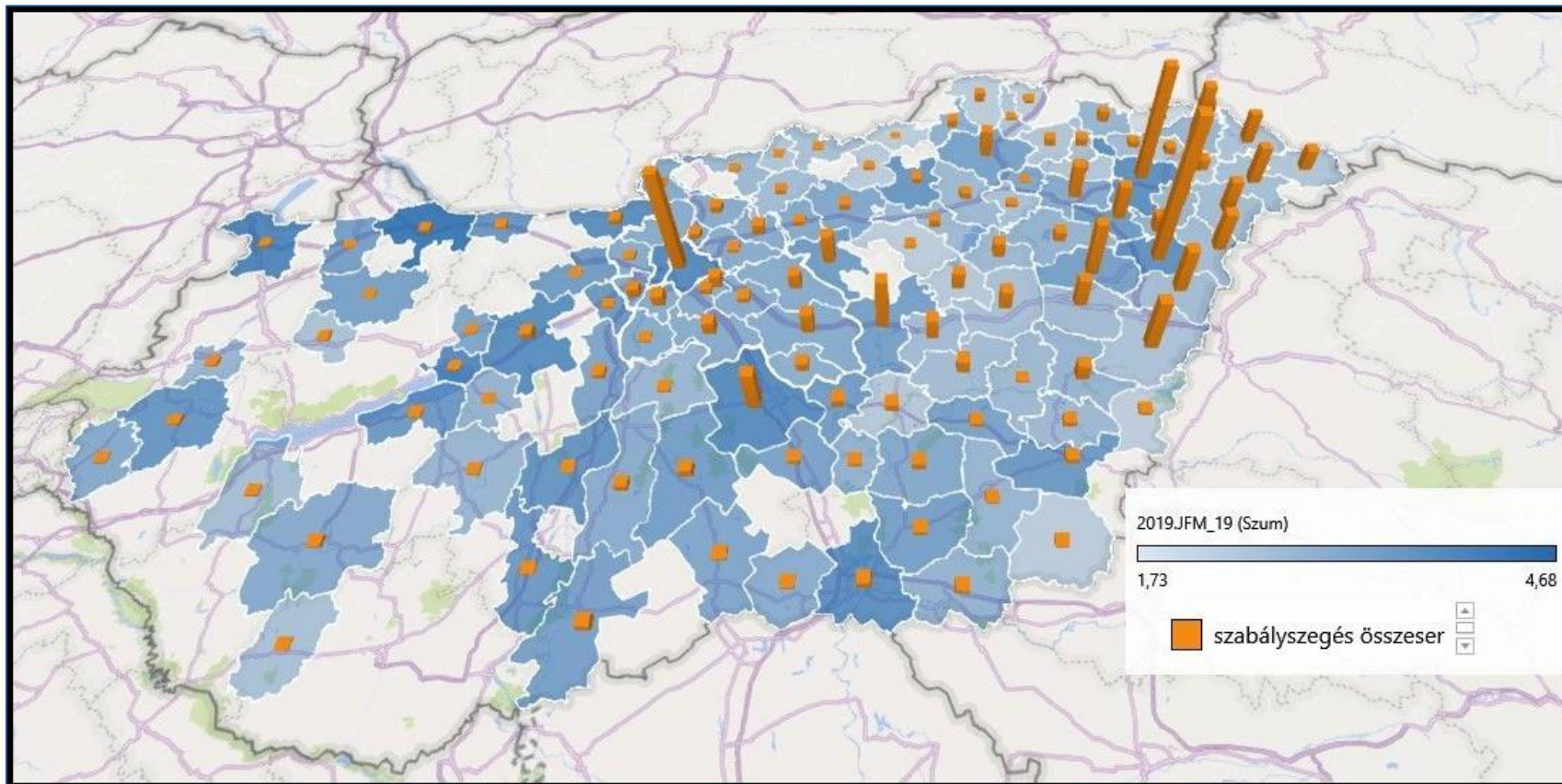
Forrás: ITM adatai alapján

41. melléklet Megyénként a közigazgatási bírsággal szankcionált magyar honosságúak lakóhely/székhely szerint, valamint az 1 főre jutó bruttó hazai termék 5 éves átlaga



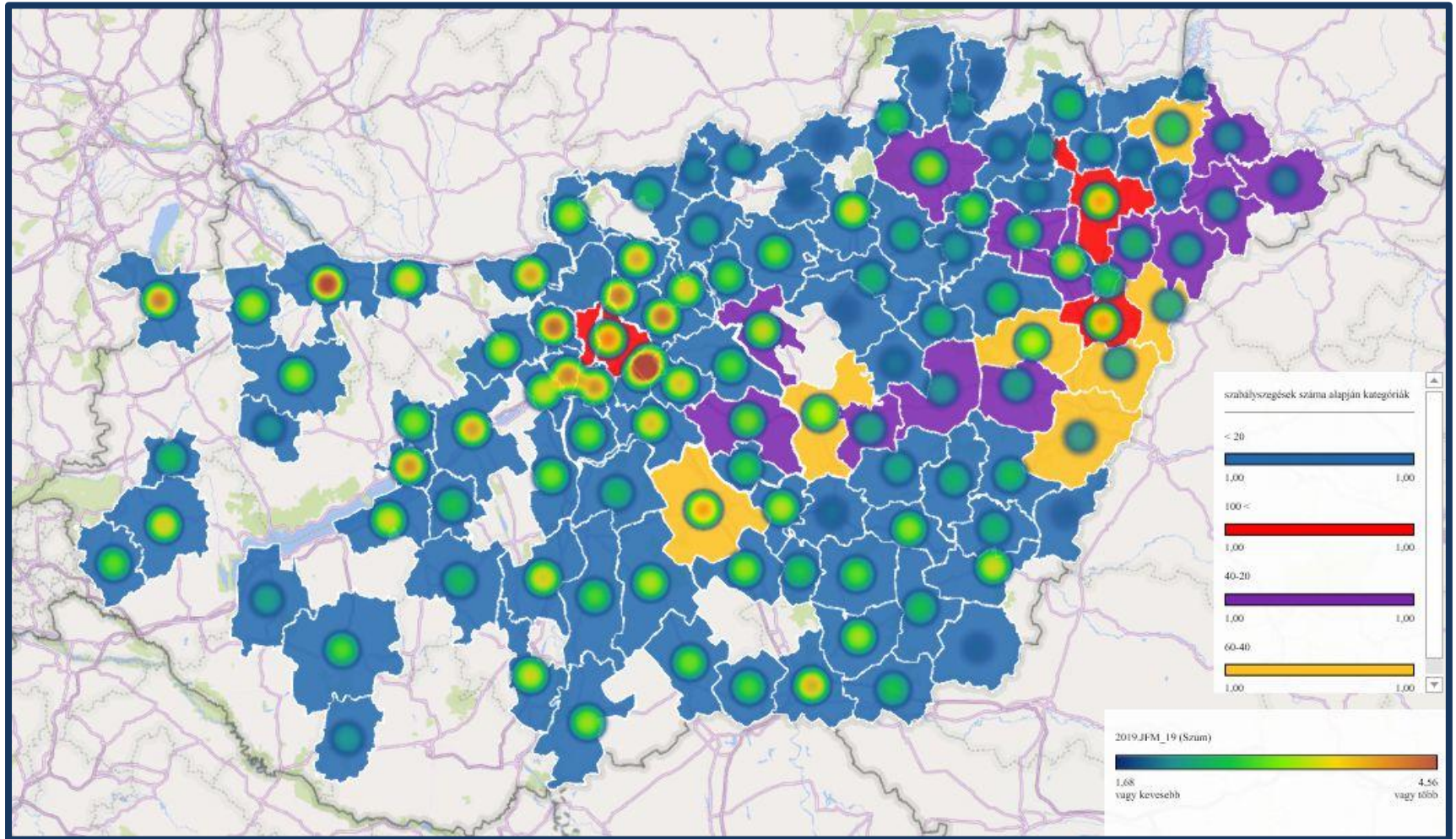
Forrás: ITM és a KSH adatai alapján

42. melléklet Közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegések száma és a JFM_19 járásonként

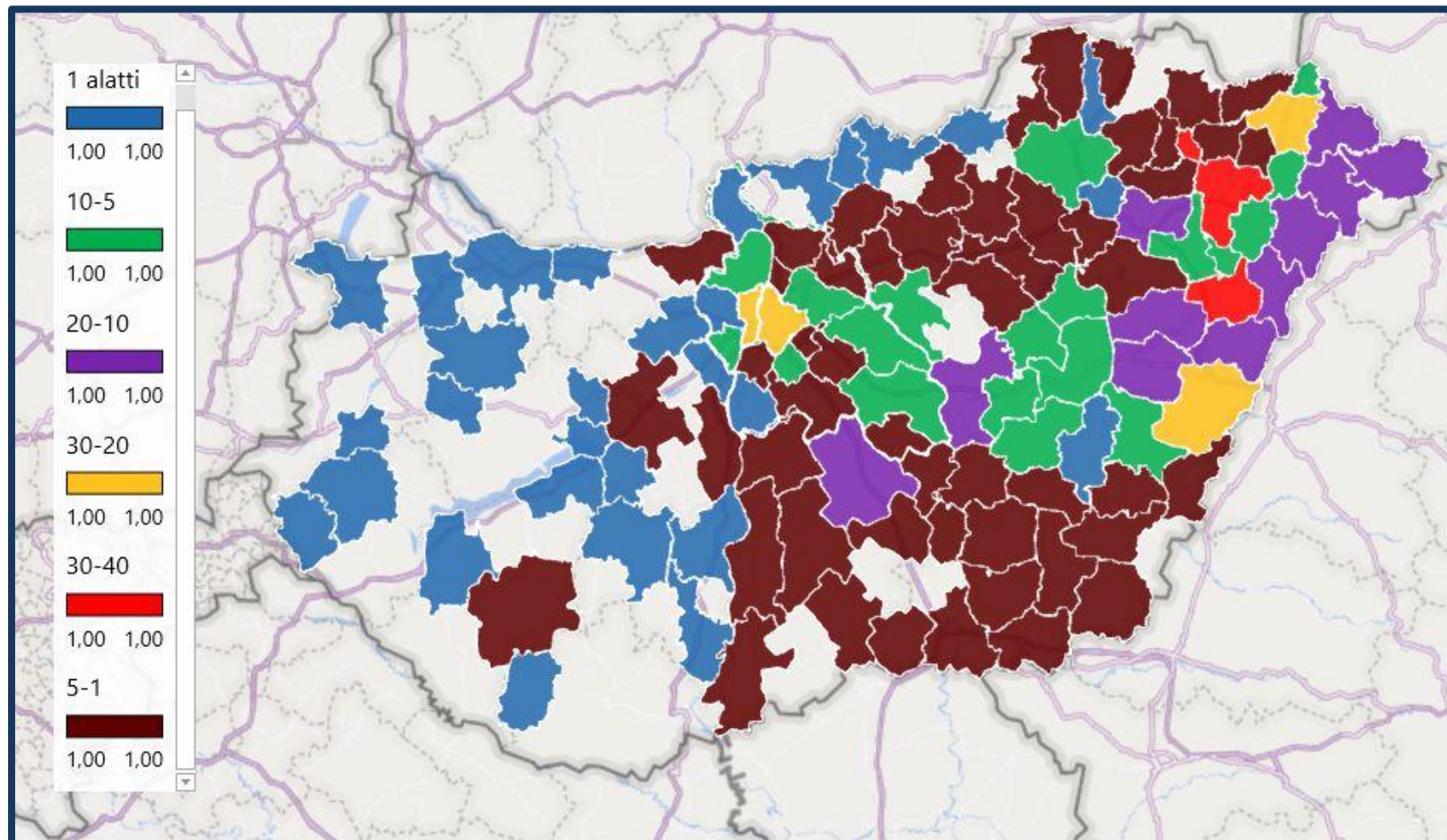


Forrás: ITM és az MKIK GVI (2019) adatai alapján

43. melléklet Közigazgatási bírsággal szankcionált szabályszegések száma alapján létrehozott kategóriák és a JFM_19 járásonként

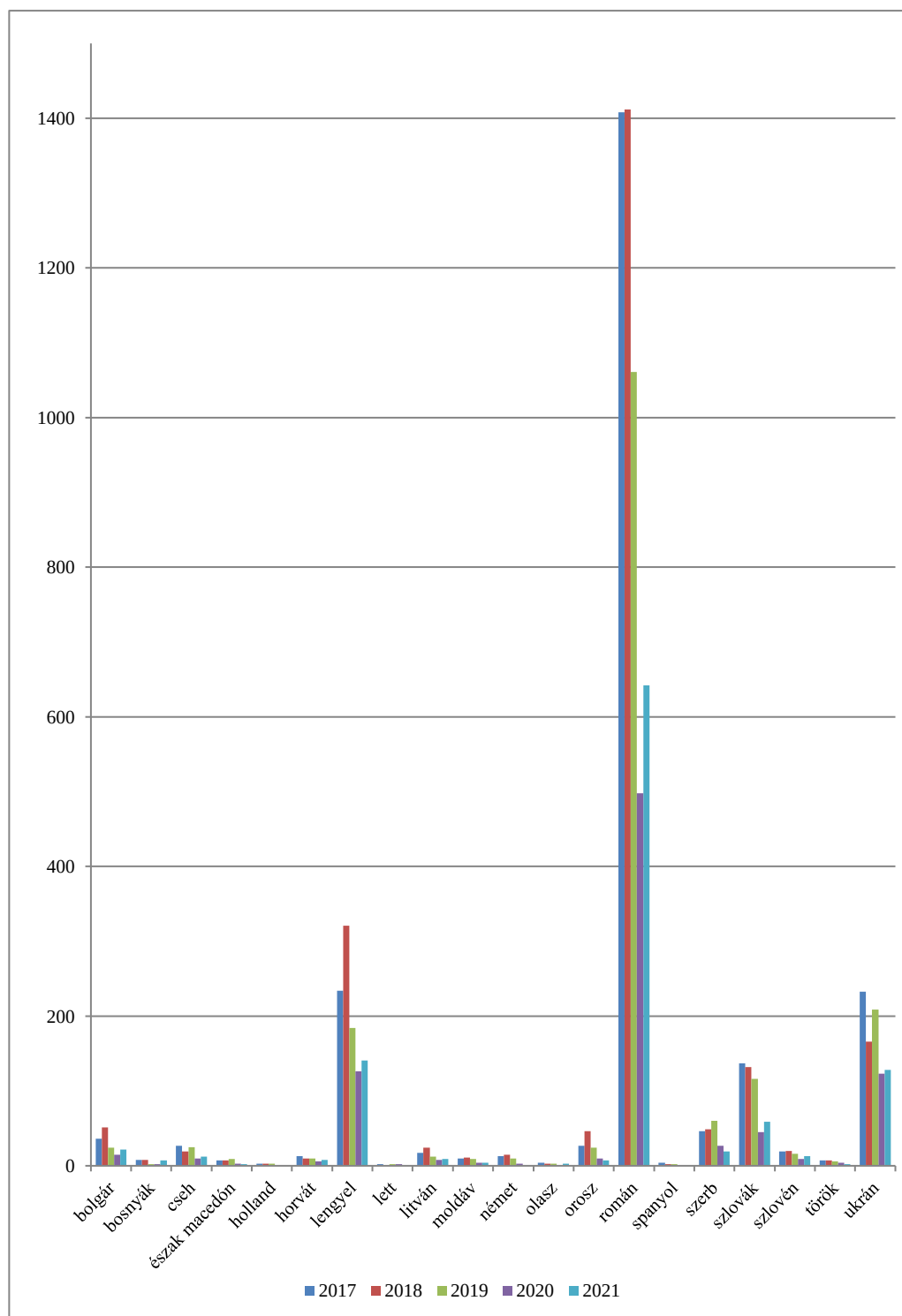


Forrás: ITM és az MKIK GVI (2019) adatai alapján



Forrás: ITM és az MKIK GVI (2019) adatai alapján

45. melléklet Az Észak-Alföldi régió Közlekedési Hatóságai által ellenőrzöttek megoszlása külföldi honosság szerint



Forrás: ÉKM adatai alapján

46. melléklet Hajdú-Bihar Megyei Közlekedési Hatóság által ellenőrzöttek megoszlása külföldi honosság szerint

	2017	2018	2019	2020	2021	Összesítés
ROMÁN	567	664	459	169	205	2064
UKRÁN	18	35	34	16	23	126
LENGYEL	107	240	90	40	39	516
SZLOVÁK	23	31	21	3	13	91
CSEH	8	6	9	2	7	32
bolgár	20	42	13	12	6	93
bosnyák	1	4	1		2	8
észak macedón	5	3	4			12
holland	2	1	1			4
horvát	3	4	5	2	2	16
lett	2		1			3
litván	8	14	5	3	1	31
moldáv	4	5	4			13
német	2	5	2			9
olasz	2	1	2			5
orosz		4	1			5
spanyol		1				1
szerb	7	16	26	4	6	59
szlovén		3	2	1	4	10
török		5	3	2		10
Összesen	779	1084	683	254	308	3108

Forrás: ITM adatai alapján

47. melléklet Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közlekedési Hatóság által ellenőrzöttek megoszlása
külföldi honosság szerint

	2017	2018	2019	2020	2021	Összesítés
bolgár	7		4		7	18
bosnyák	5	3	1	1	4	14
Cseh	15	11	8	6	5	45
észak macedón	1					1
holland	1	2	1	1	1	6
horvát	6	5	2	3	5	21
Lengyel	52	37	30	34	34	187
lett				1		1
litván	3	3	2	2	7	17
moldáv	6	4		2		12
német	3	5	3	1		12
olasz	1	1			2	4
román	647	528	405	224	224	2028
spanyol	2	1				3
szerb	15	12	9	8	6	50
szlovák	38	26	22	17	18	121
szlovén	7	3	4	1	4	19
török	6	1	3	2	1	13
ukrán	2	4	2		4	12
Összesen	817	646	496	303	322	2584

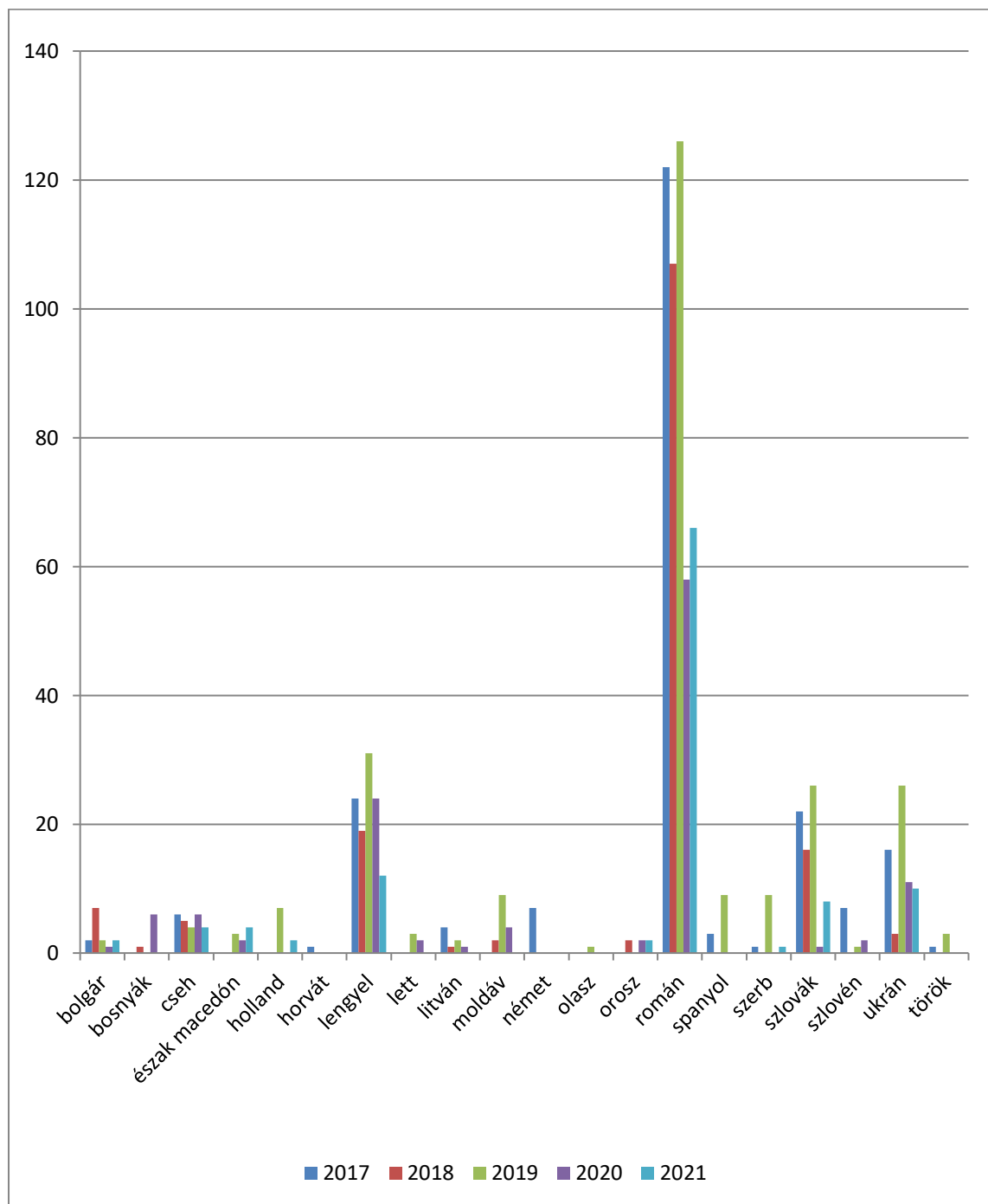
Forrás: ITM adatai alapján

48. melléklet Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság által ellenőrzöttek megoszlása
külföldi honosság szerint

	2017	2018	2019	2020	2021	Összesítés
bolgár	9	9	7	3	9	37
bosnyák	2	1		1	1	5
Cseh	4	2	8	2		16
észak macedón	1	4	5	3	2	15
holland			1			1
horvát	4	1	3	1	1	10
lengyel	75	44	64	52	68	303
lett			1	1		2
litván	6	7	5	3	1	22
moldáv		2	5	2	4	13
német	8	5	5	2	1	21
olasz	1	1	1	1	1	5
orosz	27	42	23	10	7	109
román	194	220	197	105	213	929
spanyol	2		2			4
szerb	24	21	25	15	7	92
szlovák	76	75	73	25	28	277
szlovén	12	14	10	7	5	48
török	1	1			1	3
ukrán	213	127	173	107	101	721
Összesen	659	576	608	340	450	2633

Forrás: ITM adatai alapján

49. melléklet A vizsgált közlekedési hatóságok által közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok összetétele évenként (2017-2021)



Forrás: ITM adatai alapján

50. melléklet A Megyei Közlekedési Hatóságok által közigazgatási bírsággal szankcionált külföldi honosságok évenkénti összetétele

HAJDÚ-BIHAR MEGYE						
	2017	2018	2019	2020	2021	Összesen
cseh	1				4	5
lengyel		2	3	1		6
román	15	34	31	7	18	105
szerb			1		1	2
szlovák		2				2
Összesen	16	38	35	8	23	120
JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK						
bolgár	2		1	1	1	5
bosnyák		1				1
cseh	3	5	2	6		16
holland			7		1	8
lengyel	6	3	2	2	1	14
litván	3					3
moldáv		2	1			3
német	2					2
román	40	52	23	28	22	165
szlovák	1	5	2	1	4	13
szlovén	4		1			5
török	1		3			4
Összesen	62	68	42	38	29	239
SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE						
bolgár		7	1		1	9
bosnyák				6		6
cseh	2		2			4
észak macedón			3	2	4	9
holland					1	1
horvát	1					1
lengyel	18	14	26	21	11	90
lett			3	2		5
litván	1	1	2	1		5
moldáv			8	4		12
német	5					5
olasz			1			1
orosz		2		2	2	6
román	67	21	72	23	26	209
spanyol	3		9			12
szerb	1		8			9
szlovák	21	9	24		4	58
szlovén	3			2		5
ukrán	16	3	26	11	10	66
Összesen	138	57	185	74	59	513

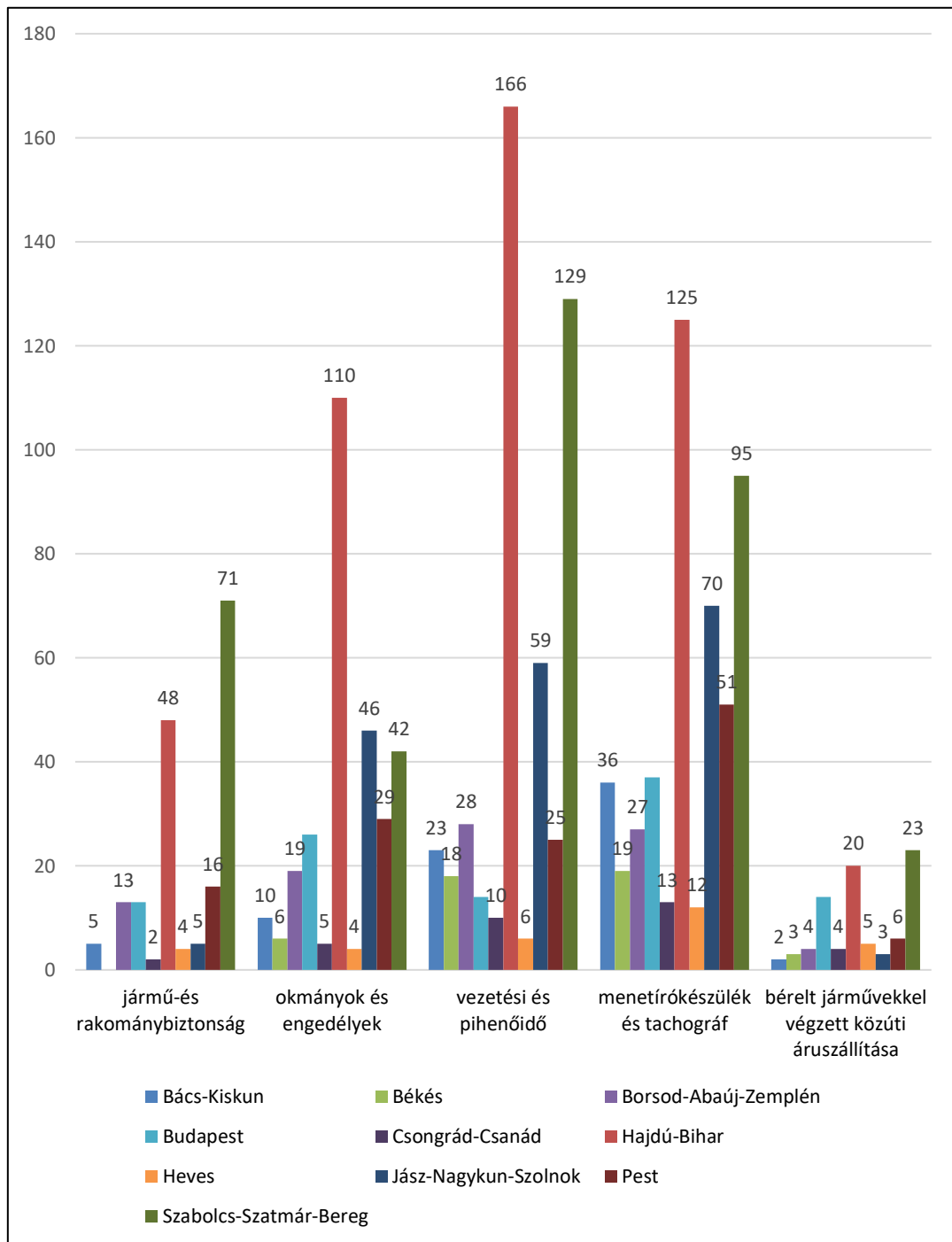
Forrás: ITM adatai alapján

51. melléklet Az első három külföldi honosságú szabályszegő külföldi nemzetiségek évenként és megyénként

Az első három külföldi honosságú szabályszegő külföldi nemzetiségek:			
(db)	Jász-Nagykun-Szolnok megye	Hajdú-Bihar megye	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye
2017.év			
1.hely	román	román	román
2.hely	lengyel	cseh	szlovák
3.hely	szlovén		lengyel
2018. év			
1.hely	román	román	román
2.hely	cseh, szlovák	lengyel, szlovák	lengyel
3.hely	lengyel		szlovák
2019. év			
1.hely	román	román	román
2.hely	holland	lengyel	ukrán, lengyel
3.hely	török	szerb	szlovák
2020.év			
1.hely	román	román	román
2.hely	cseh	lengyel	lengyel
3.hely	lengyel		ukrán
2021. év			
1.hely	román	román	román
2.hely	szlovák	cseh	lengyel
3.hely	holland, lengyel, bolgár	szerb	ukrán

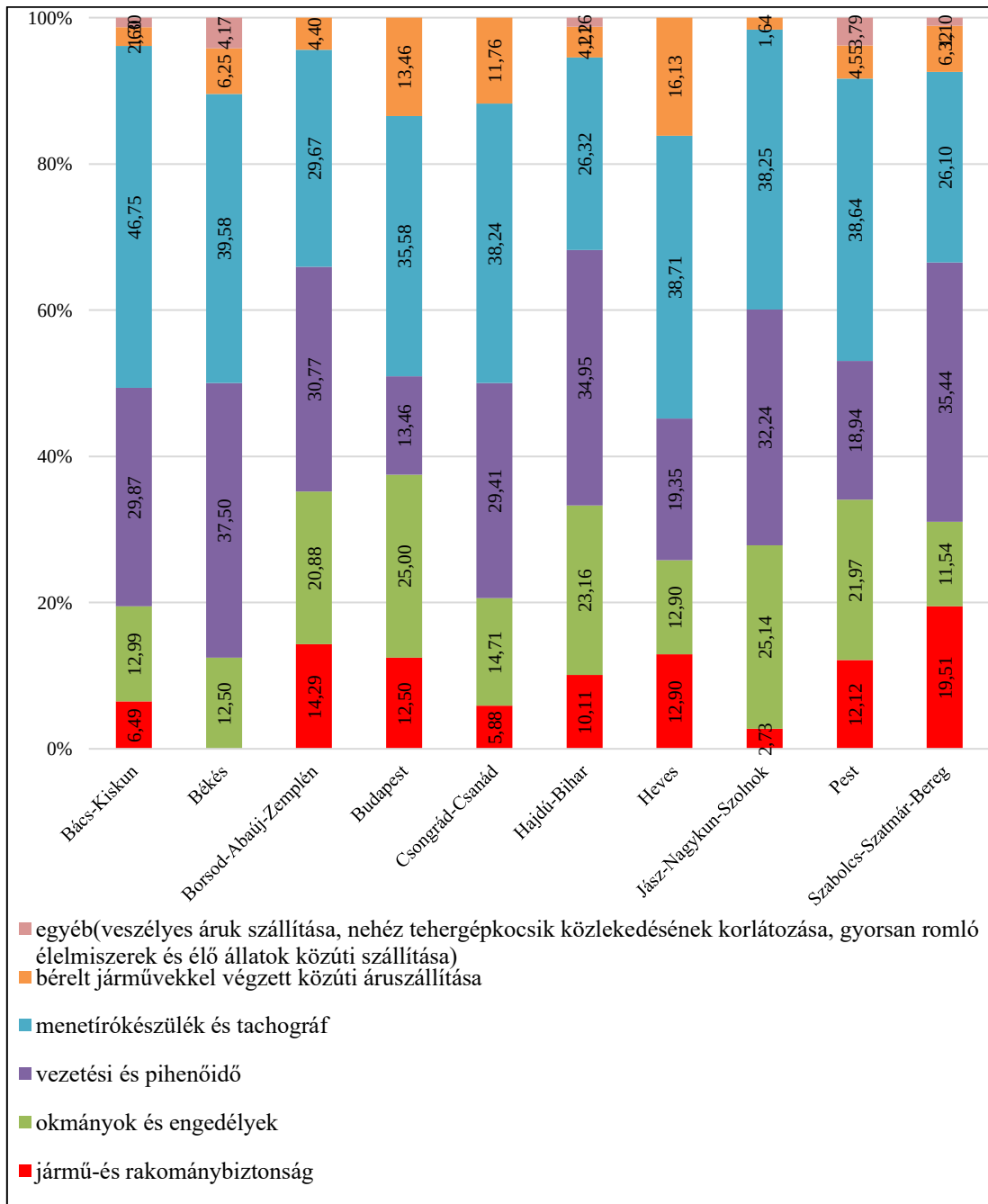
Forrás: ITM adatai alapján

52. melléklet A vizsgált megyék Közlekedési Hatóságai által a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság a szabályszegéstípusaira tekintettel az érintett és szomszédos megyék szerinti lakóhely vagy székhely szerint (2017-2021)



Forrás: ITM adatai alapján

53. melléklet A vizsgált megyék Közlekedési Hatóságai által a magyar honosságúakra kiszabott közigazgatási bírság az érintett és szomszédos megyék szerinti lakóhely vagy székhely szerint (2017-2021)

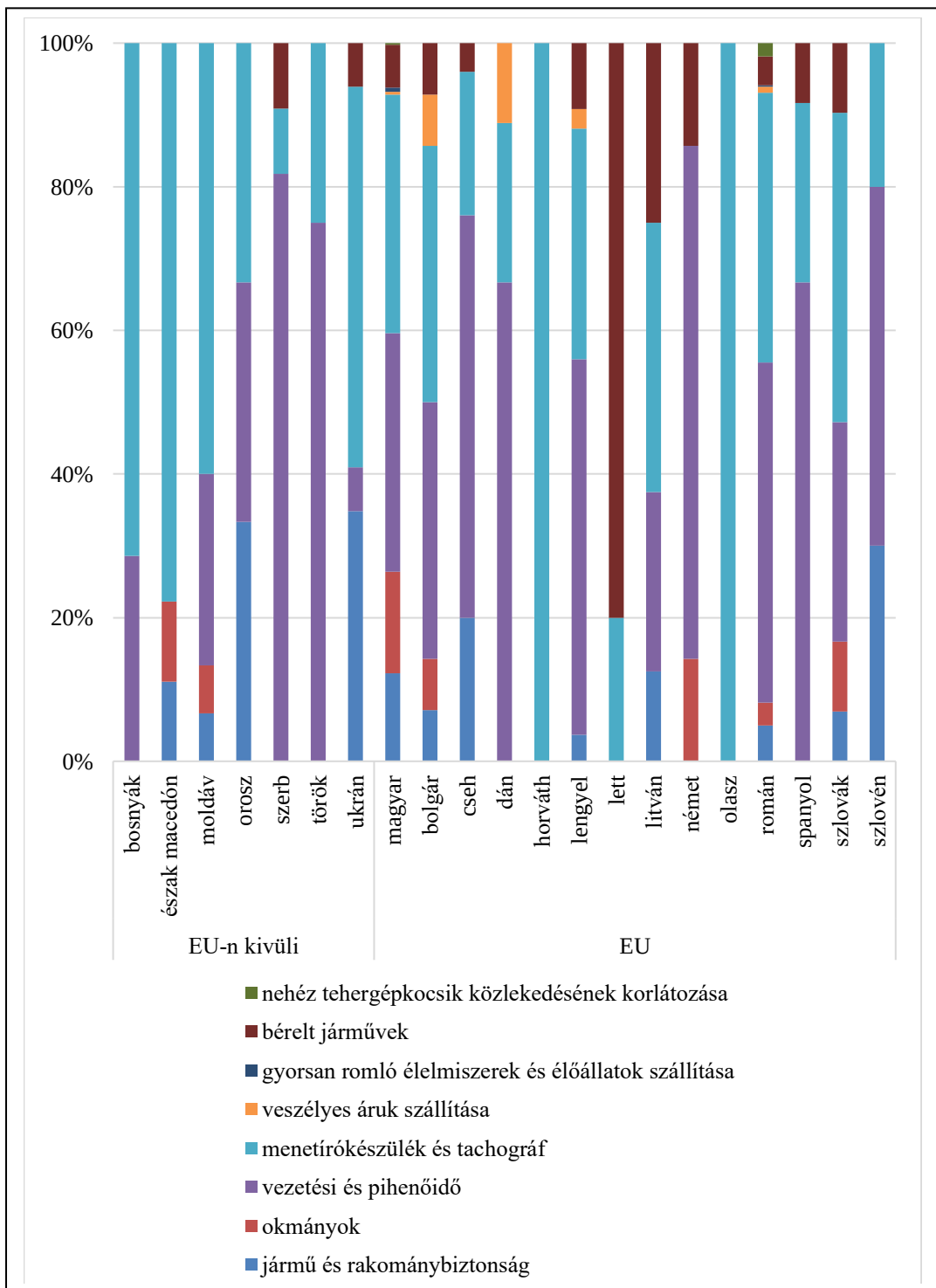


Forrás: ITM adatai alapján

54. melléklet A külföldi honosságok által elkövetett szabályszegéstípusok honosságok szerint

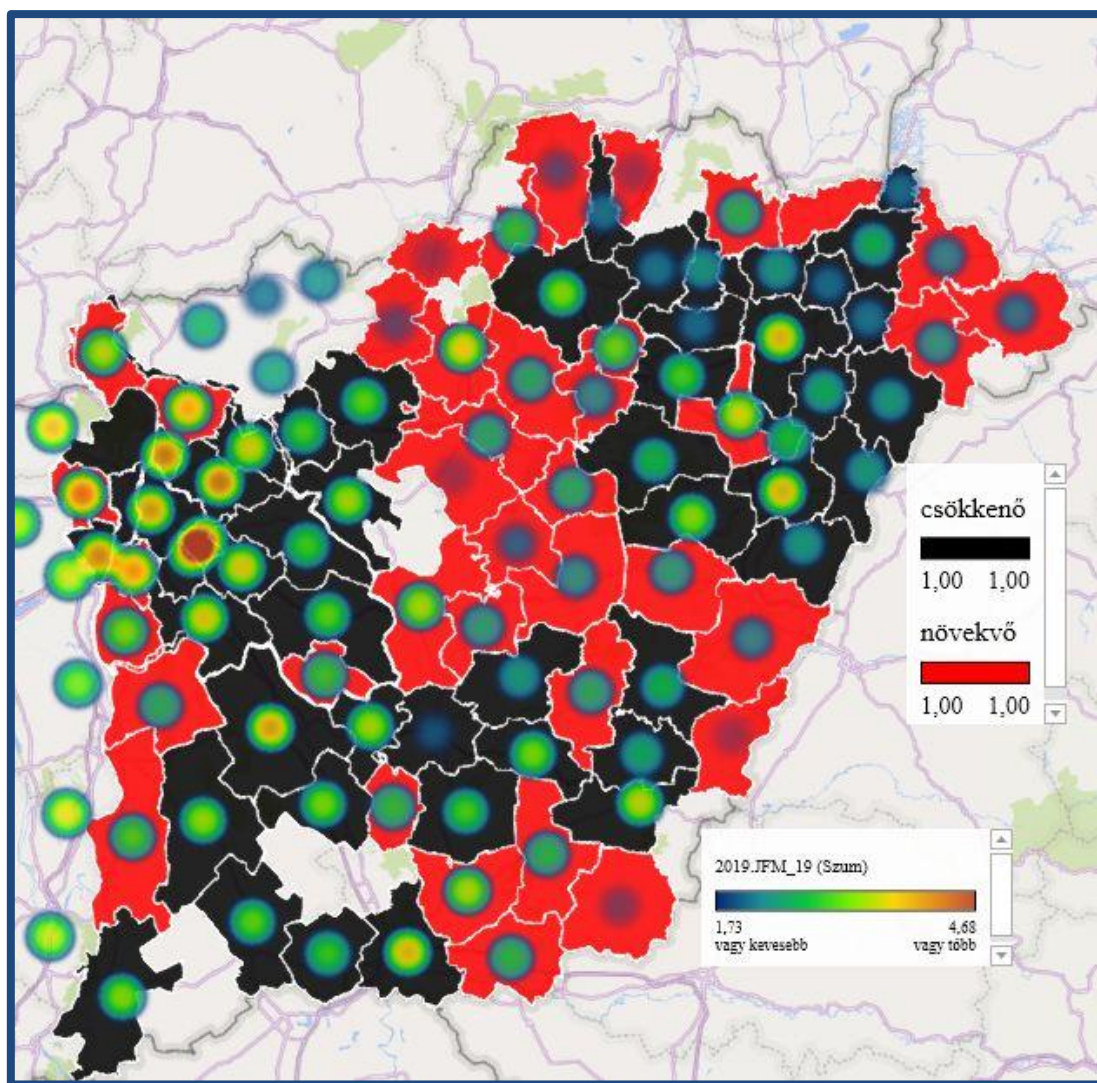
Honosság	Szabályszegéstípusok								
	jármű és rakománybiztonság	áru fuvarozási okmányok	vezetési és pihenőidő	menetirőkéskészülék és tachográf	veszélyes áruk szállítása	gyorsan romló élelmiszerek és élőállatok közötti áruszállítása	bérelt járművek	nehéz tehergépkocsik közl. korlátozása	Összesen
bolgár	1	1	5	5	1		1		14
bosnyák			2	5					7
cseh	5		14	5			1		25
észak macedón	1	1		7					9
holland			6	2	1				9
horvát				1					1
lengyel	4		58	35	3		10		110
lett				1			4		5
litván	1		2	3			2		8
moldáv	1	1	4	9					15
német		1	5				1		7
olasz				1					1
orosz	2		2	2					6
román	24	15	227	180	4	1	19	9	479
spanyol			8	3			1		12
szerb			9	1			1		11
szlovák	5	7	23	31			7		73
szlovén	3		5	2					10
török			3	1					4
ukrán	23		4	35			4		66
Összesen	70	26	377	329	9	1	51	9	872

Forrás: ITM adatai alapján



Forrás: ITM adatai alapján

56. melléklet A 100 szállítással foglalkozó vállalkozásra jutó 2020-ban elkövetett szabályszegések viszonyítása a 2019.évhez, valamint a JFM_19



Forrás: ITM, KSH és az MKIK GVI (2019) adatai alapján

15. KÉPEK



1. kép: A KPM közúti ellenőreinek egyik első munkanapja

Kép forrása: <https://www.automotor.hu/extra/a-kpm-kozuti-ellenoreinek-egyik-első-munkanapja-1954-majus-8-an-646876/>



2. kép: A KPM közúti ellenőreinek egyik első munkanapja

Kép forrása: <https://www.automotor.hu/extra/a-kpm-kozuti-ellenoreinek-egyik-első-munkanapja-1954-majus-8-an-646876/>

A közúti ellenőrzés hírei

A KPM Autófelügyelet eddigi ellenőrző munkájának eredménye nemcsak a közúti forgalomban, hanem a járási és a megyei bíróságok munkájában is megmutatkozik. A bírósági tárgyalások megszorodtak, a mulasztók gyakorta nagy pénzbüntetésben részesülnek.

A következő esetek szintén bírósági tárgyalásra kerültek:

- A solti gépjármű VA 808. rsz. vontatójával, 1954. XII. 28-án, a szigeti Erdőgazdaság részére bányafát fuvarozott.
- A sikködi Paprikafeldolgozó Céggazdaság VE 404. sz. vontatójával 1954. XII. 28-án az igazgató részére tűzifát szállított.
- A Begyűjtési Szállítási Vállalat SA—284. rsz. gépkocsija 1954. XII. 30-án magánosok részére tűzifát szállított; XII. 28-án pedig az SB—322. rsz. gépkocsijával Harta—Solt viszonylatban a malomigazgató felesége és leánya utazott.
- A kecskeméti Sertésenyésztő és Hízoló Vállalat XII. 30-án az FH—650. rsz. gépkocsival egy magános személygépkocsiját vontatta Kecskemétről Budapestre.
- A Könnyűipari Szállítási Vállalat I. 2-án FI—540. rsz. gépkocsijával magánosok részére tűzifát fuvarozott.
- A Bács megyei Földművelésszövetkezetek Szállítási V. 1954. XII. 29-én az UC—873. rsz. gépkocsival kőipari termelőszövetkezetek részére végzett fuvarozást.
- a Belkereskedelmi Iparcikkek Szállító Vállalat 1954. nov. 27-én az FD—514. és SL—269. frsz. gépkocsival magánosok részére bútort szállított Budapest területén;
- a Nagymiskolci Állami Gazdaság 1954. nov. 25-én a VD—847. frsz. vontatójával magános részére szemet szállított;
- a Fővárosi TEFU Vállalat ez év jan. 5-én az YA—182. frsz. gépkocsival magános részére Budapest területén ingóságot szállított;
- a Begyűjtési Szállítási Vállalat 1954. dec. 8-án a SA—877. frsz. gépkocsival Dunaföldváról Szekszárdra engedély nélkül személyeket szállított, majd ez év jan. 12-én a SA—881. frsz. gépkocsival Sárvárról a Lakás-kezelő KTSZ részére Szombathelyre meszet és kirakatberendezést fuvarozott;
- a Miskolci Mélyfúró Vállalat FH—523. frsz. gépkocsija 1954. dec. 7-én két mázsa súllyal Miskolcra Budapestre jött közműhatárlépési engedély nélkül és üres menetlevéllel;
- a Fejérmegyei Állatforgalmi V. ez év jan. 25-én a FH—448. frsz. gépkocsival a dolgozó részére tüzelőt szállított;
- a Sárközi Állami Gazdaság ez év jan. 26-án a SB—841. frsz. gépkocsival alkalmazottjának átköltözési ingóságát szállította Paksról Soltvadkeertre.

12. ábra A KÖZLEKEDÉSI KÖZLÖNY
RENDSZERESEN KÖZÖLTE
AZ AUTÓFELÜGYELET ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT
FŐBB SZABÁLYTALANSÁGOKAT

3. kép: A közúti ellenőrzés hírei a Közlekedési Közlönyben

Kép forrása: Engi, J. (2001). A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata a kezdetektől a 19. század végéig *Belvedere Meridionale*, (11) 7-8. pp. 163.

A közúti ellenőrzés tapasztalatai

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete a közelmúltban, október 3-án, országos értekezletet hívott össze, azzal a feladattal, hogy azon a közúti ellenőrök megvitaassák a közúti ellenőrzések során szerzett tapasztalatokat. A tanácskozáson a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kiküldöttjei is részt vettek.

Az értekezleten elhangzottakból kitűnt, hogy az országúti ellenőrzések során a helytelen fuvarszervezések, indokolatlan kereszt-fuvarozások, ugyancsak indokolatlan üresfutások tömegével találkozunk és nagy számban fednek fel helytelenül kiadott sürgősségi igazolás vagy jogosultsági nyilatkozat alapján végzett fuvarozást is. Minder azt bizonyítja, hogy a szabálysértési eljárások során kiszabott büntetések egymagukban nem javítják meg a közúti közlekedést, nem szüntetik meg az itt felmerülő hiányosságokat. A statisztikát vizsgálva ugyanis megállapítható, hogy a gépjármű-állomány növekedésével párhuzamosan, sőt annál nagyobb mértékben mutatkoznak szabálytalanságok a közúti fuvarozásokkal kapcsolatban.

A fennálló kedvezőtlen helyzet oka az, hogy az érdekelt felügyeleti szervek nem járnak el mindig megfelelő gondossággal az irányításuk alá tartozó vállalatok és üzemek gépjárműveinek ellenőrzése során. Gyakori az is, hogy az Autófelügyelet által kezdeményezett szabálysértési bírság mellett a külön fejelelmi felelősségre vonást elmulasztják.

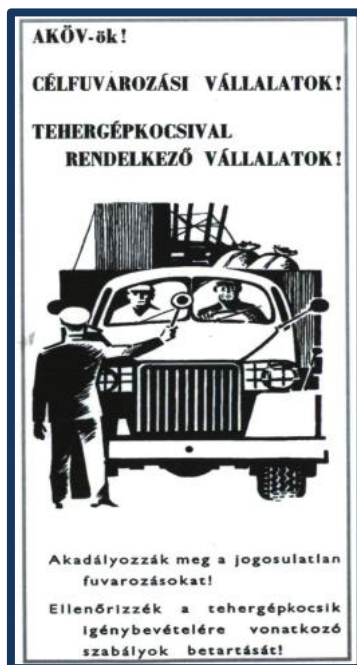
Az értekezlet résztvevői a többi közúti rámutattak, hogy a fuvarozások szervezése a közúton ma még nem kielégítő. Ebből következik például az is, hogy viszonylag gyakoriak a keresztirányú fuvarozások. Emellett az ellenőrök gyakran állapítanak meg üres futásokat, aminek oka az, hogy az érdekelték nem tartják meg a bejelentkezésre vonatkozó szabályokat. Ugyancsak gyakoriak az indokolatlan sürgősségi igazolások is.

Az értekezlet résztvevői hangsúlyozták, hogy a szabálytalanságok megszüntetése érdekében különösen fontos a területileg illetékes szervek jó munkája. Ebben a vonatkozásban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete számít a megyei szállítási bizottságok hathatós segítségére is. Ennek érdekében a közúti ellenőrök utasítást kaptak, hogy az általuk felfedezett szabálytalanságokat a területileg illetékes Megyei Szállítási Bizottság tudomására hozzák.

Az előbbieken túlmenően nagy szükség van az érdekelt felügyeleti szervek, a minisztériumok és országos főhatóságok hathatós támogatására, közbelépésére is. Enélkül nem képzelhető el, hogy a közúti fuvarozások terén tapasztalható szabálytalanságokat illetően számottevő javulás következne be. Reméljük, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete a tárcákkal és a helyi szervekkel egyetértésben mielőbb kedvező eredményeket ér majd el ezen a téren.

4. kép: Közlekedési Közlöny

Kép forrása: Engi, J. (2001). A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata a II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti közlekedés szervezése és problémái (folytatás) IV/5. rész. *Belvedere Meridionale*, (13) 5-8. pp. 76.



5. kép: Felhívás a jogtalan fuvarozás visszaszorítása érdekében

Kép forrása: Engi, J. (2001). A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata a II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti közlekedés szervezése és problémái (folytatás) IV/5. rész. *Belvedere Meridionale*, (13) 5-8. pp. 76.



6. kép: Közúti ellenőrzés

Kép forrása: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság arhivuma



7. kép: Mobil mérőállomás

Kép forrása: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság arhivuma



8. kép: Közúti ellenőrzés

Kép forrása: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság archívuma



9. kép: Közúti ellenőrzés

Kép forrása: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Hatóság archívuma