



**Wáberer György**  
**miniszterelnöki megbízott**

**Iktatószám: 2118/2017/K.**  
**Budapest, 2017. május 2.**

*részére*

**Tárgy:** Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer és ED törvény.

**Irományszám: T/15379.**

*Tisztelt Miniszterelnöki Megbízott Úr!*

Felháborító és elfogadhatatlan, hogy a fuvarozói társadalom mindennapjait és tevékenységét jelentős mértékben érintő és befolyásoló jogszabály tervezetek széleskörű előzetes szakmai egyeztetésére, a rendszer előzetes bemutatására, nem került sor, kizárólag egy rövid szóbeli egyeztetés volt, melyet követően a törvény előterjesztések az Országgyűlés elé kerülhettek, azzal a megjegyzéssel, hogy a törvényjavaslat az érintett szakmai érdekképviseleti szervezetekkel egyeztetésre került.

Okkal tartunk attól, hogy az ellenőrzések elindulásával, az újonnan bevezetett rendszerek minden bizonytalansága és feltételezett kiforratlansága mellett, az előterjesztésből kiolvasható túlzott bírságok kiszabása hasonló fejtelenséghez és felháborodáshoz fognak vezetni a fuvarozói társadalom részéről, mint az UD rendszer elindulásának első éve.

Jelentős problémát okozhat a pontatlan mérés a belföldi gyűjtő fuvarozásban érintett, jellemzően 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti járműveknél is, hiszen ezekben az esetekben több feladó áruja kerül a gépjárműre és elegendő, ha minden feladó csak néhány kilógrammral rakodja túl a járművet, az végeredményben bírság kiszabáshoz és EKAER szám hiánya miatt, NAV eljárás megindulásához fog vezetni.

Az objektív ágon történő bírságolás egyébként is sok problémát fog felvetni, például egy zártrendszerű rakodás során, amennyiben a fuvarlevél adattartama nem fedi a valóságot, hogyan érvényesíti a fuvarozó a kiszabott bírságot a megbízón, vagy több megbízón (a jogi lehetőségekkel tisztában vagyunk, azok végrehajthatósága sokkal inkább kérdéses), ki lesz a cselekmény jogszabályszerinti elkövetője?

A Kkt. 20.§-nak új tényállással bővülése (mérés eredményének befolyásolásának tilalma) úgy, hogy az elkövetés mikéntje és tényállás konkrét tartalma nem ismert, csak egy rövid utalás történik egy elkövetési magatartásra különösen jelző útján, szintén elfogadhatatlan.

A Kkt. 21.§ (4) bekezdés szerinti 150 napos kézbesítési határidő a hazai vállalkozások esetében túl hosszú, a vállalkozások részéről elfogadhatatlan.

Nem értünk egyet a Kkt. 21/K.§-ban foglalt, a közlekedési hatóság által a Tengelysúlymérő –rendszer keretében átvehető adatok tág körével. A rendszer üzemelése gyakorlatilag egy folyamatos megfigyelést és mögöttes adatbázisokban történő adatgyűjtést eredményez majd az áthaladó járművek tekintetében, az ellenőrzések és kockázatelemzés körében minden járműre előszűrést végez, ami adatvédelmi szempontból is aggályokat vethet föl.



**NIT HUNGARY**

Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete

HU-1108 Budapest, Újhegyi út 3/a-5., Tel.: (+36-1) 264-5040, Fax: (+36-1) 264-5045

E-mail: nit@nit.hu, [www.nit.hu](http://www.nit.hu)



Tekintettel arra, hogy a Tengelysúlmérő rendszer apropóján az UD törvény is megnyitásra került, elengedhetetlennek tartjuk az útdíjfizetési rendszerben fellelhető, felelősségre vonatkozó anomália kiküszöbölését is.

Szervezetünk által már a rendszer bevezetése során is hangoztatott és ezt követően többször megismételt NÚSZ- Bevallási közreműködő – útdíjfizető tengelyen a felelősségi körök és viszonyok újradefiniálандóak, ezáltal a jelenleg jelentkező, bevallási közreműködő igénybeviteléből adódó problémák jelentős része véleményünk szerint áthidalható lenne, amennyiben a jogalkotó az alábbi kérdésben is módosítási hajlandósággal rendelkezne:

Az UD fizetési rendszer (annak az OBU útján történő bevallás része) jelenleg három szervezet együttműködésén alapul (NÚSZ, Bevallási Közreműködő és szerződött díjfizető), mely szervezetek közül a szerződött díjfizető (továbbiakban: üzembentartó) viseli a legnagyobb kockázatot. Amellett, hogy regisztrál az UD rendszerben, beszerzi az OBU-t, azt a járműbe beszereli (vagy más módon csatlakoztatja), a folyószámláját folyamatosan feltöltve tartja (rendelkezik fedezettel), viseli az adattovábbítás, GPS/GPRS technológia, vagy az OBU műszaki/ szerkezeti hiányosságaiából eredő bizonytalanságok következményeit is.

Az üzembentartók jelentős része fuvarozó, feladata nem a műszaki részletekben elmerülés, az értesítések folyamatos figyelése, hanem a fuvarozási tevékenység végzése. A díjfizetés műszaki feltételeinek biztosítása viszont a NÚSZ és a közreműködő felelősége kell, hogy legyen!

A NÚSZ és a Bevallási Közreműködő közötti szabályrendszer (ÁSZF) informatikailag is bonyolult, nem várható el egy üzembentartótól, hogy ezeket a szabályokat megértse és átlássa.

A NÚSZ rendelkezésére áll az összes, bevallással kapcsolatos adat, Ő az, aki az ÁSZF-en keresztül a Bevallási Közreműködő kötelezettségeit szabályozza, az adattovábbítás hibáit, időszakait, a különféle menettípusok és ugrási szabályokat meghatározza. A NÚSZ és a bevallási közreműködő között fennálló kapcsolat sokkal szabályozottabb, uniformizáltabb, a NÚSZ a bevallási közreműködő szempontjából „hatóságként” viselkedik, az ÁSZF szerint sok esetben kötbért is érvényesíthet, míg az üzembentartó részéről bármilyen igény érvényesítése gyakorlatilag bizonyítási nehézségek okán, lehetetlen.

**Így határozott véleményünk és a lassan négy éves tapasztalatunk, valamint a kialakult helyzet alapján és ezekre tekintettel, az UD rendszerben a felelősségi szabályokat olyan módon kell átalakítani, hogy a bevallási közreműködő a NÚSZ közreműködőjévé váljon és ebből a szempontból az üzembentartót azon kívül, hogy folyamatosan működteti az egységet és fedezetet tart a folyószámláján, egyéb kötelezettség az UD fizetésével kapcsolatosan ne terhelje.**

Kérjük, képviselje a hazai fuvarozó társadalom érdekeit és befolyása révén győzze meg a jogalkotót a jelenlegi rendszer hiányosságáról, helytelen felelősségi kör megállapításáról, valamint az előkészületben lévő új Tengelysúlmérő rendszer tesztelésének és a fuvarozókkal való megismertetésének szükségességével.

Tisztelettel,



Dittel Gábor  
ügyvezető főtitkár