



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM

JÁRMŰ MÓDSZERTANI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Iktatószám: JMH/24996-1/2017-NFM.

Ügyintéző: Magyar Viktor  
Telefonszám: +36 1 815 9693

**Dittel Gábor**  
ügyvezető főtitkár

**Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete**  
**NiT Hungary**

**Tárgy: Tájékoztató**

**Tisztelt Főtitkár Úr!**

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Jármű Módszertani Hatósági Főosztályához küldött, a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszerrel (a továbbiakban: TSM rendszer) kapcsolatos kérdései olyan témákat érintettek, amelyek belső egyeztetést igényeltek. A lefolytatott egyeztetések alapján az alábbiakat válaszolom.

*„1. hogyan fog működni a beépített Tengelysúlymérő rendszer (TSM), milyen technológiával mér, várható-e ebben a kérdéskörben Útügyi műszaki előírás.”*

A Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer (a továbbiakban: TSM rendszer) keretében olyan érzékelők (HS-WIM szenzorok) telepítésére kerül sor, amelyek képesek mozgás közben (WIM: Weigh In Motion) nagy sebesség mellett (HS: High Speed) a forgalom zavarása nélkül a tengelyterhelések és az össztömeg meghatározására.

A TSM rendszer keretében végzett tengelyterheléssel és össztömeggel kapcsolatos ellenőrzés tervezett folyamata:

- A mérőponton történő áthaladáskor az útburkolatba épített HS-WIM szenzor meghatározza a jármű tengelyterheléseit és az össztömegét, valamint a mérőponton telepített kamerák a járműről fényképeket készítenek. A fényképek alapján rendszámfelismerő szoftver meghatározza a jármű rendszámát.
- A TSM rendszer más szakrendszerekből lekérdezi az áthaladt jármű műszaki adatait.
- A TSM rendszer számára a közútkezelői hozzájárulások átadásra fognak kerülni. Amennyiben a mérési adatok alapján a jármű közlekedéséhez közútkezelői hozzájárulás

szükséges, a TSM rendszer megállapítja, hogy az adott jármű rendelkezik-e érvényes közútkezelői hozzájárulással.

- A TSM rendszer a jármű túlterheltségének megállapítása esetén az üzembentartó számára küldi ki a bírsághatározatot.
- Az üzembentartó bizonyíték benyújtása útján kimentéssel élhet a közigazgatási eljárás keretében.
- A TSM rendszer a jármű túlterheltségének megállapítása esetén riasztást küld a mérőpont közelében dolgozó közúti ellenőröknek, akik a járművet megállíthatják, szükség esetén a túlterheltség megszüntetéséig visszatarthatják. A megállítást nem zárja ki az objektív bírságolás alkalmazását.
- A TSM rendszer nem csak a tengelyterheléssel és össztömeggel kapcsolatos ellenőrzéseket, hanem a közlekedési hatóság által végzett más ellenőrzéseket is támogatni fogja (pl. az áru fuvarozási engedélyekkel kapcsolatos jogsértések ellenőrzését).

A TSM rendszer keretében telepített eszközökkel kapcsolatos ügyi műszaki előírás kiadása nem várható.

*„2. A TSM mérőket az autópálya minden sávjában telepítik ( ideértve a leállósávot is)? ”*

Igen, a szilárd burkolattal ellátott leállósávok esetén is telepítésre kerülnek a szenzorok.

*„3. Jól értelmezzük-e a jogszabályok alapján, hogy amennyiben a túlsúly/túlterhelés kétséget kizárólag megállapítható, úgy abban az esetben a bírság automatikussá válik, ha kétséges, akkor riasztás történik (előszűrés). Várható-e ebben a kérdésben valamilyen bírságolási/eljárási útmutató a hazai vállalkozások kimerítőbb tájékoztatása érdekében.”*

Amennyiben a TSM rendszer egy járműről megállapítja, hogy túlterhelt, és az objektív felelősség alkalmazásának feltételei fennállnak, a bírság kiszabása automatikusan történik. A jármű megállítására riasztás alapján kerül sor, ha azt a közlekedési hatóság indokoltnak tartja, azonban ez nem jelenti azt, hogy kétséges a hiteles mérőeszközzel mért eredmény.

*„4. Milyen módon garantálható a mérések ilyen szintű pontossága a mérési pontokon 80 km /órával áthaladó gépjárművek esetén, amikor is a statikus (vagy hídmérlegeken) mérlegeken a sebesség eltérés mérési eredmény pontatlansághoz vezet.”*

A beépített rendszert a mérésügyi hatóság bevizsgálja, majd hitelesíti, így a kapott mérési eredmények hitelesnek tekintendők.

*„5. A jelenleg teszt üzemmódban működő mérési pontokat követően tudomásunk szerint kitereléssel is mérik a kiszűrt járműveket. Tapasztalható-e eltérés a mérési eredmények között mind tengely mind összsúly tekintetében? Amennyiben igen, úgy ezek kiküszöbölése és kizárása érdekében mit szándékoznak tenni. A mért eredmény*

*tekintetében lesz-e tolerancia, vagy a pontatlanságokat kiküszöbölő korrekciós érték. Ezek a mérési eredmények és elemzések megismerhetőek?”*

A TSM rendszer által szolgáltatott mérési eredmények és egy másik mérőeszköz által meghatározott mérési eredmények összevetését megkezdttük, egyelőre nem áll rendelkezésre kellő esetszám az elemzésekhez.

*„6. A 1102/2016 (III.3.) Korm. határozat 3. pontja értelmében az előírások jelentős megszegése esetén lehetne mód az objektív felelősségen alapuló szankcionálásra. Mi alapján került meghatározásra a „jelentős” mérték, alátámasztják-e a meghatározást valamilyen tanulmányok, szakértői anyagok?”*

A mi álláspontunk szerint általánosságban véve valamennyi, jogszabályban szankcionálni rendelt magatartás elérte az előírások olyan mértékű megszegését, amely negatív jogkövetkezményt von maga után. Véleményünk szerint, ha egy magatartás szankcionálással fenyegetett, az az előírások jelentős mértékű megszegésére utal.

*„7. Mit takar a tengelysúlymérő rendszer keretében végzett mérés eredményének befolyásolása megnevezésű tényállás? Hogyan kezeli TSM az egymást követően konvojban haladó járműveket?”*

A TSM rendszer keretében végzett mérési eredmények befolyásolásának tekintünk minden olyan magatartást, amely a jármű mérésének megvalósítását akadályozza, így pl. a mérőeszköz részbeni kikerülését a mérési eredmények befolyásolásának céljából. Hangsúlyozzuk, hogy a közlekedési szabályokat betartva közlekedő jármű nem valósítja meg a befolyásolást.

A szabályos követési távolságot tartó, konvojban haladó járművek nem okoznak problémát a TSM rendszer számára.

*„8. Hogyan lehet majd vitatni a mérési eredményeket az objektív bírságszabás során? Egy zártrendszerű rakodás esetén, vagy egy belföldi gyűjtő fuvar esetén, ha az okmányok alapján a súly rendben lévőnek tűnik, hogyan küszöbölhető ki az objektív ágon történő bírság kiszabása? A továbbhárítás egy gyűjtőnél nem lehetséges, mert több megbízó esetén nincs esély”*

Az objektív bírság kiszabása közigazgatási eljárás keretében történik, a kimentést az eljárási szabályokat megállapító jogszabályok szerint biztosítani fogjuk, így a mérési eredmények vitatása ennek keretében történhet. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a TSM rendszer hiteles mérési adatok alapján állapítja meg a túlsúlyt, így az a kifogás, hogy „a jármű össztömege a jármű okmányok alapján rendben lévőnek tűnt” nem fogadható el.

*„9. Mi indokolja az objektív és a vétkességi alapon kiszabható bírságok közötti különbséget? Tagjaink részéről az átláthatatlan.”*

Amennyiben az objektív ágon indult eljárás során az elkövető kiléte ismerté válik, a tervezett jogszabály módosítás szerint át kell térni vétkességen alapuló bírság kiszabására. Az egyszerűbb, automatizált, eljárás kevesebb erőforrást vesz igénybe, mint a teljes eljárás, amely

lefolytatása több költséget is jelent az állam számára. Ez képződik le a bírságtételek különbségében.

*„10. Mi indokolja a Bírságrendeletben ( 156/2009 ( VII.29.) Korm. rendelet) a bírság alapjául szolgáló tényállások ilyen szintű elaprózását ( külön a bécsi egyezmény szerinti tételek), a megszokott kategóriák szétbontását ( úgy, hogy a bírság tételek egyeznek) is, valamint a kategóriák egy részénél az 500 kg tolerancia eltörlését?”*

A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: BR.) tervezett módosítása N3, N2 és az előbbi kategóriákba nem tartozó járművekre külön sorban állapítja meg a bírságtételeket. A bírságtételeket a jelenleg hatályos BR. is erre a három jármű osztályra külön tartalmazza. A BR. esetén a sorok számának növekedését az okozza, hogy a tervezet szerint elkülönül egymástól a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló jogszabályban foglalt rendelkezések megsértése és a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben meghatározott, a járművek össztömegére vonatkozó rendelkezések megsértése miatt kiszabható bírságok.

A bécsi egyezmény szerinti tételek nem a BR. tervezett módosításában, hanem a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet tervezett módosításaiban szerepelnek, melynek az az oka, hogy az objektív felelősség körébe nem a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 6. és 7. szakaszaiban található összes határérték meghaladását tervezzük bevonni, hanem ezeknek csak egy részét, és ezek között is összevont tényállásokat képeztünk a TSM rendszer által felvételezett adatok körét figyelembe véve.

*„11. Mi indokolja a Bírságrendelet bírságtételeinek háromszorosára emelését. Figyelemmel voltak arra a tényre, hogy ebben az esetben túlsúlydíj fizetésére is sor fog kerülni, amivel az utak igénybevételeinek megtérítése megtörténik?”*

Az általános elv szerint jogszabálysértés esetében a szankciónak arányosnak és kellően visszatartó erejűnek kell lennie. Az előterjesztésben szereplő tételek megállapítása során figyelemmel voltunk a közlekedésbiztonság veszélyeztetésének mértékére, illetve a túlterhelt járművek által a piaci verseny torzítására, mindazonáltal a háromszorosra emelkedést felülvizsgáljuk.

A jelenleg hatályos jogszabály szerint, jogsértés esetén a közigazgatási bírság megfizetése nem mentesít a pótdíj utólagos megfizetése alól, amely kapcsán hangsúlyozzuk, hogy a közigazgatási bírság kiszabására valamint a pótdíj megfizetésére kötelezésre eltérő jogalapon kerül sor.

*„12. A belföldi honosságú járművek esetén túlzott a 150 napos kiszabási határidő. Ez túl van a bevett számlázási időszakon is.”*

A 150 napos határidő a hatóságnak biztosítja azt a lehetőséget, hogy olyan járműveket, jellemzően külföldi honosságúakat is lehessen utólag szankcionálni, amelyeket a jogsértés elkövetésekor nem sikerül megállítani, csak a következő, Magyarországra történő belépés esetén.

*„13. Megfontolásra javasoljuk, hogy a 8 órás időszakon ( 410/2007. (XII.29.) Korm. rendelet 5.§(2)) túlmenően egyazon fuvarfeladat is az ismételt bírságkiszabás korlátja legyen.”*

Álláspontunk szerint a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendeletben meghatározott bírság kiszabása esetén az automatikus döntéshozatal során a hatóságnak nincs lehetősége megállapítani, hogy két jogsértés egyazon fuvarfeladat során történt-e.

*„14. A kockázatértékelési rendszer részletes szabályait, az értékelés metodikáját és alkalmazott következményeit mikor lehet megismerni? ( a 1071/2009 EU rendeltre is tekintettel).”*

A kockázatértékelő rendszer kidolgozása folyamatban van, ezért a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer kialakításával összefüggő egyes jogszabályok módosításáról szóló előterjesztésben foglaltakon kívül egyéb információt nem tudunk adni.

*„15. Biztosítsanak lehetőséget a NiT Hungary részére, hogy az NTS-ben végzett előszűrés eredményeképpen végzett kitereléses mérésen részt vegyen, az eredményeket megismerhesse és kielemezhesse. Kérünk lehetőséget az NTS rendszer mögöttes szoftverek működés közben történő megismerésére.”*

Erre a TSM rendszer zártsága következtében lehetőséget biztosítani nem áll módunkban.

Budapest, 2017. május 29.

Üdvözlettel:

Dr. Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter nevében és megbízásából:



