



**Nemzeti Fejlesztési Minisztérium**  
**Jogszabály-előkészítő Főosztály**  
**Dr. Borsos-Papp Natália**  
**főosztályvezető**

**Iktatószám: 3180/2017/K**  
**Budapest, 2017. június 30.**

*Tisztelt Főosztályvezető Asszony!*

A Szervezetük részére megküldött, az Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer kialakításával és működtetésével összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról, az autóbuszos személyszállítási szolgáltatásnak a 181/2011/EU rendeletben nem szabályozott részletes feltételeire, az abban foglaltak alóli mentességekre, az autóbuszos személyszállítási szolgáltatási feltételekre, valamint a közúti személyszállítási üzletszabályzatra vonatkozó szabályokról szóló 213/2012. (VII. 30.) Korm. rendelet módosításáról, valamint a Kormányoldalon közzétett a jogosulatlan úthasználat miatt kiszabott bírságokról szóló Korm. rendelet tervezet előterjesztésekkel kapcsolatosan az alábbi észrevételeket tesszük:

#### **A jogosulatlan úthasználat miatt kiszabott bírságokról:**

- Európai Bíróság 2017. március 22-én meghozott elmarasztaló ítélet fényében kérdéses, hogy egy jogszerűtlen és aránytalan bírságolási rendszerben, a jogosulatlan úthasználat okán az ED rendszer indulásától a módosítások hatályba lépéséig kiszabott és befizetett bírságok sorsa mi legyen, hiszen több milliárd forintnyi befizetés történt a költségvetés részére, amely bírságok egy részéről kiderülhet, hogy egy aránytalan és jogszerűtlen rendszer részei. Javasoljuk, hogy képezze megfontolás tárgyát a jogszerűtlen bírságot fizetők valamilyenfajta kompenzációja.
- Bár üdvözljük a jogalkotó azon szándékát, hogy a véltlen és gondatlan úthasználók megkülönböztetésre kerülnek bírság oldalról a szándékos nem fizetőkkel szemben, de ennek okán, a 4 órán túli észlelés esetére meghatározott és megduplázott bírság mértékeket nem tudjuk elfogadni. A bírság mértéke egyik esetben sem növekedhet a jelenlegi bírság szint fölé, a 250.000 -300.000,-ft mértékű bírságtételek a 410/2007(XII.29.) Korm. rendelet tekintetében nem fogadhatóak el..
- Fenntartjuk azon korábban és többször kifejtett álláspontunkat, mely értelmében a működőképes OBU –val, feltöltött folyószámlával rendelkező úthasználók esetében nem elfogadható a bírságolás jogosulatlan úthasználat okán.. A folyószámlán a pénz az útdíjszedő rendelkezésére áll, egy műszaki hiba, vagy hálózati hiba okán késő használati adatok egy későbbi időpontban is elszámolhatóak a HU-GO-ban meghatározott szolgáltatási szinteknek megfelelően. A műszaki, vagy hálózati hiányosságok nem terhelhetők az úthasználókra, így az UD törvény vonatkozó szakaszára hivatkozással ebben a körben kiszabandó bírságok újragondolását javasoljuk. Továbbra is fenntartjuk, hogy a Béka a NÚSZ közreműködőjévé kell váljon; kiküszöbölve ezzel az úthasználóra háruló, a rendszer működésének bizonytalanságából fakadó felelősséget.



**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)



## A Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer kialakításával és működtetésével összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról

- A tagok tájékoztatása érdekében a rendelet hatályba lépését megelőzően kérnénk egy írásos és közzétehető általános tájékoztatást a rendszer működéséről, az új útvonal engedélyezési eljárásról, a különböző mértékű bírságokról és a hatósági ellenőrzések főbb mozzanatairól.
- Nem elfogadható a túlsúlydíj kiterjesztése a 40 tonna megengedett legnagyobb össztömeg alatti járművekre. A jogszabály deklarált célja a közutak védelme és köztudottan és az előterjesztésben is kifejtetten az utakra a 40 t. fölötti járművek közlekedése fejt ki káros hatást. A díjakban (mind a túlsúlydíj, mind az eljárási díj) jelentős emelés van (bár ennek oka és várt hatása nem kifejtett). Az 500 kg fölötti össztömeg túllépésre biztosított tolerancia eltörlésével egyik jogszabály tekintetében sem értünk egyet.
- Szükséges annak biztosítása, hogy a túlsúly és eljárási díj a helyszínen bankkártyával is fizethető legyen, az esetlegesen felmerülő bírsággal együttesen. Nem értünk egyet azzal sem, hogy a Kkt szerint kiszabott bírságok esetén a visszatartás alól mentesülő magyar adószámmal rendelkező üzemeltetők miatt kerülnek visszatartásra a túlsúlydíj kiszabása esetén. Ebben az esetben is továbbhaladást kell biztosítani a magyar honosságú járművek részére.
- Bírság kiszabása esetén továbbra sem értünk egyet a túlsúlydíj és eljárási díj egyidejű kiszabásával.
- A kijelölt mérőhelyek esetében, ahol erre lehetőség van, kérjük az újramérlegelés lehetőségét biztosítani alapesetben is (átrakodás nélkül is, de az átrakodást követően is.), az átrakodást követő újramérlegelés törlésével nem értünk egyet.
- A hatályos rendelet 9.§-ban szabályozott, az elindulás során, egy hiteles mérőeszközön történt mérlegelés és annak bizonyító voltát kérjük megtartani a jövőben is, az objektív felelősségi ágon történő bírságolás esetén is fontos lenne;
- javasoljuk, hogy a fuvarokmányokba vagy kísérő okmányokban valótlan tömeget megjelölő feladók is büntethetővé váljanak azonosan az ömlesztett árukra vonatkozó rendelkezésekben foglaltakhoz;
- az intermodális szállítási műveletekben részt vevő, konténert vagy cserefelépítményt szállító járművek össztömeg határait külön a rendelettervezet 2.§ (1) bekezdésében kell rögzíteni annak érdekében, hogy ne essenek külön adminisztratív kötelezettségek hatálya alá.

### NTS:

- továbbra sincs arról ismeretünk, hogy a NTS keretében mért eredmények mennyire pontosak, az EU rendeletekben előírt tanúsítványokat nem ismerjük (2015/719 EU irányelv 10d). A gyűjtőfuvarozás és zárt rendszerű rakodás során felmerülő nehézségekre nincs megoldási javaslat; semmilyen megoldás nincs arra vonatkozólag, hogy a hibás tömeg megjelöléssel felrakodott áru esetén hogyan menthetné ki magát az üzemeltető/fuvarozó.
- üdvözljük, hogy a bírság mértékek a bírságrendeletben csökkennek a jelenlegi tervezet szerint, de fenntartva már kifejtett és az egyeztetések során jegyzőkönyvben is rögzített véleményünket kérjük, hogy a táblázatok két alsó kategóriában a jelenleg hatályos mértékek legyenek irányadóak (30.000,-Ft és 80.000,-Ft, 156/2009. (VII.29. Korm. rendelet 8. melléklet 1-4 pont), valamint kérjük a jelenleg hatályos bírság tételeknél az alsó két kategóriájában (1-4 pont) biztosított 500 kg tolerancia mérték megtartását, a megengedett legnagyobb méretek túllépése esetén is kizárólag a jelenleg hatályos rendszer elfogadható.

- kifogásoljuk, hogy a külföldi járművek bírságolása eshetőleg, kizárólag megállítás (vagy jövőbeni visszatérés) esetén fordulhat elő, hiszen ez versenyelőnyt fog biztosítani a jelenleg is engedély nélkül „kabotáló” 3,5 össztömeg alatti járművek részére. Ismét az a helyzet fog előállni, mint az UD bírságok esetében, hogy a saját honos járművek üzemeltetőit büntetjük, mivel a bírságok beszedése a hazai vállalkozásoktól hatékonyabb, míg az ellenőrzések elkerülésével a külföldiek versenyelőnyt élveznek.
- hasznos lenne a magyar honosságú járművek esetében a jelenleg az UD tekintetében működő riasztási funkció kiépítése az NTS-ben észlelt szabálytalanságok esetére is.
- Bírságok esetében a hazai honosságú járművek tekintetében elfogadhatatlan a 800.000,-ft-os bírság a műszaki igazolás hiánya miatt, különösen abban az esetben, ha érvényes forgalmi engedéllyel rendelkezik, az ellenőrző hatóság által is lekérdezhető adatokkal.
- Fenntartjuk részvételi szándékunkat egy NTS mérés és az azt követő kontroll mérés részvételén, továbbra is hiányoljuk a tesztidőszak megtartását.
- kérjük szíveskedjenek az objektív ágon történő bírságolás kezdőidőpontja tekintetében iránymutatást adni, mert bár a jogszabály szeptember 19-ei hatálybalépést irányozz elő, a sajtóban az NFM által tett közleményekben a 2018. január 1-je jelent meg.
- Továbbra is hiányoljuk a tesz időszakot.

Kérjük véleményünk figyelembe vételét.

Tisztelettel,



Dittel Gábor  
ügyvezető főtitkár