

## 20 pontban a TSM-ről

A NiT Hungary tagságának felkészítését szolgáló, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és Magyar Közút Zrt részvételével megtartott őszi tagi találkozó sorozatán, a részt vett közel 1000 közlekedési szolgáltató vállalkozás által felvetett és megoldást igénylő, a Nemzeti Tengelysúlmérő rendszer felállítása során előtérbe került legégetőbb témakörök és problémák (túlsúlyos, túlméretes járművek közlekedését szabályozó rendelettel együttesen), melyek:

**1. Tesztüzem kitolása 2018. június 30.**

Mivel a jelenlegi tesz üzem kitűzött célja, azaz, hogy az átmeneti időszakban a tipikus, nem szándékos jogsértéseken, hibás adatokon alapuló hibák, hiányosságok kiszűrésre kerülhessenek, nem teljesül, így mindenki számára egy elfogadhatóbb rendszer felállítását eredményezhetné az átmeneti időszak meghosszabbítása, a jelzett hibák és hiányosságok teljeskörű kijavítására elegendő idő állna rendelkezésre.

**2. A 8 óránként bírságolási ciklus meghosszabbítása, egy fuvarfeladathoz kapcsolódó szemléletre váltás.**

A hétfégi pihenőidő és napi pihenőidő közbeiktatása esetén egy fuvarfeladattal is több bírság begyűjthető, ami méltánytalan, hiszen egyazon szabálysértést többszöri szankciónak vetünk alá;

**3. Közigazgatási bírság és túlsúly, -túlméretdíj kettőségeinek megszüntetése.**

Általánosságban nem elfogadható, hogy egy azon szabályszegéshez kettő szankció/díj tartozik, mely szankciók alkalmazása eshetőleg, annak függvényében, hogy az ellenőrzés során objektív vagy szubjektív ágon került kiszabásra. A túlsúlyos, túlméretes járművek közlekedése esetén, egy ellenőrzés keretében, közigazgatási bírság kiszabása és megfizetése esetén ne kerüljön sor a díj kiszabására is.

**4. Objektív ágról közigazgatási ágra történő „áttérőldés” eseteinek felmérése, értékelése.**  
Zártrendszerű rakodás kérdése, bérvontatás kérdése, gyűjtőfuvarozás kérdése, stb.

**5. A gépjármű-nyilvántartásba bejegyzett adatok pontatlanságából adódó hibák felderítése és orvoslása.**

Mivel a TSM rendszer felállításáig nem történt olyan mennyiségű mérés, mely a pontatlanul bejegyzett adatokból/adatokra visszavezethető problémákat felszínre hozta volna, így mindenféleképpen lehetőséget kell biztosítani arra, hogy jelzés útján a tényleges jármű adatok és a járműnyilvántartásban szereplő adatok közötti eltérések rendezésre kerüljenek.

**6. Kéttengelyes autóbuszok tengelyterhelés és összsúly problémája**

Külön pontot érdemel a problémakör, valószínűsíthetően az autóbuszgyártók típusbizonyítványaival és a jogszabályokban meghatározott standart súlyokkal (pl. utasok számított tömege) is probléma lehet. A teljes kihasználtsággal üzemelő jármű általában és objektív okokból nem tudja teljesíteni a forgalmi engedély által elvárt súly és terhelési adatokat (ld: 2017.11.09-én a mérlegelés szükségességével kapcsolatosan Homolya Róbert részére küldött levelünket).

**7. Riasztási funkció elérhetővé tétele a Hu-Go -ban már alkalmazott példát követve.**

Egyrészt az üzemeltető értesül a szabályszegésről, másrészt lehetősége lesz a többszörös bírság okának megszüntetésére.

**8. *Időjárási körülmények figyelembe vétele.***

Egy havas, latyakos úttesten, vagy ónos esőben történő közlekedés esetén jelentős túlterhelés keletkezhet a tengelyeken.

**9. A régi rendszerben alkalmazott, a Bírásrendeletben is rögzített *volt 500 kg tolerancia* küszöb visszaállítása mind össz súly, mind tengelyterhelés tekintetében.**

**10. *Külföldiek versenyelőnyének megszüntetése.***

Kifogásoljuk, hogy a külföldi járművek bírságolása eshetőleges, kizárólag megállítás (vagy jövőbeni visszatérés) esetén fordulhat elő, hiszen ez versenyelőnyt biztosít a jelenleg is a külföldi járművek részére. Az a helyzet áll elő, 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.

**11. *Mezőgazdasági járművek általános mentességének megszüntetése.***

A mezőgazdasági jármű jelentős versenyelőnyt élvez a közúti áruszállítókkal szemben, különösen a jármű üzemeltetőjének működési területén, nem kizárólag a saját terményüket szállítják el, hanem más gazdálkodó terményeit is, ezzel versenytorzító hatást eredményezve.

**12. *Gabonaszállítás***

Jelentős számban végeznek gabonaszállítást közúti közlekedési szolgáltatók olyan járművekkel, melyek nem rendelkeznek erre a célra speciálisan kialakított felépítménnyel, így értelmezésünk szerint a rendelet értelmében nem tekinthetők ömlesztett árut szállító járműveknek. A ponyvás szerelvény oldalfala a támfalon felül magasítva van egy több réteges erősített ponyva réteggel és ennek magasságáig rakodják gabonával a pótkocsikat. Szükséges lenne az ilyen módon, a jogszabályoknak is megfelelő kialakított szerelvény ömlesztett árut szállító járműnek definiálni és a hazai vállalkozások munkalehetőségének megtartása érdekében is.

**13. *Speciális/ különleges felépítménnyel rendelkező, illetve túlméretes járművek köre***

pl: darus felépítményes, vagy egyéb munkagépek, túlméretes járművek, autómentők.

**14. *Az egyszerűsített eljárás keretében, teljes közúthálózatra kiadható időszakos engedélyek rendszerének felülvizsgálata, mind túlsúlyos, mind túlméretes járművek esetében.***

Több olyan közlekedési szolgáltatót végző üzemeltető van, aki a rendelet hatálybalépésének időpontjáig teljes közúthálózatra érvényes éves engedéllyel rendelkezett, a balesetek száma tudomásunk szerint elenyésző volt, véleményünk szerint a jelenleg hatályos rendelet szerinti egyszerűsített eljárás kereteit tágítani szükséges, ez egyedi elbírálás és tényleges útvonalra szóló engedélyezést kizárólag azokban az esetekben célszerű fenntartani, amikor ez közlekedésbiztonsági, úthálózatvédelmi okok miatt szükséges. Alapelveként rögzíteni kívánjuk, hogy indok nélkül a túlméretes, túlsúlyos járművek nem közlekednek.

**15. Egyazon járműre kiadott túlméretes és túlsúlyos engedély esetén *a kötelező tengelykiosztás* kérdésének tisztázása, abban az esetben, ha a jármű kizárólag túlmérettel közlekedik.**

**16. Km/díj helyett az időszakos engedélyek esetében javasoljuk egy átalány díj, vagy GPS alapú utólagos elszámolás meghatározását (a rendszer a Hu-Go-ban már ismert és elfogadott).**

Előre egy év távlatában, mint ahogyan a fuvarmegbízásokat, úgy a futásteljesítményeket sem lehet teljes körűen ismerni, nyilvánvaló, hogy a rendszer célja nem a gazdasági tevékenység akadályozása kell hogy legyen, sokkal inkább szabályozott keretek közötti végzése.

**17. Újramérlegelés lehetősége.**

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.

**18. Hiteles mérőeszközön mért értékek figyelembe vétele.**

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.

**19. Interaktív útvonalengedélyezési felület kalkulátorral (díjra és útvonalra).**

**20. Gyakori felhasználók és a használt útvonalak egyszerűsített engedélyezése.**

*Budapest, 2017. november 9.*

*NiT Hungary*