



A SZOLGÁLTATÓ
ÉRDEKVÉDELEM



Dr. Palkovics László miniszter úr részére
Dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár úr útján
Innovációs és Technológiai Minisztérium
1011 Budapest, Fő utca 44-50.

Tisztelt Miniszter Úr!

Azzal a kéréssel fordulunk Miniszter Úrhoz, hogy a Tengelysúly Mérő Rendszer (TSM) küszöbön álló bevezetésének elhalasztásáról intézkedni szíveskedjen. Ezzel szeretnénk elkerülni azt a várhatóan igen nagy számú jogsérelmet, amely a mérés tapasztalt nagyfokú pontatlanságaiból adódik, illetve azokat a kedvezőtlen társadalmi reakciókat és negatív gazdasági hatásokat, amelyeket a tömeges bírságolás gerjeszthet.

Jelen levél aláírói a legteljesebb mértékben egyetértenek azokkal a kormányzati célokkal, amelyeket a közlekedésbiztonság javítását, a közutak védelmét, valamint a közúti közlekedési szolgáltatók közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítását szolgálják, és amelyek megvalósítása érdekében megszülettek a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer (TSM-rendszer) kialakítását és működtetését biztosító jogszabályok.

A TSM-rendszer jogi kereteinek kialakítását követően a műszaki-technikai feltételek megvalósítása a múlt évben megkezdődött, de a mai napig nem tekinthető lezártnak. A rendszer az eredeti elképzelés szerint 2017. szeptember 19-én indult volna, de a próbamérésekkel kapcsolatos tapasztalatok eredményeként a Kormány 2018. június 1-ben határozta meg a bevezetés kezdő időpontját. 2018 februárjában megkezdődött a TSM rendszer próbaüzeme 102 TSM-mérőpont fokozatos bekapcsolásával és a rendszer által megállapított jogsértés esetén a járművek üzemeltetői egyelőre úgynevezett „nullás”, figyelmeztető határozatot kapnak, vagyis a jogsértés megállapítása megtörténik, de a hozzá fűzött szankciót egyelőre nem alkalmazzák.

Június 1-jét követően azonban már megkezdődne a bírságok kiszabása, amit természetesnek tartanánk, ha a rendszer kifogástalanul működne, hiszen a jogsértések nem maradhatnak következmények nélkül. Ugyanakkor a rendszer próbaüzeme számos olyan problémát hozott felszínre, amelyek súlyos aggályokat vetnek fel a jogkövető magatartást tanúsító, illetve vétlen szolgáltatók védelme szempontjából. A mérőpontok által rögzített mérési eredmények minden esetben jelentős súlyhatár túllépést mutatnak egy azon fuvarfeladatot végző jármű esetében a fel- és lerakóhelyi, vagy a Magyar Közút által üzemeltetett hídmérlegek mérési eredményeihez képest. Ez akkor is valószínűtlen lenne, ha az érintett fuvarozók nem tudnának a rendszer működéséről.

Egyelőre csak a figyelmeztetést jelentő határozatok tömegesek, június 1-je után azonban a bírságkiszabó határozatokról lesz ugyanez elmondható. A mérőberendezések pontatlansága a vétlen szolgáltatókat is súlyos bírságnak fogja kitenni, ami alól a hosszadalmas, rengeteg plusz adminisztrációval járó és bizonytalan végkimenetelű jogorvoslati lehetőségek sem fognak minden esetben mentesítést adni. Ez pedig magától értetődő elégedetlenséget fog kiváltani.

A rendszer jelenleg még gyakran jelentkező technológiai hibáin kívül a jogi szabályozás sem problémamentes. A TSM-hez kapcsolódó szankciórendszer – objektív felelősség alapján – az üzemeltetőt bírságolja, ezért a feladók felelősségének megállapítására – az ömlesztett áruk fuvarozását kivéve – jelenleg nincs lehetőség.

A mérési eredmények tekintetében haladéktalanul vissza kell állítani a jogszabályban korábban biztosított 500 kilogrammos toleranciaértéket mind tengelysúly, mind össztömeg tekintetében.

A jelenlegi feltételrendszer körülményei között a június 1-jétől várható tömeges bírságolások olyan hatást válthatnak ki a közúti közlekedési szolgáltatók körében, hogy a rendszert igazságtalannak és az érdekeikkel szemben állónak tételezik. Az ennek nyomán fellépő elégedetlenség pedig olyan érdekérvényesítési lépéseket válthat ki az érintettek részéről, amelyeket az érdekképviselői szervezetek is meg akarnak előzni.

A rendelkezésre álló mérési dokumentumok adatai szerint tehát az az általános tapasztalatunk, hogy a TSM-rendszer, illetve a fel- és lerakóhelyi, valamint a közutas hitelesített mérlegek össztömegre vonatkozó korrekció nélküli mérési eredményei között átlagosan 3 tonna eltérés mutatkozik, ami még az 5 százalékos korrigálást követően is bírságolással együtt járó túlsúlyt jelent, ugyanez a probléma a tengelyterhelés mérésnél is jelentkezik. Megoldási javaslatunk az, hogy a TSM-rendszer fejlesztői a kalibráció pontosításával hozzák összhangba a mérési pontok beállításait a Magyar Közút hitelesített hídmérlegeivel.

Az objektív ágon történő bírságolások azért vetnek fel aggályokat, mert pl. a zárt rendszerű rakodásoknál a jármű vezetője (illetve a járművet üzemeltető cég más képviselője) nincs jelen. Az ömlesztett áruk vagy folyadékot szállító járművek esetén pedig a hitelesített felrakóhelyi mérlegek adataira kénytelen hagyatkozni a fuvarozó, aki ennek ismeretében jóhiszeműen kezdi meg a fuvarfeladat teljesítését.

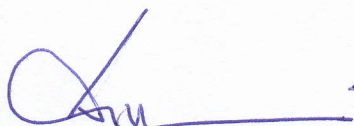
A bizonyítási indítványok előterjesztése a vállalkozások számára rengeteg napi többlet adminisztrációt jelent, amelyre a cégeknek nincs humánerő kapacitásuk.

Mindezek alapján javasoljuk a TSM-rendszer élesítésének legalább 2018. december 31-ig történő elhalasztását úgy, hogy a rendszer ezt követően is csak akkor lépjen éles működésbe, ha a hitelesített mérőpontok legalább 95 százalékkal szemben, és legalább 1 hónapos üzemi működés közben nem merül fel adat vagy gyanú, hogy téves mérési eredményeket szolgáltat a bírságok alapjául.

Jelen levél aláírói felajánlják szakmai támogatásukat a TSM mérésekkel kapcsolatban felmerült problémák megoldásában, azért, hogy a rendszer valóban azt a hármas célt szolgálja, amellyel – megfelelő működés esetén – a szakmai szervezetek is egyetértenek.

Budapest, 2018. május 23.

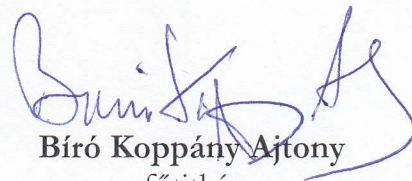
Bízva Miniszter Úr megnyugtató intézkedésében, tisztelettel:



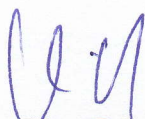
Dittel Gábor
ügyvezető főtitkár
NIT Hungary



Szabó György
elnök
MKFE



Bíró Koppány Ajtony
főtitkár
MLSZKSZ



Kiss Gábor
közúti munkabizottság vezető
MSZSZ



Peredi Péter
főtitkár
FUVOSZ