



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Dr. Seszták Miklós
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

írásbeli kérdés

Helyben

Tisztelt Miniszter Úr!

Az Alaptörvény 7. cikk (2) bekezdése alapján, figyelemmel az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdésére, valamint az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 124. § (1) bekezdésére, **írásbeli kérdést** kívánok benyújtani Dr. Seszták Miklós Nemzeti Fejlesztési Miniszter Úrhoz

A magyar fuvarozók érdekeit szem előtt tartva sor kerül e a 36/2017 (IX.28) NFM rendelet átdolgozására a gyakorlati élethez igazodóan?

2017-ben jelent meg a, mely a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést, tengelycsoportterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szól, ami döntően szabályozza a fuvarozók mindennapi életét. Szintén tavaly évben 11 alkalommal szerveződött szakmai fórum, szinte az egész országot lefedve, melyen természetesen szóba került a fenti rendelet, illetve az abból adódó problémák, aggályok áttekintése. A napokban megkeresett a Csongrád Megyei Fuvarozók Érdekvédelmi Szervezete, hogy az általuk felvetett kérdéseket tolmácsoljam a Minisztérium felé, ugyanis azokra a fent említett fórumokon és azóta sem választ nem kaptak.

A problémákat az alábbiakban fogalmazták meg.

1. Egyik legnagyobb gond a –feladó, felrakó- felelősségének hiánya a TSM rendeletben. A gépkocsivezetők szemmel nem tudnak mérlegelni, ezért a rakatok súlya a feladó, felrakó bevallásán alapul. A közúti mérlegelés során pedig az objektív felelősség működik, ami azt jelenti, hogy az üzembetartó lesz csak felelős a túlsúlyért.
2. A rendelet értelmében az objektív felelősség keretein belül a külföldi tehergépkocsikat nem tudják büntetni, hisz azok a magyar nyilvántartásban nem szerepelnek, noha a közúton a számuk meghaladja a belföldi járművek számát. Ők ugyanúgy terhelik a közutjainkat, mégis előnyt szereznek a hazai fuvarozóval szemben, hiszen számukra nincs büntetés. Ugye ez nem lehet a rendelet alkotó célja?
3. A nagy járművel rendelkezők nem értik, hogy a 20 tonna össztömeg alatti járművekre, miért nem vonatkozik az objektív felelősség? Mint ahogy az is, hogy a mezőgazdasági vontatók miért képeznek kivételt a rendelet alól? Ezen járművek terhelése minden esetben 40 tonna felett van és ehhez adódik a vontató és a pótkocsi súlya.

4. A fuvarozóknak gondja a mérőállomások „hitelessége” is. Például: a kimenő határ állomáson meghaladta az össztömeg a 40 tonnát 5 perccel később, bár nem történt semmilyen változás a bejövő mérlegen nem lépte túl. Melyiket kell elfogadni?
5. A következő gond, amire jelenleg nincs megoldás a jellegüknél fogva túlsúlyosakká válhatnak a gépjárművek. Pl. a szerelvény bálás szénát vagy szalmát fuvaroz. Nyári felhő szakadás esetén ezek az áruk megszívják magukat nedvességgel és több mázsa lesz a víz súlya amitől a szerelvény túlsúlyossá válik. Mi a teendő? Mit tehet a fuvarozó? Vagy a téli időszakban előfordulhat, hogy a közúton a latyakos, havas időszakban a jármű azért válik túlsúlyossá mert több mázsa hó rátapadt a szerelvényre.
6. A rendelet hibája az is, hogy ugyanazon járművet, ugyanazon rakományért akár 3-szor is meg lehet bírságotlani.

És a fentiekén túl még számos kérdés felmerült a regionális találkozókön, ahol a rendelet alkotó minisztérium résztvevője nem tudott megnyugtató választ adni.

Mindezek miatt kérdezem:

1. **Figyelembe veszik a fuvarozók a NIT (Magánvállalkozó Nemzeti Ipartestülete) által szervezett regionális fórumokon elhangzott véleményeit, észrevételeit? Beépítik illetve átdolgozzák-e a rendeletet úgy, hogy az a gyakorlati élethez igazodjon?**
2. **Milyen megoldási javaslataik vannak a fuvarozók fentiekben vázolt kérdéseikre és mikor kívánják átdolgozni a rendeletet?**

Várom megtisztelő válaszát

Szeged, 2018. január 10.



Szabó Sándor
országgyűlési képviselő
(MSZP)