

## Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének

### a súlykorlátozott forgalmú helyi közútra történő behajtásról szóló

az [1/2022. \(II.25.\)](#), a [10/2022. \(V.27.\)](#) és a [24/2023. \(XI.10.\)](#) önkormányzati rendelet által módosított

### 27/2021. (XII.10.) önkormányzati rendelete

egységes szerkezetbe foglalt szövege

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete az Alaptörvény 32. cikk (2) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 8. § (1) bekezdés a) pont 3. alpontja és 9. § (2) bekezdésben foglalt feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

#### 1. Általános rendelkezések

##### 1. §

- (1) A rendelet területi hatálya a Budaörs város közigazgatási területén lévő, a helyi önkormányzat tulajdonában és kezelésében álló, helyi közutakra terjed ki.
- (2) A rendelet tárgyi hatálya kiterjed a helyi közúton közlekedő, a súlykorlátozást elérő, vagy meghaladó járműre, vontatóra, lassú járműre és járműszerelvényekre (a továbbiakban: tehergépjármű).
- (3) A rendelet személyi hatálya kiterjed mindenkire, aki, vagy akinek a megbízásából, utasítására, vagy érdekében más a súlykorlátozott helyi közútra behajt, különösen:
  - a) tehergépjármű tulajdonosára, üzemeltetőjére,
  - b) budaörsi ingatlan tulajdonosára, jogszerű használatjára,
  - c) építési tevékenységet, kertépítést, illetve tereprendezést (a továbbiakban együtt: építkezés) végző, illetve arra megbízást adó személyre, engedély jogosultjára, bejelentőjére (építtető).

##### 2. §

- (1) E rendelet alkalmazásában:
  - a) *súlykorlátozott út*: helyi közút, vagy útszakasz, amelyen a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet 14. § (1) bekezdés I) pontja szerinti súlykorlátozás tábla van elhelyezve, melyekről az *1. melléklet* szerinti térkép tájékoztat (a tényleges tábla és a térkép eltérése esetén a tilalmat a tábla állapítja meg),
  - b) *túlsúly*: az a) pont szerinti a táblán megjelölnél nagyobb össztömeg - figyelembe véve a 10. §-ban foglaltakat,
  - c) *behajtás*: az útszakasz érintése, azon közlekedés, be-, illetve kihajtás, áthaladás.
- (2) E rendeletben nem értelmezett fogalom esetében
  - a) az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény,
  - b) az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet,

- c) az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet,
  - d) Budaörs Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 24/2014. (IX.29.) önkormányzati rendelet,
  - e) a településképp védelméről szóló 28/2017. (IX.21.) önkormányzati rendelet,
  - f) a Merengő utca és környéke településrendezési terve III. szabályozási szakasz szabályozási terv és helyi építési szabályzatról szóló 44/2000.(XII.01.) önkormányzati rendelet,
- valamint az irányadó országos és helyi jogszabályok szerinti értelmező rendelkezések alkalmazandók.

(3) E rendelet alapján lefolytatott eljárásokban az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény alapján a polgármester (a továbbiakban: hatóság) jár el.

(4) E rendelet alapján lefolytatott eljárások eljárási díj- és költségmentesek.

## **2. Elvi közútkezelői hozzájárulás**

### **3. §**

(1) Ha a súlykorlátozott útra túlsúllyal történő behajtás építkezéshez kapcsolódik, ahhoz előzetesen - az eseti közútkezelői hozzájárulás(oka)t megelőzően - elvi közútkezelői hozzájárulás szükséges.

(2) Az elvi közútkezelői hozzájárulás kérelmezője az építkezéssel érintett ingatlan tulajdonosa, jogszerű használója, az építkezésre vonatkozó engedély jogosultja (építtető), illetve akinek érdekében és javára az építési tevékenységet végzik.

(3) Az elvi közútkezelői hozzájárulás iránti kérelem a 2. *melléklet* szerinti nyomtatványon terjesztendő elő a hatósághoz személyesen, postai úton, vagy az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvényben meghatározott elektronikus úton.

### **4. §**

Az elvi kérelem előterjesztésével a kérelmező vállalja, hogy az abban megjelölt ingatlanhoz kapcsolódóan súlykorlátozott útra túlsúllyal való behajtással az útburkolatban, az út tartozékában, a járdában (járdaszegélyben), a felhajtóban, A közterületi növényzetben, vagy a zöldfelületben okozott kárt önként helyreállítja, vagy helyreállításának költségét megtéríti.

### **5. §**

(1) <sup>1</sup>

(2) A hatóság az elvi közútkezelői hozzájárulást visszavonja, ha az építkezés alatt észlelt, vagy tudomására jutott adatok alapján:

- a) a kérelem megtagadásának lett volna helye, vagy

---

<sup>1</sup> A 24/2023. (XI.10.) önkormányzati rendelet 1. §-a által hatályon kívül helyezve; hatálytalan 2024. január 1. napjától.

- b) a hozzájárulás megadása alapjául szolgáló körülmények olyan mértékben változtak, melyek alapján a kiadást meg kellene tagadni.

## **6. §**

(1) A hatóság a hozzájárulást az építkezés időtartamának megfelelően kérelmezett időtartamig, legfeljebb határozatának véglegessé válásától számított 3 éves érvényességi idővel adja meg.

(2) Az (1) bekezdés szerinti érvényességi idő - annak lejártát megelőzően benyújtott kérelemmel - legfeljebb további 3 évre meghosszabbítható, ha - a kérelmező nyilatkozata alapján - a kiadás alapjául szolgáló körülmények (feltételek) változatlanok, vagy az előadott és iratokkal alátámasztott változások nem akadályoznák a hozzájárulás megadását.

## **7. §**

(1) Az elvi közútkezelői hozzájárulás (ide értve esetlegesen az abban foglalt előírásokat és feltételeket) érvényességi ideje alatt – ha a döntés alapját képező körülmények és a jogszabályok időközben nem változtak – köti a közútkezelőt az eseti közútkezelői hozzájárulás kiadására irányuló eljárásban.

(2) Amennyiben a súlykorlátozott útra további túlsúllyal történő behajtás nem fog történni (építkezési cél megvalósul, vagy attól elállnak), az erre irányuló döntést 15 napon belül be kell jelenteni a hatóságnak, amely erre az elvi közútkezelői hozzájárulás érvényességét lezárja.

## **8. §**

A hatóság a hozzájárulás megadásával az építkezéssel érintett ingatlan megközelítését biztosító útvonal tekintetében feltételeket írhat elő, beleértve azokat a feltételeket is, amelyek a tehergépjármű közlekedése során biztosítják a helyi közút és tartozékainak védelmét.

### **3. Eseti közútkezelői hozzájárulás**

## **9. §**

(1) A súlykorlátozott útra túlsúllyal történő behajtáshoz a hatóság eseti közútkezelői hozzájárulása szükséges.

(2)<sup>2</sup>Az eseti közútkezelői hozzájárulás iránti kérelmet a 3. § (2) bekezdésben meghatározottakon kívül előterjesztheti a tehergépjármű tulajdonosa, vagy üzemtartója, illetve az akinek érdekében és javára a behajtási tevékenységet végzik.

## **10. §**

(1) A hatóság vélelmezi, hogy a tehergépjármű a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló

---

<sup>2</sup>Az 1/2022. (II.25.) önkormányzati rendelet 24. §-a által módosítva. Hatályos: 2022. február 26-tól.

326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 17. melléklet B. pont F. alpontja szerinti megengedett legnagyobb össz tömege (kg) megegyezik a tényleges tömegével.

(2) Az (1) bekezdés szerinti vélelem megdönthető a meghatározott össz tömeget, tengelyterhelést, tengelycsoport-terhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló 36/2017. (IX. 18.) NFM rendeletben meghatározott mérést igazoló okirattal.

#### **11. §**

(1) Az eseti közútkezelői hozzájárulás iránti kérelmet hatósághoz kell benyújtani a 3. *melléklet* szerinti nyomtatványon személyesen, postai úton, vagy az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvényben meghatározott elektronikus úton.

(2) Az eseti közútkezelői hozzájárulás egy napra, több napra, harminc napra, három hónapra vagy fél évre adható ki.

#### **12. §**

(1) A hatóság az eseti közútkezelői hozzájárulást megtagadja, ha

- a) a behajtás célja szerinti ingatlanon építkezés történik, de a behajtáshoz nincs érvényes elvi közútkezelői hozzájárulás,
- b) a szállítmány megbontható;
- c) a súlykorlátozott út teherbírása és állapota javasolt (ide értve az út geometriai adottságait is), illetve az útviszonyok alapján nem alkalmas arra, hogy a túlsúlyos tehergépjármű azon közlekedjék.

(2) A hatóság az eseti közútkezelői hozzájárulásban előírja azt az útvonalat (útvonalengedély), amelyen a tehergépjárműnek közlekednie kell és azokat a feltételeket, amelyek a tehergépjármű közlekedése során biztosítják a helyi közút és tartozékainak védelmét.

(3) Az eseti hozzájárulás kiadása nem mentesíti a tehergépjármű vezetőjét a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelő közlekedés kötelezettsége alól.

### **4. Záró rendelkezések**

#### **13. §**

Hatályát veszti A 10 tonna megengedett legnagyobb össz tömeget meghaladó tehergépjárművek helyi közútra történő behajtásához szükséges közútkezelői hozzájárulás kiadásáról szóló Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2006 (III.29.) önkormányzati rendelete.

#### **14. §**

A Budaörs Város Önkormányzatának Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010. (XI.12.) önkormányzati rendelet 1. melléklete a 4. *melléklet* szerint módosul.

**15. §**

Ez a rendelet 2022. február 1-jén lép hatályba.

Budaörs, 2021. december 8.

**Wittinghoff Tamás**  
polgármester

**dr. Bocsi István**  
jegyző

A 27/2021. (XII.10.) önkormányzati rendelet 2021. december 10. napján a Polgármesteri Hivatal (Budaörs, Szabadság út 134. sz.) hirdetőtábláján való kifüggesztéssel kihirdetésre került.

dr. Bocsi István jegyző megbízásából:

Erdős Károlyné  
irodavezető

(térkép)

---

<sup>3</sup>A 10/2022. (V.27.) önkormányzati rendelet 1. §-a által módosítva. Hatályos: 2022. május 30-tól.

**Kérelem**  
**ELVI közútkezelői hozzájárulás kiadásához**

**Benyújtandó:** Budaörsi Polgármesteri Hivatal részére  
2040 Budaörs, Szabadság út 134.; Hivatali Kapu: rövid név: BOPMH; KRID: 406132725  
e-mail: kozteruletfelugyelet@budaors.hu

**1. A kérelmezett ingatlan adatai:**

1.1. helyrajzi száma:.....

1.2. pontos címe:.....

1.3. építési tevékenység körülírása:.....

.....

.....

1.3.1.végleges építési engedély – kötelező melléklet

1.3.2.egyszerű bejelentés igazolása – kötelező melléklet

1.3.3.megelőző szakmai konzultációt lezáró nyilatkozat ügyszáma:.....

1.3.4.a településképi bejelentési eljárás ügyszáma:.....

**2. Kérelmező adatai** (az építkezéssel érintett ingatlan tulajdonosa, jogszerű használója, az építkezésre vonatkozó engedély jogosultja (építtető), illetve akinek érdekében és javára az építési tevékenységet végzik):

2.1. magánszemély	2.2. szervezet
neve:	megnevezése:
lakcíme:	székhelye:
adóazonosító jele:	adószáma:
gyors elérhetőségei	gyors elérhetőségei
- telefon:	- telefon:
- e-mail:	- e-mail:
Képviselő elérhetősége:	Képviselő elérhetősége:
név:	név:
telefon:	telefon:
e-mail:	e-mail:

**3. Az építkezés időszaka** (hozzájárulás érvényessége max. 3 év): .....,

**Felelősséget vállalok** az ingatlanra a későbbi eseti hozzájárulásnak megfelelően (vagy attól eltérően, vagy annak hiányában, de azonos céllal) a súlykorlátozott útra túlsúllyal való behajtással az útburkolatban, járdában (járdaszegélyben), felhajtóban, közterületi növényzetben, vagy zöldfelületben **okozott kárért**; azt önként helyreállítom, vagy helyreállításának költségét megtérítem.

**Mellékelem** a végleges építési engedélyt, vagy az egyszerű bejelentés igazolását.

Kelt: .....

.....  
kérelmező (cégszerű) aláírása



## Kérelem

## ESETI közútkezelői hozzájárulás kiadásához

**Benyújtandó:** Budaörsi Polgármesteri Hivatal részére 2040 Budaörs, Szabadság út 134.;  
Hivatali Kapu: BOPMH; KRID: 406132725, e-mail: kozteruletfelugyelet@budaors.hu

1. Ha van, **Elvi közútkezelői hozzájárulás ügyszáma:** .....

2. **Kérelmező adatai** (az építkezéssel érintett ingatlan tulajdonosa, jogszerű használója, az építkezésre vonatkozó engedély jogosultja (építtető), illetve akinek érdekében és javára az építési vagy behajtási tevékenységet végzik, vagy a tehergépjármű tulajdonosa, vagy üzembentartója):

2.1. magánszemély	2.2. szervezet
neve:	megnevezése:
lakcíme:	székhelye:
adóazonosító jele:	adószáma:
gyors elérhetőségei	gyors elérhetőségei
- telefon:	- telefon:
- e-mail:	- e-mail:
Képviselő elérhetősége: név: telefon: e-mail:	Képviselő elérhetősége: név: telefon: e-mail:

3. Behajtási cél (ingatlan címe): ..... /  
.....hrs.

4. Behajtás napja(i):  
.....

5. A tehergépjármű forgalmi rendszáma(i):  
.....

6. A tehergépjármű megengedett legnagyobb össztömege

6.1. forgalmi engedély F rovata ....., vagy

6.2. a 36/2017. (IX. 18.) NFM rendelet szerint mért tömeg: .....

7. Szállítandó áru pontos megnevezése, mennyisége:  
.....

..

..

**Felelősséget vállalok** az ingatlanra a későbbi eseti hozzájárulásnak megfelelően (vagy attól eltérően, vagy annak hiányában, de azonos céllal) a súlykorlátozott útra túlsúllyal való behajtással az útburkolatban, járdában (járdaszegélyben), felhajtóban, közterületi növényzetben, vagy zöldfelületben **okozott kárért**; azt önként helyreállítom, vagy helyreállításának költségét megtérítem.

**Mellékelem** a 6.2. pontban foglaltakat igazoló dokumentumot.

Kelt: .....

.....  
kérelmező (cégszerű) aláírása

1. A Budaörs Város Önkormányzatának Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010. (XI.12.) önkormányzati rendelet 1. melléklet 1.24. és 1.25. pontja helyébe a következő pontok lépnek:

„1.24. Kiadja az elvi és eseti közútkezelői hozzájárulást a súlykorlátozás táblán megjelölt megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépjárművek helyi közútra történő behajtásához [A súlykorlátozott forgalmú helyi közútra történő behajtásról szóló önkormányzati rendelet 2. § (3) bekezdés].

1.25. Előírja a közútkezelői hozzájárulásban azt az útvonalat, amelyen a tehergépjárműnek közlekednie kell és azokat a feltételeket, amelyek a tehergépjármű közlekedése során biztosítják a helyi közút és tartozékainak védelmét. [A súlykorlátozott forgalmú helyi közútra történő behajtásról szóló önkormányzati rendelet 8. § és 12. § (2) bekezdés].”

## Általános indokolás

Az új – korábbi szabályozást hatályon kívül helyező (felváltó) – jogszabállyal Budaörs Város Önkormányzata új eljárási alapokra helyezi a súlykorlátozó táblával ellátott útszakaszokra a túlsúlyos tehergépjárművekkel történő behajtást. A helyi szabályozás célja, hogy a központi jogszabályoknak és a Kúria jogalkalmazási gyakorlatának, valamint a helyi elvárásoknak is életszerűen megfeleljen.

Kiindulási pont, hogy a *közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* (a továbbiakban: Kkt.) felhatalmazó rendelkezései alapján kiadotta *meghatározott összömeget, tengelyterhelést, tengelycsoport-terhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló 36/2017. (IX. 18.) NFM rendelet* (a továbbiakban: NFM rendelet) kizárólag mérőműszer, illetve mérőhely esetében alkalmazhatók. Az előírt eljárásrend alkalmazása ellentétes a mindennapi élet jellemző menetével: napi többtucat tehergépjármű szállít a település legkülönbözőbb útvonalain; életszerűtlen előírás valamennyinek a teherrel való induláskori/súlykorlátozó táblánál történő mérése, vagy – utólag (már megrakodva) – egyetlen mérőhelyre való irányítása. Az NFM rendeletet nem lehet helyettesítője a helyi szabályozásnak, mert más a célja: az extrém módon túlsúlyos (tehát az adott járműkategóriára érvényes megengedett legnagyobb összömeget is meghaladó) gépjárművek közlekedésére vonatkozik, függetlenül a közútra érvényes forgalmi rendtől, tehát súlykorlátozó tábla hiányában is. Ráadásul a helyi adottságok igényelhetik a 3,5, az 5 és 10 tonna súlykorlátozást, holott ezek az NFM rendelet 2. §-a szerinti definíciók körén kívül esnek.

A Kkt. 34. § (1)-(2) bekezdése szerint a közút kezelője köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas legyen; ennek érdekében a közút forgalmi rendjét a közút kezelője alakítja ki. A Kkt. 12. § (2) bekezdés 2. mondata szerint a forgalmi rend kialakításához a szükséges és lehető legkevesebb közúti jelzőtáblát kell használni. A *közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet* (a továbbiakban: KRESZ) 10. § (1) bekezdés d) pontja szerint a közúti jelzőtáblák a járművezetők részére tilalmat, illetőleg korlátozást is jelezhetnek. A KRESZ 14. § (1) bekezdés l) pontja szerint a járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák egyike a „Súlykorlátozás” tábla, ami azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelölnél nagyobb összömegetű járművel (járműszerelvénnel) közlekedni tilos.

A súlykorlátozás értelme az, hogy a túlsúlyos tehergépjárművek által az útburkolatban okozott kár – vagy annak kockázata – túlzottan magas és azt a közút kezelője – vagyis az önkormányzat – nem kívánja korlátlanul viselni, illetve az adott útszakasz melletti ingatlanokat (az útburkolathibák miatti „kellemetlenségek” mellett a rezgésből eredő ártalmak is figyelembe veendők) és magukat a behajtani szándékozókat is (a burkolatbeszakadás, megcsúszásos baleset a sofőrnek egészségi, a tehergépjárműnek vagyoni kárt okozhat) meg akarja óvni attól. Pár „szükséges”, de útvonalában, számszerűségében és súlyában nyomon követhető, károsítás esetén – önkéntes teljesítés hiányában – számonkérhető túlsúlyos behajtás engedélyezése azonban életszerű. A szabályozás nem zárja ki, hogy helyi engedélyhez kötődjön a súlykorlátozott táblával ellátott útszakaszra az engedélyezettnél súlyosabb tehergépjárművel történő behajtás. Ebből az is következik, hogy az önkormányzat bizonyos utcákban „abszolút” korlátozást érvényesít, vagyis senkinek nem ad engedélyt, mert túl magas az olyan károkozás kockázata, amely utólag nem, vagy csak nehezen hozható helyre. De a

súlykorlátozás lehet „relatív” is, vagyis bizonyos területeken egyesek számára ad engedélyt, mások számára nem. A túlsúllyal való behajtás (az engedély megkapása) nem alanyi jog; a közút kezelőjének – vagyis az önkormányzatnak – széleskörű mérlegelési lehetősége van a tekintetben, hogy kinek ad engedélyt. Mérlegelheti az útvonalat, a túlsúly mértékét és a behajtás mennyiségét; utóbbi tekintetében úgy, hogy az engedélyek kiadását ideiglenesen felfüggesztheti (pl. ha tényleges károkozás következett be, annak megtérüléséig).

Az engedélyek kiadása tekintetében a helyi jogalkotó akkor jár el helyesen, ha szigorú feltételeket szab annak érdekében, hogy minél kevesebben feleljenek meg a követelményeknek. Csak ezáltal lehetséges a behajtások megfelelő időközönként történő nyomon követése, illetve csökkenthető a kár a „relatív” súlykorlátozott területeken. Az útvonal, a súly és a számszerűség mellett a szabályozás fenntartja annak a – korábbi szabályozásban már bevezetett – szempontnak a vizsgálatát is, hogy a behajtás nem „öncél”, hanem valamilyen célt szolgál. A 3,5, 5, 10, vagy 20 stb. tonnával való közlekedés a tapasztalatok szerint az esetek szinte 100%-ában tereprendezési, illetve kert vagy épület felújításával, megépítésével kapcsolatos cél miatt történik (egy meghatározott címre nagy mennyiségű építőanyagot, vagy onnan el földet, illetve építési törmelékot szállítanak). A korábbi szabályozás szerint az engedély kiadása tekintetében a döntést meghatározta az is, hogy a behajtás célja – a potenciális károkozás mellett – a településnek hátrányos-e; hátrány alatt a fentiekben megjelölt céltevékenységek esetleges jogszerűtlensége – annak „gyorsabb” kivitelezéséhez kiadásra kerülő engedéllyel való hozzájárulás – értendő. A helyszínen hivatalból észlelt, illetve a behajtási kérelemben megadott adatokból (azok hiányából) az önkormányzat számára nyilvánvaló lehet, hogy egy tereprendezési/építési tevékenységet jogszerűtlenül végeznek: pl. elmulasztották a kötelezően lefolytatandó – szintén az önkormányzat hatáskörébe tartozó – településképi bejelentési eljárást. A helyi építési szabályzatban (a továbbiakban: HÉSZ) foglaltaktól való eltérést is gyakran „ránézésre” megállapítható – bár arról dönteni építési hatósági hatáskör, állásfoglalást rendszeresen az önkormányzat ad ki róla. Amíg fennáll a túlsúlyos behajtás céljával kapcsolatos jogsértés (vagy – ha az erről való döntés nem önkormányzati döntési hatáskör – annak megalapozott gyanúja), illetve a kérelmező be nem bizonyítja célja jogszerűségét, addig a behajtási kérelem visszautasításra kerül. Valamennyi esetkorre igaz, hogy a túlsúllyal való behajtás iránti kérelem alapján meginduló eljárásban az érintettek építési tevékenységét nem minősítjük, nem akadályozzuk őket az építkezésben, és nem büntetjük őket esetleges építési jogi jogsértéseik miatt (az az építési hatóság hatásköre); csak nem történik pozitív diszkrimináció, azaz be kell tartaniuk a súlykorlátozást – mint mindenki másnak is.

Az új jogszabály szerint – tekintettel arra, hogy az építési tevékenység esetén a jogszerűségnek vizsgálata a gyakorlat szerint több napot is igénybe vett – az engedélyezési eljárást két részre osztja: egy ún. „elvi” engedélyre, melyben az építető az ügyfél, és melyben az adott célingatlant, az azon folytatott (folytatni kívánó) tevékenység kerül vizsgálatra. Az „elvi engedély-kérelemben az építető adja meg a szükséges adatokat (pl. engedély ügyszáma és hozzájárulás ahhoz, hogy az illetékes hatóságot megkeressük). Ez a szakasz lehetőséget ad arra, hogy még jóval az árufuvarozás megrendelése előtt az építető – a kérelemnyomtatvány kitöltése, illetve az önkormányzattal (Főépítési Iroda szakügyintézője) való konzultáció során – észlelje, hogy tevékenységének jogszerűségéhez további teendők szükségesek és intézkedjen ennek megfelelően.

Az új szabályozásban az „elvi” engedély-kérelem, illetve a határozat tisztázza az építetői felelősséget is.

Az „elvi” pozitív elbírálása után (ezekről a hatóság nyilvántartást vezet) pedig – szükség szerinti – számos ún. „eseti” engedély-kérelem nyújtható be minden egyes túlsúlyos behajtás előtt. Itt a hatóság először azt vizsgálja, hogy van-e (szükséges-e) „elvi” engedély, majd a konkrét útvonalról és rakománysúlyról dönt. E szakaszban az ügyfél a fuvarozó, a tűzép, vagy az építési (al)vállalkozó is lehet.

A korábbi gyakorlatnak megfelelően, de a normaszöveg szintjén részletesebben kerül kifejtésre, hogy mi alapján kerül meghatározásra a túlsúly.

Az új jogszabály melléklete – az aktuális állapot megjelenítésére törekedve (teljesen aktuális nem lehet, hiszen azonnali táblakihelyezési/-levételi igényt csak idővel követhet a jogszabályváltozás) – térképes eligazítást is ad arra vonatkozóan, hogy az önkormányzat kezelésében lévő helyi közutak tekintetében melyek azok az útszakaszok, amelyek vonatkozásában forgalmi rendet meghatározó súlykorlátozó tábla van kihelyezve. A jogkövető magatartást ugyanis előmozdítja a tájékoztatás; így lehet előre tervezni a behajtást a konkrét helyszín ismerete nélkül is.

## Részletes indokolás

### **Az 1. §-hoz**

A rendelkezések megadják a rendelet területi, tárgyi és személyi hatályát.

### **A 2. §-hoz és a 3. §-hoz**

A rendelkezések segítik a jogszabályban alkalmazott fogalmak értelmezését, másrészt - különösen az építési tevékenység tekintetében - utalnak azokra a jogszabályokra, melyek szintén irányadók lehetnek a rendelet alkalmazásakor. Közútkezelői hozzájárulás igénylésekor ugyanis tisztában kell lenni, hogy a behajtás cél-ingatlanán milyen tevékenység történik; ha építési, akkor először elvi hozzájárulás kell, majd csak az utána lehet esetenként hozzájárulni a tényleges behajtáshoz.

Sajnálatos tapasztalat, hogy az építkezések során igen gyakran okoznak kárt az úttestben, illetve a járdában – különösen az építés terület előtt; ezek nagyobb részét önként nem állítják helyre, ami az önkormányzatnak komoly pénzügyi terhet jelent. Az igényérvényesítés bonyolultságának megítéléséhez figyelembe kell venni, hogy a kárt ténylegesen a tehergépjármű vezetője – mint természetes személy – okozza; ha többen vannak kármegosztás is felmerülhet (építkezésenként több év során többtucat behajtással lehet számolni). A felelősségi láncban a sofőr munkaadója következik (fuvarozó cég, tehergépjármű tulajdonosa, üzemben tartója), amely esetenként egybe eshet a tűzéppel is. Ez az első személyi kör a tehergépjárműhöz és annak rakományához kapcsolódik szorosabban; a tényleges építkezéstől (a cél) gyakorlatilag független, mégis annak megvalósulása érdekében fejt ki – adott esetben károkozó – tevékenységét. A hozzájuk kapcsolódó második személyi kör az ingatlanon történő építkezéshez szakmai szempontból kapcsolódik: a fuvart – jellemzően telefonon – megrendelő munkás, az építési (al)vállalkozó (vállalkozók láncolata). A harmadik kör pedig az építkezéshez a pénzügyi keretet és az ingatlant biztosító köre (az építető, aki esetenként eltér az ingatlan jogszerű használatától, tulajdonosától/tulajdonosaitól). Megfigyelhető, hogy a kár bekövetkezésétől számított okozatisági kapcsolat folyamatosan gyengül a sofőrt az

ingatlan tulajdonossal összekötő „hosszú” láncolat során; ellenben a pénzügyi érdekelttség (a haszon) és a károkért való helytállás pénzügyi képessége növekszik. Az új szabályozásban az „elvi” engedély-kérelem benyújtásával a harmadik kör is vállalja a kárfelelősséget.

#### **A 4. §-hoz**

Eljárásjogi rendelkezések, melyek egyrészt az ügyfél kérelem benyújtására, másrészt a hatóság ügyintézési határidejéről rendelkeznek. Utóbbira az Ákr. 50. § (3) bekezdése ad lehetőséget, amely szerint a 60 napos ügyintézési határidőnél rövidebb határidőt jogszabály megállapíthat. A rövidebb határidő azonban csak akkor irányadó, ha az ügyfelet nem szükséges hiánypótlásra felhívni.

#### **Az 5. §-hoz**

A rendelkezések a kérelem visszautasításának esetköreit sorolják fel, melyek nem csak a kérelemkor, hanem a hozzájárulás érvényességi ideje (akár 3-6 év) alatt is felmerülhetnek; utóbbi esetben a hozzájárulást visszavonja, az a továbbiakban már nem lesz érvényes.

A cél miatti visszautasítás egyik esete, ha ugyan volt pozitív eredménnyel végződő településképi bejelentési eljárás, de az építkezés során eltérnek attól. Az önkormányzat véleménye (akárcsak a HÉSZ-nek való meg nem felelésről szóló állásfoglalás) ugyan nem kötelező erejű, de a közút kezelője sem köteles megengedni a túlsúlyos tehergépjárművek behajtását a „relatív” súlykorlátozással érintett útszakaszokra. Csak az kaphat behajtási engedélyt, aki betartja a helyi „építés-esztétikai” szabályokat is. Egy másik eset a célingatlan esetleges szabályozatlansága (a szabályozási tervben „piros” vonallal érintettsége), amely helyzet ugyan a más hatóság hatáskörében lévő telekalakítást (az önkormányzat állásfoglalását itt is kikérik) önmagában nem akadályozza. Az ilyen ingatlanokra túlsúllyal való behajtás nem engedélyezése nem a jogi helyzet tisztázását akadályozza (az kívánatos), hanem a tényhelyzet gyors és lényeges megváltozásához nem ad többlettámogatást. Harmadik – a fentieket csak részben fedő – esetkör, hogy a céltevékenység jogszerűtlenségének megítélése más – különösen építési – hatóságra tartozik. Ha az adott építési tevékenységet nem engedélyezték, vagy azt utólag jogszerűtlennek találták, indokolt, hogy az oda/onnán történő túlsúlyos tehergépjármű-forgalom se legyen engedélyezve.

#### **A 6. §-hoz**

A rendelkezések az elvi közútkezelői hozzájárulás érvényességi idejéről, és annak meghosszabbíthatóságáról rendelkeznek. A meghosszabbítás igénye esetén vagy az eredeti kérelemben foglaltak irányadók (az építkezésre vonatkozó adatok nem változtak, csak tovább tart), vagy csak olyan változások történtek, melyekre a hozzájárulás megadható.

#### **A 7. §-hoz**

A rendelkezések egyrészt tisztázzák, hogy a hatóság a hozzájárulás érvényességi ideje alatt „nem gondolhatja meg magát”, hacsak nincs rá külső oka (pl. az irányadó jogszabályok módosultak, illetve az építkezés adatai megváltoznak). Másrészt az ügyfél számára írja elő, hogy jelentse le tevékenységének befejeződését, ami megkönnyíti a közútkezelő számára az út állapotának

felmérését, illetve az esetleg keletkezett károk mielőbbi helyreállítását, helyreállíttatását, ami az ügyfél számára is kedvezőbb.

#### **A 8. §-hoz**

Lehetővé teszi, hogy a hatóság már az elvi hozzájárulás során - tehát még jóval a tényleges áru fuvarozás megkezdése előtt - olyan feltételrendszert írjon elő az ügyfél számára, amely segíti a későbbi anyagszállítás megtervezését/-szervezését.

#### **A 9. §-hoz**

A rendelkezések rögzítik, hogy az eseti közútkezelési hozzájárulás mindenképpen - tehát nem csak építkezésnél - szükséges a túlsúllyal történő behajtás esetén. Ez iránti kérelem előterjesztési köre - a gyakorlati tapasztalatokra tekintettel - tágabb, mint az elvi közútkezelői hozzájárulás esetén.

#### **A 10. §-hoz**

*A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 17. melléklet B. pontja szerint a forgalmi engedély tartalmazza a jármű „F - megengedett legnagyobb össztömege (kg)” rovatot. A szabályozás kialakítása két – a fuvarozási gyakorlat által igazolható – feltételezésen alapul: (1) annyit raknak a tehergépjárműre, hogy „felfelé” nem lépi túl a jármű technikai korlátait, mert egyrészt a jogkövető magatartás (ártatlanság vélelme) alapvetés, illetve a túllépés a tulajdonos/üzemben tartó számára is túl nagy kockázatot jelentene, (2) megrakodva „lefelé” a lehető legkevesébé térnek el a megengedett legnagyobb össztömegtől, hiszen a gazdaságosság vezérelv (kis súlyt kis teherautóval szállítanak, nagy súlyt naggyal, illetve ezek megfelelő kombinációjával többször, de a lehető legkevesebbszer fordulnak). Az építkezések megrendelői oldalára is az jellemző, hogy a fuvar költség optimalizálása céljából a lehető legjobban megrakodott tehergépjárműve(ke)t rendel. Ezekre tekintettel a jogszabály felállít egy olyan megdönthető vélelmet, amely a tehergépjárművek súlyát a megengedett legnagyobb össztömeggel egyezőnek tekinti. A megdöntés például az NFM rendeletnek megfelelő mérést tanúsító dokumentumnak a behajtási kérelem mellékleteként való beadásával, vagy akár az „eseti” engedély helyszíni ellenőrzéskor való átadásával történhet.*

#### **A 11. §-hoz**

A rendelkezések egyes eljárási részkérdéseket tisztáznak.

#### **A 12. §-hoz**

A rendelkezések egyrészt az eseti közútkezelői hozzájárulás megtagadásának esetköreit sorolják fel. Legfontosabb, hogy a kérelem vizsgálatának megkezdésekor azt kell tisztázni, hogy építkezésre történik-e a behajtás, s ha igen, van-e érvényes elvi közútkezelői hozzájárulás. Másrészt a hatóság az eseti hozzájárulásban rögzíti az útvonalat. Harmadrészt pedig utalás történik arra, hogy az útvonalengedély az adott napon, illetve időjárás, vagy egyéb körülményektől függően még lehet ekkor túlsúllyal járhatatlan - ennek megítélése nem a hatóság felelőssége.

#### **A 13–15. §-hoz**



A záró rendelkezésekben a jogalkotó egyrészt hatályon kívül helyezi a jelenleg azonos esetkörre alkalmazandó jogszabályt; a változás a hatáskört meghatározó önkormányzati szervezeti és működési szabályzatban is átvezetődik. Másrészt - tekintettel arra, hogy az esetkörre alkalmazandó jogi szabályozás több területen lényegesen változik és a kihirdetést az ünnepi időszak követi - megfelelően hosszú felkészülési időt biztosít az ügyfelek számára.