

TSM KISOKOS

- A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGÉRT
- ÚTJAINK VÉDELMEÉRT
- AZ EGYENLŐ FELTÉTELEKÉRT



NEMZETI TENGELYSÚLYMÉRŐ RENDSZER

MI A NEMZETI TENGELYSÜLYMÉRŐ RENDSZER (TSM)?

A TSM rendszer egy olyan összetett mérési hálózat, amely képes a járművek tengelyterhelését megállítással nélkül, menet közben lemérni és meghatározni azok össztömegét, lehetővé téve a jogszabályellenesen túlterhelt tehergépjárművek forgalomból való kiszűrését és bírságolását.

A szabálysértő módon túlterhelt tehergépjárművek azonosítása korábban szűrőpróbaszerűen, a forgalomból való kitereléssel és helyszíni méréssel történt. A TSM rendszer ezzel szemben a 89 mérőhely 107 mérőállomásán telepített, útburkolatba süllyesztett érzékelők segítségével, mozgás közben határozza meg a mérőállomáson áthaladó járművek tengelyterhelését és össztömegét.

Az új módszernek köszönhetően az ellenőrzési lefedettség a korábbi 2 százalékról 50 százalék fölé nő. A TSM működésével várhatóan csökken a tehergépjárművek részvételével bekövetkező balesetek kockázata és kimenetelének súlyossága, lassul az utak állapotromlása és jelentősen javul a szabályokat betartó fuvarozók versenyhelyzete.



MIÉRT VAN SZÜKSÉG A TSM RENDSZER BEVEZETÉSÉRE?

A tehergépjárművek terhelésének hatékonyabb ellenőrzését elsősorban három szempont indokolja:

1. A közlekedés biztonságának javítása

A túlterhelt járművek fokozott baleseti kockázatot hordoznak, többek között a megnövekedett fékút, a rosszabb irányíthatóság miatt.

Ezek a járművek nagyobb valószínűséggel okoznak balesetet, és a balesetek is sokkal nagyobb arányban járhatnak súlyos személyi sérüléssel vagy végződhetnek halálessel. A túlterhelt közlekedő tehergépjárművek visszaszorításával ezeknek a baleseteknek jó része elkerülhető, vagy enyhébb kimenetelű lehet.

2. Az úthálózat állapotának védelme

A túlterhelt járművek jelentősen felgyorsítják a közutak amortizációját.

Egy szabályosan közlekedő 40 tonnás járműszerelvénnyel okozott útrongálás több ezer személygépkocsi okozta burkolatállapot-romlás mértékével egyenlő, egy túlterhelt jármű ennek többszörösét okozza. A túlterhelt járművek okozta útburkolati kár mértéke több tízmilliárd forint évente. A hagyományos módszerekkel (szűrőpróbaszerű kiterelés utáni mobilkészülök mérésekkel) e káros gyakorlat nem szorítható vissza az elvárható hatékonysággal.

3. A fuvarozói versenyegyenlőség előmozdítása

A túlterhelt közlekedő járművekkel nagyobb haszon érhető el, ez rontja a jogkövető magatartású vállalkozók piaci helyzetét.

A TSM rendszer elősegíti az egyenlő feltételek megteremtését és kiszűri a szabályokat áthágó vállalkozókat: a versenyhelyzet kiegyenlítődik a fuvarozók között, a versenyelőny megszűnik a jogszabályt sértő módon közlekedők számára.

HOGYAN MŰKÖDIK?

A TSM rendszer az útdíjellenőrzési rendszer (UD rendszer) meglévő elemeire épül. Az UD rendszer ellenőrző eszközei mellett a mérőállomásokon az útburkolatba olyan érzékelők (WIM szenzorok – Weigh In Motion) telepítése történt meg, amelyek képesek a járművek tengelyterhelését mozgás közben meghatározni. A rendszer a mérések alapján állapítja meg a jármű össztömegét.

Ezen felül működik egy központi hatósági ellenőrző rendszer, mely az UD rendszerből megkapja a mérőpontokon felvett adatokat. Ez a központi informatikai rendszer az áthaladást követően a rendszám és a mérési eredmények, valamint a különböző szakrendszerekből származó adatok (mennyi a tehergépkocsi megengedett össztömege, tengelyterhelése, mentességi körbe tartozik-e, van-e közútkezelői hozzájárulása) összevetése alapján megállapítja, hogy az adott jármű össztömege és tengelyterhelése megfelel-e a jogszabályoknak. A központi hatósági ellenőrző rendszert a helyszíni ellenőrzést végző munkatársak informatikai eszközök segítségével érik el.

Ha a rendszer a felvett adatok alapján jogszabálysértő túlterheltséget jelez, a bírságolás folyamata kétféleképpen is történhet:



Előszűrés és helyszíni ellenőrzés alapján történő bírság kiszabása

Objektív felelősség alapján történő bírságolás

1. A mérési pontokon történő áthaladáskor az útburkolatba épített WIM szenzorok és a kiértékelő egység meghatározzák a jármű tengelyterheléseit és össztömegét, a mérőpontokon telepített kamerák a járműről képeket készítenek, amely alapján a rendszer azonosítja a rendszámot, a jármű honosságát, valamint a tengelyek számát és a járműkategóriát.

2. A helyszíni ellenőrzésre történő kiválasztás a mérési eredmények alapján történik. Azokat a járműveket, amelyeknél a rendszer össztömegben és tengelyterhelésben túlterhelést jelez, a közúti ellenőr a forgalomból kiterelheti és helyszíni mérés alapján megállapítja, hogy a jármű szabályosan közlekedett-e vagy indokolt a bírság kiszabása.

2. A rendszer a hiteles mérési adatok alapján megállapítja, hogy a jármű a jogszabályokban meghatározott feltételeknek megfelelően közlekedik, vagy túlterhelt.

3. A kiterelést és a hitelesített mérést követően, súlyos jogsértés esetén a gépjárművezető köteles megszüntetni a gépjármű túlterheltségét.

3. Amennyiben a jogsértő járművet a helyszíni ellenőrzésre kiterelik, a TSM rendszer hiteles mérési adatai alapján megtörténik a bírság kiszabása. Súlyos jogsértés esetén a gépjárművezető köteles megszüntetni a gépjármű túlterheltségét.

3. Amennyiben a jogsértő járművet nem állítják meg, a jármű üzemben tartója postai úton kapja meg a bírsághatározatot.

A rendszer nagy előnye még, hogy a szabályos terheléssel közlekedő tehergépjárműveknek ezután nem kell megszakítaniuk fuvarfeladatukat, mivel azokat nem fogják súlymérés céljából ellenőrzésre kiterelni.

A TSM előszűrő funkcionalitással 2017. március 31. óta működik. Így már nem találomra, hanem mért adatok alapján választják ki a közúti ellenőrök a forgalomból a túlterhelt tehergépjárműveket.

2017. szeptember 19-én elindult a rendszer objektív felelősség elve alapján működő ága, amely a bírságolást a jármű megállítása nélkül is lehetővé teszi. A TSM automatikusan mér, azonban 2018. május 31-ig még nem bírsághatározatot, hanem figyelmeztetést küld az üzemben tartóknak.

MÉRÉSI PONTOSSÁG

A WIM-szenzorok mérési pontosságát a mérésügyi hatóság határozza meg.

Az egyes mérőhelyek fizikai adottságai miatt a mérési pontosság minimális eltérést mutathat, a bírságolás alapjául ezért minden esetben ezzel az eltéréssel helyesbített értékek szolgálnak. A rendszer a mérési eredményt korrigálja a pontossági értékkel, és a korrigált érték alapján vizsgálja az áthaladás szabályosságát. Ez szavatolja, hogy semmiképpen ne kaphasson bírságot olyan jármű, amely nem lépi át a megengedett súlyhatárt.

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy bírságolást von maga után minden olyan cselekmény, amely a mérés eredményének befolyásolására irányul. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. §-a szerint a „Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer keretében végzett mérés eredménye befolyásolásának tilalmára vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők”. Minden olyan esetet, amikor a rendszer túlterhelt járművet vagy mérésbefolyásolási szándékot észlel, a rendszert üzemeltető munkatársak ellenőrzik a kameraképet és a beérkezett adatokat, ami alapján megállapítható, hogy a jármű vezetője a mérés eredményét megpróbálta-e befolyásolni.





BÍRSÁGOLÁS

A rendszer bevezetése nem keletkeztet újabb fizetési kötelezettséget az érintett vállalkozások számára, ugyanakkor hathatósan elősegíti a korábban is elvárt jogszabályi követelmények érvényesülését.

A TSM rendszer célja nem a bírságokból származó költségvetési bevételek növelése, hanem a jogkövető magatartás előmozdítása. Ezzel összhangban a rendszer elindulása nem hoz lényegi változást a bírságtételek tekintetében.

A bírságtételek pontos mértékéről, a megállítást nélküli, objektív eljárásra vonatkozóan a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. Rendelet 4. számú mellékletéből, megállítástos közúti ellenőrzésre vonatkozóan a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. Rendelet 8. számú mellékletéből, vagy a www.tengelysulymeres.hu oldalról tájékozódhat!

FONTOS: A rendszer alkalmas a motorkerékpárok, személyautók, utánfutók, trélerek és lakókocsik megmérésére is, azonban a jogszabályi környezetnek megfelelően e járművek üzemben tartóinak nem küld bírsághatározatot. E körülmény természetesen nem mentesíti a felsorolt járművek tulajdonosait a járművek terhelésével kapcsolatos jogszabályi előírások betartása alól.

A TSM RENDSZER ELŐNYÖS HATÁSAI

- Csökken a túlterhelt tehergépjárművek által okozott, sokszor emberéletet is követelő, súlyos és tragikus balesetek bekövetkezésének kockázata.
- Éves szinten több milliárd forint értékű útburkolati kár előzhető meg.
- A versenyhelyzet kiegyenlítődik a fuvarozók között, a visszaélések nem biztosítanak versenyelőnyt a jogszabályt sértő módon közlekedők számára.
- Csökken a közúton a tengelyterhelés- és össztömegmérés átfutási ideje, és a szabályosan közlekedő tehergépjárműveknek nem kell a kitereléssel történő helyszíni mérés alá vetniük magukat.
- Az objektív felelősség bevezetésével a közigazgatási eljárási ügyek hatékonyabb lebonyolításával csökken az átfutási idő.
- A jelenlegi 2%-ról várhatóan 50% felettire nő az ellenőrzési lefedettség a tengelysúlymérés tekintetében.
- Rövidtávon nő, hosszútávon (a megemelkedő ellenőrzési lefedettség és így a jogkövető magatartás általánossá válása miatt) csökken a bírságok száma.
- Közép-, illetve hosszútávon lényegesen csökken a túlterhelt tehergépjármű-forgalom.
- Érvényesül a társadalmi igazságosság elve, azaz az útrongáló fizet, nem kollektíven az adófizetők.



