

KLEINER TSM-RATGEBER

- FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEIT
- FÜR DEN SCHUTZ UNSERER STRASSEN
- FÜR FAIRE BEDINGUNGEN



NATIONALE ACHSLAST-MESSSYSTEM

WAS IST DAS NATIONALE ACHSLAST-MESSSYSTEM (UNG. NEMZETI TENGELYSÜLYMÉRŐ RENDSZER, ABGEKÜRZT TSM)?

Beim TSM-System handelt es sich um ein komplexes Messnetz, mit dessen Hilfe während der Fahrt, ohne anhalten zu müssen, die Achslast gemessen und die Gesamtmasse bestimmt werden kann, wodurch unrechtmäßig überladene Lkw-Fahrzeuge aus dem Verkehr filtriert und bestraft werden können.

Früher wurden stichprobenartig Lastkraftwagen aus dem Verkehr gezogen und vor Ort gemessen, um unrechtmäßig überladene Lastkraftwagen zu identifizieren. Demgegenüber wird beim TSM-System die Gesamtmasse der Achslast der vorbeifahrenden LKWs an 107 Messstationen bei 89 Messpunkten, mithilfe von in den Straßenbelag inkorporierten Sensoren, während der Fahrt bestimmt.

Dank der neuen Methode steigt die Kontrollabdeckung von den früheren 2 auf über 50 Prozent. Es wird erwartet, dass sich durch das TSM das Risiko und der Schweregrad von Unfällen mit Lastkraftwagen verringern wird, die Verschlechterung der Straßenbedingungen verlangsamt werden kann, und sich die Wettbewerbsfähigkeit jener Transportunternehmer, welche die Regeln einhalten, signifikant erhöhen wird.



WARUM IST DIE EINFÜHRUNG DES TSM-SYSTEMS NOTWENDIG?

In erster Linie sprechen drei Kriterien für eine effektivere Kontrolle der Beladung von Lkws:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Überlastete Fahrzeuge verfügen über ein erhöhtes Unfallrisiko, unter anderem aufgrund des erhöhten Bremsweges und der schlechteren Lenkbarkeit.

Diese Fahrzeuge verursachen mit größerer Wahrscheinlichkeit Unfälle, die des Weiteren zu einem viel größeren Anteil zu schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen. Durch das Zurückdrängen überlasteter Lastwagen können viele dieser Unfälle ganz, beziehungsweise ein schwerer Ausgang vermieden werden.

2. Schutz des Zustands des Straßennetzes

Überladene Fahrzeuge tragen erheblich zur Beschleunigung der Amortisation der Straßen bei.

Die Beschädigung, die durch einen ordnungsgemäß fahrenden Lkw mit einer Masse von 40 Tonnen verursacht wird, entspricht dem Ausmaß der von mehreren tausend Pkws verursachten Beschädigung des Straßenbelags; ein überladenes Fahrzeug verursacht das Mehrfache davon. Das Ausmaß der Straßenschäden, die durch überladene Fahrzeuge verursacht werden, beträgt mehrere Milliarden Forint pro Jahr. Durch die Verwendung herkömmlicher Methoden (stichprobenartige Messungen mit mobilen Messgeräten) kann diese schädliche Praxis nicht mit der erwarteten Wirksamkeit zurückgedrängt werden.

3. Förderung der Wettbewerbsgleichheit bei Transportunternehmen

Überladene Fahrzeuge können größere Vorteile erzielen, was sich nachteilig auf die Marktposition legitimer Unternehmer auswirkt.

Das TSM-System fördert die Schaffung von gleichen Wettbewerbsbedingungen und eliminiert Unternehmer, die die Regeln überschreiten: die Wettbewerbssituation zwischen den Transportunternehmen wird ausgeglichen, der Wettbewerbsvorteil jener, die gegen das Gesetz verstoßen, verschwindet.

WIE FUNKTIONIERT ES?

Das TSM-System basiert auf vorhandene Elemente des Mautkontrollsystems (ung. útdíjellenőrzési rendszer, kurz UD). Zusätzlich zu den UD-Systemsteuergeräten wurden auf den Messstationen Sensoren (WIM-Sensoren - Weigh In Motion) in den Straßenbelag installiert, die in der Lage sind, die Achslast von Fahrzeugen während der Fahrt zu ermitteln. Das System bestimmt anhand der Messungen das Gesamtgewicht des Fahrzeugs.

Zusätzlich gibt es ein zentrales amtliches Kontrollsystem, welches vom UD-System Daten von den Messpunkten empfängt. Dieses zentrale IT-System bestimmt nach dem Durchfahren anhand des Vergleichs des Kfz-Kennzeichens und der Messergebnisse sowie der Daten der verschiedenen Systeme (wie hoch ist das zulässige Gesamtgewicht und die Achslast des Lkws, fällt er unter eine Freistellungsregelung, wurde der Straßenbetreiberbeitrag entrichtet?), ob das Gesamtgewicht und die Achslast eines bestimmten Fahrzeugs den Vorschriften entspricht. Die Mitarbeiter können durch IT-Tools vor Ort auf das zentrale Kontrollsystem zugreifen.

Wenn das System aufgrund der aufgezeichneten Daten eine Rechtsverletzung anzeigt, kann der Bestrafungsprozess auf zwei Arten erfolgen:



Verhängung einer Geldbuße aufgrund von Vorabkontrollen und Vor-Ort-Kontrollen

Verhängung einer Geldbuße aufgrund von objektiver Haftung

1. Beim Durchfahren der Messpunkte ermitteln die in den Straßenbelag eingebauten WIM-Sensoren sowie die Auswerteeinheit die Achslast und die Gesamtmasse des Fahrzeugs, und die an den Messstellen installierten Kameras zeichnen Bilder des Fahrzeugs auf, mit deren Hilfe die Registriernummer, die Nationalität des Fahrzeuges, Achsenanzahl und Fahrzeugkategorie identifiziert werden können.

2. Die Auswahl für Vor-Ort-Kontrollen basiert auf den Messergebnissen. Fahrzeuge, bei denen das System eine Überlastung der Gesamtmasse bzw. Achslasten feststellt, können vom Straßenverkehrsinspektor aus dem Verkehr gezogen werden, und anhand von Vor-Ort-Messungen wird dann festgestellt, ob das Fahrzeug ordnungsgemäß gefahren ist oder ob die Verhängung einer Geldbuße gerechtfertigt ist.

2. Das System bestimmt anhand der authentisierten Messdaten, ob das Fahrzeug den gesetzlich festgelegten Bedingungen entsprechend fährt oder überladen ist.

3. Nach einer verifizierter Messung muss der Fahrer im Falle eines schweren Verstoßes die Fahrzeugüberladung beseitigen.

3. Wird das nicht regelkonforme Fahrzeug zu einer vor-Ort-Kontrolle aus dem Verkehr gezogen, so wird auf Grundlage der authentisierten Messdaten des TSM-Systems die Geldbuße bestimmt. Im Falle einer schweren Rechtsverletzung ist der Fahrer dazu verpflichtet, die Überladung des Fahrzeuges zu beseitigen.

3. Wird das gegen das Gesetz verstoßende Fahrzeug nicht angehalten, erhält der Fahrzeughalter eine Geldstrafe per Post.

Der große Vorteil des Systems besteht des Weiteren darin, dass rechtmäßig verkehrende Lastkraftwagen ihre Fahrt nicht unterbrechen müssen, da sie zum Wiegen nicht aus dem Verkehr gezogen werden müssen.

Das TSM-System mit der Vorfilter-Funktion ist seit dem 31. März 2017 in Betrieb. So können die Straßenverkehrsinspektoren nicht mehr nur auf gut Glück, sondern auf der Grundlage von gemessenen Daten die überfüllten Lastwagen aus dem Verkehr ziehen.

Am 19. September 2017 startete jene Linie des Systems, welche auf dem Grundsatz der objektiven Haftung beruht, das heißt bei welcher Geldbußen verhängt werden können, ohne das Fahrzeug anhalten zu müssen. Das TSM misst automatisch, aber bis zum 31. Mai 2018 werden keine Geldstrafen verhängt, sondern nur eine Warnung an die Halter gesendet.

MESSGENAUIGKEIT

Die Messgenauigkeit der WIM-Sensoren wird vom Amt für Messtechnik festgelegt.

Aufgrund der physikalischen Eigenschaften der einzelnen Messstellen kann bei der Messung eine minimale Abweichung vorkommen, als Basis für die Bußsumme dienen immer die um diese Abweichung korrigierten Werte. Das System korrigiert das Messergebnis entsprechend des Genauigkeitswertes, und überprüft anhand des korrigierten Wertes die Regelmäßigkeit der Fahrt. Dadurch wird sichergestellt, dass kein Fahrzeug, das die zulässige Geschwindigkeitsgrenze nicht überschreitet, eine Strafe erhält.

Es ist wichtig darauf aufmerksam zu machen, dass jede Maßnahme, die das Ergebnis der Messung beeinflusst, zur Verhängung von Geldstrafen führt. Gemäß §20 des I. Gesetzes aus dem Jahre 1988 über die Straßenverkehrsordnung können "jene, die gegen die Bestimmungen bezüglich des Verbotes der Beeinflussung des Ergebnisses des im Rahmen des Achslastmesssystems durchgeführten Messungen verstoßen, zu Bußzahlungen verpflichtet werden". In jedem Fall, bei dem das System eine Überlastung oder eine absichtliche Beeinflussung der Messung erfasst, kontrollieren die das System betreibende Mitarbeiter die Kamerabilder und die empfangenen Daten, und können anhand dieser feststellen, ob der Lenker des Fahrzeugs versucht hat, das Messergebnis zu beeinflussen.





BUSSGELDER

Die Einführung des Systems wird keine zusätzlichen Kosten für die betroffenen Unternehmen schaffen, aber bei der Durchsetzung der bereits zuvor erforderlichen rechtlichen Anforderungen behilflich sein.

Der Zweck des TSM-Systems besteht nicht darin, die Budgeteinnahmen aus Bußgeldern zu erhöhen, sondern legales Verhalten zu fördern. Folglich wird die Einführung des Systems keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf Geldbußen bewirken.

Weitere Informationen finden Sie in der Beilage Nr. 4 der Regierungsverordnung 410/2007. (XII. 29.) bezüglich der genauen Höhe der Geldbußen, dem Kreis der Verkehrsverstöße, bei denen ohne Anhalten und durch ein objektives Verfahren eine Geldbuße verhängt wird, der Höhe der Bußgelder im Falle von Verstößen gegen Bestimmungen bezüglich dieser Tätigkeiten, sowie der Regeln ihrer Verwendung und der Bedingungen der Mitwirkung während der Kontrolle, in der Beilage Nr. 8 der Regierungsverordnung 156/2009. (VII. 29.) bezüglich der Höhe der Bußgelder, die im Falle der Verletzung einzelner Vorschriften in Bezug auf den Güterkraftverkehr, den Personenverkehr und den Straßenverkehr im Rahmen von Verkehrskontrollen vor Ort verhängt werden können, sowie der behördlichen Aufgaben in Zusammenhang mit der Verhängung von Bußgeldern, beziehungsweise auf der Seite [www.tengelysulymeres.hu!](http://www.tengelysulymeres.hu)

WICHTIG: Das System ist auch für die Abmessung von Motorrädern, Autos, Anhängern, Trailern und Wohnwagen geeignet, stellt jedoch den Haltern dieser Fahrzeuge gemäß den gesetzlichen Bestimmungen keine Geldbußen aus. Dieser Umstand entbindet die Besitzer dieser Fahrzeuge natürlich nicht von der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften bezüglich des Beladens von Fahrzeugen.

DIE POSITIVEN AUSWIRKUNGEN DES TSM-SYSTEMS

- Das Risiko schwerer und tragischer Unfälle durch überlastete Lastkraftwagen, die oft auch Menschenleben kosten, wird gesenkt.
- Jährlich können Straßenbelagsschäden im Wert von mehreren Milliarden Forint vermieden werden.
- Der Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen wird ausgeglichen, Missbrauch bietet keinen Wettbewerbsvorteil für diejenigen, die gegen das Gesetz verstoßen.
- Die Dauer der Achslast- und Gesamtlastmessung auf den Straßen wird reduziert, und rechtmäßig verkehrende Lkws müssen nicht vor Ort angehalten und gewogen werden.
- Mit der Einführung der objektiven Haftung verringert sich durch eine effizientere Abwicklung von Verwaltungsverfahren die Verfahrensdauer.
- Es kann eine Erhöhung der Kontrollabdeckung in Bezug auf die Achslast von den derzeitigen 2% auf bis zu 50% erwartet werden.
- Die Anzahl der Geldbußen steigt kurzfristig an, wird aber (aufgrund der erhöhten Kontrollabdeckung und der dadurch entstehenden Verallgemeinerung des rechtmäßigen Verhaltens) langfristig gesenkt.
- Auf mittlere und lange Sicht wird der Verkehr von überladenen Lkws deutlich reduziert.
- Es gilt das Prinzip der sozialen Gerechtigkeit, das heißt es muss derjenige, der die Straßen beschädigt, und nicht das Kollektiv der Steuerzahler zahlen.



