

PRZEWODNIK PO TSM

- BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH
- OCHRONA WĘGIERSKICH DRÓG
- RÓWNE ZASADY



KRAJOWY SYSTEM POMIARU NACISKU NA OŚ

CZYM JEST KRAJOWY SYSTEM POMIARU NACISKU NA OŚ (TSM)?

TSM jest złożonym sieciowym systemem pomiarowym umożliwiającym mierzenie nacisku na oś pojazdu i ustalenie jego łącznej masy bez potrzeby zatrzymywania pojazdu, co umożliwia wyławianie przeciążonych pojazdów ciężarowych i nakładanie opłat dodatkowych.

Do tej pory pojazdy ciężarowe, które naruszały przepisy wskutek nadmiernego obciążenia, były wykrywane losowo poprzez zatrzymanie ich do kontroli i pomiar masy na miejscu. System TSM umożliwia natomiast pomiar masy brutto pojazdu za pośrednictwem 107 stacji pomiarowych rozmieszczonych w 89 punktach pomiarowych, wykorzystując czujniki zintegrowane z nawierzchnią drogi, które są w stanie zmierzyć nacisk na oś pojazdów przejeżdżających przez stację pomiarową.

Dzięki nowej metodzie odsetek pojazdów objętych kontrolą wzrósł z 2% do ponad 50%. Oczekuje się, że stosowanie TSM zmniejszy ryzyko i wagę wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych, spowolni tempo degradacji nawierzchni i znacząco zwiększy konkurencyjność przewoźników przestrzegających przepisów.



DLACZEGO KONIECZNE JEST WDROŻENIE SYSTEMU TSM?

Konieczność zwiększenia skuteczności kontroli masy pojazdów ciężarowych wynika z trzech głównych czynników:

1. Polepszenie bezpieczeństwa na drogach

Pojazdy przeciążone stwarzają większe ryzyko wypadków, m. in. ze względu na dłuższą drogę hamowania i mniejszą sterowność.

Przeciążenie pojazdu zwiększa prawdopodobieństwo wypadku, a w razie jego zajścia, również prawdopodobieństwo poważnych obrażeń lub śmierci. Dzięki wyeliminowaniu przeciążonych pojazdów ciężarowych z ruchu można uniknąć wielu takich wypadków i ograniczyć ich konsekwencje.

2. Utrzymanie stanu sieci dróg

Pojazdy przeciążone znacząco wpływają na pogorszenie nawierzchni dróg publicznych.

Stopień pogorszenia stanu nawierzchni spowodowanego przez zespół pojazdów przegubowych o masie 40 ton jest równy szkodom wyrządzonym przez kilka tysięcy pojazdów osobowych, a wzrasta jeszcze bardziej, gdy pojazd jest przeciążony. Szkody w nawierzchni dróg spowodowane przeciążonymi pojazdami szacuje się na dziesiątki miliardów forintów rocznie. Tej szkodliwej praktyki nie można w zadowalającym stopniu ograniczyć, korzystając z metod tradycyjnych (pomiaru urządzeniami mobilnymi po wyrwykowym zatrzymaniu pojazdu do kontroli).

3. Wspieranie konkurencyjności przewoźników

Pojazdy przeciążone mogą generować większe zyski, co niekorzystnie wpływa na pozycję rynkową firm przestrzegających prawa.

System TSM pomaga ustalić równe zasady dla wszystkich i wyeliminować firmy naruszające przepisy. Środowisko konkurencyjne przewoźników będzie bardziej zrównoważone, a przewoźnicy działający z naruszeniem przepisów nie będą mogli już korzystać z tej przewagi konkurencyjnej.

JAK DZIAŁA SYSTEM?

System TSM jest powiązany z istniejącymi elementami systemu egzekwowania opłat (UD). Środki kontroli systemu opłat UD są połączone z czujnikami zintegrowanymi z nawierzchnią drogi w punktach pomiarowych (czujniki WIM – masa w ruchu), które są w stanie ustalić nacisk na oś pojazdu w trakcie ruchu. Na podstawie pomiarów system ustala masę pojazdu brutto.

Dodatkową kontrolę sprawuje organ centralny, który otrzymuje dane z punktów pomiarowych systemu opłat UD. Centralny system informatyczny ustala, czy masa brutto i nacisk na oś danego pojazdu są zgodne z przepisami, porównując numer rejestracyjny/tablicę rejestracyjną, dane pomiaru i informacje otrzymane z rozmaitych systemów technicznych (maksymalna dopuszczalna masa brutto pojazdu, nacisk na oś, zastosowanie wyłączników lub zgoda zarządzającego drogą). Personel kontrolujący pojazdy na miejscu może uzyskiwać dostęp do systemu kontroli organu centralnego poprzez urządzenia informatyczne.

Jeśli system, w oparciu o zapisane dane, wskaże, że pojazd jest przeciążony niezgodnie z przepisami, zastosowanie sankcji może nastąpić dwójako:



Nalożenie opłaty dodatkowej na podstawie filtrowania wstępnego i kontroli na miejscu

Opłata dodatkowa na zasadzie odpowiedzialności obiektywnej

1. Gdy pojazd mija punkty pomiaru, czujniki WIM zintegrowane z nawierzchnią drogi i jednostka oceniająca określają nacisk na oś i masę brutto pojazdu, kamery zainstalowane w punktach pomiarowych wykonują zdjęcia pojazdu, a system na podstawie tych danych ustala numer rejestracyjny/numer tablicy, kraj pochodzenia pojazdu, liczbę osi i kategorię pojazdu.

2. Pojazdy są typowane do kontroli na miejscu na podstawie wyników pomiarów. Pojazdy, w przypadku których system wykryje nadmierną masę brutto lub nacisk na oś, mogą być zatrzymywane do kontroli przez funkcjonariusza służby ruchu drogowego, który dokonuje pomiaru na miejscu i ustala, czy pojazd spełnia wymagania ruchu drogowego, czy też konieczne jest nalożenie opłaty dodatkowej.

2. System wykorzystuje potwierdzone dane pomiarów do ustalenia, czy pojazd spełnia wymagania określone w przepisach, czy też jest przeciążony.

3. Jeśli po zatrzymaniu pojazdu do kontroli i dokonaniu pomiaru okaże się, że naruszenie ma charakter poważny, kierowca musi doprowadzić pojazd do stanu nieprzeciążonego.

3. Jeśli pojazd naruszający przepisy zostanie zatrzymany do kontroli na miejscu, opłatę dodatkową nakłada się na podstawie certyfikowanych danych pomiaru w systemie TSM. Jeśli naruszenie ma charakter poważny, kierowca musi doprowadzić pojazd do stanu nieprzeciążonego.

3. Jeśli pojazd naruszający przepisy nie zostanie zatrzymany, obsługujący pojazd otrzyma decyzję o nalożeniu opłaty dodatkowej pocztą.

Istotną zaletą systemu jest fakt, że pojazdy ciężarowe przewożące ładunki zgodnie z przepisami nie muszą przerywać jazdy, gdyż nie zostaną zatrzymane do kontroli na miejscu.

System TSM z funkcją wstępnego filtrowania działa od 31 marca 2017. Obecnie przeciążone pojazdy ciężarowe nie są już wyławiane z ruchu przez funkcjonariuszy służby ruchu drogowego w sposób losowy.

19 września 2017 r. uruchomiono mutację systemu funkcjonującą na zasadzie odpowiedzialności obiektywnej, która może nakładać opłaty dodatkowe bez zatrzymywania pojazdu. System TSM dokonuje automatycznych pomiarów, jednak do 31 maja 2018 będzie wysyłał obsługującym pojazdy jedynie ostrzeżenia, a nie decyzje o nalożeniu opłaty dodatkowej.

DOKŁADNOŚĆ POMIARÓW

Dokładność pomiarów dokonywanych przez czujniki WIM ustala urząd metrologiczny.

Ze względu na cechy fizyczne poszczególnych punktów pomiarowych mogą wystąpić drobne różnice w dokładności pomiarów, dlatego też przed nałożeniem opłaty dodatkowej zmierzone wartości są zawsze korygowane. System koryguje wynik pomiaru w granicach dokładności, sprawdzając czy przejeżdżające pojazdy stosują się do skorygowanej wartości. Takie rozwiązanie gwarantuje, że na pojazdy o masie nieprzekraczającej limitu nigdy nie zostanie nałożona opłata dodatkowa.

Należy pamiętać, że próby manipulowania wynikami pomiarów są karalne. Zgodnie z art. 20 ustawy nr I z roku 1988 o transporcie drogowym: „kto narusza postanowienia zakazujące manipulowania wynikami pomiarów dokonanych za pomocą krajowego systemu pomiarów nacisku na oś podlega karze grzywny”. W przypadku wykrycia przez system przeciążonego pojazdu lub próby manipulacji wynikami pomiaru personel obsługujący system sprawdzi zdjęcia z kamery i otrzymane dane, aby ustalić, czy kierowca pojazdu próbował manipulować wynikiem pomiaru.





NAKŁADANIE OPŁAT DODATKOWYCH

Wdrożenie systemu nie nakłada na objęte nim przedsiębiorstwa obowiązku uiszczania nowych płatności, jednak znacząco ułatwi egzekwowanie wymogów określonych w przepisach.

Celem systemu TMS nie jest zwiększenie przychodów budżetu z nakładanych opłat dodatkowych, lecz promowanie zachowań przestrzegających prawo. W związku z tym uruchomienie systemu nie spowoduje znaczących zmian liczby ani kwoty nakładanych opłat dodatkowych.

Więcej informacji o dokładnej wysokości opłat dodatkowych nakładanych bez zatrzymywania pojazdu w kontekście odpowiedzialności obiektywnej można znaleźć w Załączniku 4 do dekretu rządowego 410/2007 (z 29 grudnia) w sprawie zakresu wykroczeń drogowych karanych grzywną administracyjną, grzywnach nakładanych w przypadku naruszenia stosownych przepisów drogowych, zasadach przydzielania zebranych kwot i warunkach współpracy. Więcej informacji o kontroli drogowej po zatrzymaniu pojazdów można znaleźć w Załączniku 8 do dekretu rządowego 156/2009 (z 29 lipca) w sprawie grzywien nakładanych w przypadku naruszenia niektórych postanowień dotyczących przewozu towarów i osób i ruchu na drogach publicznych oraz obowiązków organów dotyczących nakładania grzywien, lub na stronie www.tengelysulymeres.hu.

WAŻNE: System jest w stanie mierzyć masę motocykli, samochodów osobowych, przyczep i pojazdów kempingowych, jednak – zgodnie z przepisami – posiadający te pojazdy nie będą otrzymywać decyzji o nałożeniu opłaty dodatkowej. Fakt ten nie zwalnia jednak właścicieli tych pojazdów od konieczności przestrzegania przepisów dotyczących masy pojazdów.

ZALETY SYSTEMU TSM

- Zmniejszenie ryzyka poważnych i tragicznych wypadków, często skutkujących śmiercią, spowodowanych przez przeciążone pojazdy.
- Zapobieganie uszkodzeniom nawierzchni dróg powodującym straty rzędu dziesiątek miliardów forintów.
- Wyrównanie konkurencji między przewoźnikami, niemożność uzyskania przewagi konkurencyjnej wskutek naruszenia przepisów.
- Skrócenie czasu pomiaru masy pojazdu i nacisku na oś na drogach publicznych – pojazdy ciężarowe przestrzegające przepisów nie będą zatrzymywane do kontroli i poddawane pomiarom na miejscu.
- Skrócenie czasu trwania administracyjnych procedur nakładania opłaty dodatkowej, spowodowane lepszym zarządzaniem wskutek wdrożenia zasady odpowiedzialności obiektywnej.
- Oczekiwany wzrost odsetka pojazdów o kontrolowanym nacisku na oś z 2% do 50%.
- Wzrost liczby opłat dodatkowych w krótkim okresie, a następnie spadek w okresie dłuższym (wskutek objęcia kontrolą większego odsetka pojazdów i rozpowszechnienia się zachowań zgodnych z prawem).
- Znaczny spadek liczby przeciążonych pojazdów ciężarowych na drogach w średnim i długim okresie.
- Realizacja zasady sprawiedliwości społecznej – za pogorszenie stanu dróg płacą osoby odpowiedzialne, a nie ogół podatników.



