

# Inteligentne tachografy. Szereg pytań bez odpowiedzi

data aktualizacji: 2019.01.31



Od 15 czerwca 2019 roku wszystkie nowe ciężarówki i autokary na terenie Unii Europejskiej, które obejmują wymóg posiadania tachografu, będą wyposażane w tzw. inteligentne tachografy.

**Inteligentne tachografy to temat dyskusji wielu środowisk związanych z transportem drogowym. Debata o nich urzędnicy w Parlamencie Europejskim, rząd polski wprowadza ustawę dostosowującą polskie prawo do unijnych regulacji, przewoźnicy i kierowcy uważnie śledzą, jakie jeszcze pomysły będą mieć eurodeputowani. Zmianom przyświeca idea poprawy bezpieczeństwa na drodze poprzez walkę z manipulowaniem zapisu czasu pracy kierowców. Jest też drugie dno związane z nierozstrzygniętym jeszcze Pakietem Mobilności. Jednak na razie wiemy tylko tyle, że urządzenia „smart” będą montowane na pokładzie nowych fabrycznie pojazdów od czerwca br.**

*Czego możemy się spodziewać w najbliższym czasie oraz jakie pytania pozostają bez odpowiedzi? Komentują eksperci Inelo.*

Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej od 15 czerwca 2019 roku wszystkie nowe ciężarówki i autokary na terenie Unii Europejskiej, które obejmują wymóg posiadania tachografu, będą wyposażane w tzw. inteligentne tachografy. Choć w tym momencie nie są one jeszcze dostępne na rynku, to wśród transportowców budzą wiele kontrowersji. Pojawiły się bowiem obawy związane z nadmiernym monitorowaniem pojazdu, co postrzegane jest jako inwigilacja przez służby kontrolne. Te zaś wypowiedziały walkę nieuczciwym przewoźnikom, gdyż inspektorzy w krajach UE w ostatnim czasie próbują ukrocić plagę manipulacji tachografami.

Kary dla przewoźników sięgające nawet 12 000 PLN za manipulacje przy tachografie wciąż nie są wystarczającym powodem do rezygnacji ze stosowania nielegalnych praktyk. Kierowcy notorycznie decydują się na korzystanie z magnesów w przypadku starszych wersji tacho lub - przy nowszych modelach - przedsiębiorcy inwestują w bardziej skomplikowane urządzenia, zakłócające rejestrację czasu jazdy. Szacuje się,

że średnio na 100 skontrolowanych pojazdów aż w co siódmym dochodzi do ingerencji w zapis tachografu – tłumaczy Mateusz Włoch, ekspert firmy INELO.

## **Nowe znaczy lepsze?**

Nowe – inteligentne – tachografy będą automatycznie rejestrowały początek, koniec trasy oraz położenie geograficzne pojazdu co trzy godziny jazdy. Ponadto wykrywalność manipulacji znacznie ułatwi możliwość zdalnej kontroli tzw. „wstępna preselekcja”. Inspektorzy, używając urządzeń krótkiego zasięgu, będą mieli możliwość odczytu z pojazdu tych danych, które mogą wskazywać na manipulacje. Wraz z tachografami IV generacji zostaną także wprowadzone nowe karty kierowców, przedsiębiorstw, kontrolne oraz inspekcyjne. Producenci zapewniają, że dotychczasowe dokumenty kierujących ciężarówką będą kompatybilne z inteligentnymi rejestratorami. Z kolei nowych kart będzie można używać również w starszych modelach tachografów.

## **UE ma swoje granice**

Piotr Żółty, ekspert ds. obsługi służb kontrolnych z Inelo: *Smart tachografy będą obowiązywały w państwach członkowskich UE, zaś w pozostałych miejscach, gdzie obowiązuje AETR [\[1\]](#), wciąż ten przepis nie jest wdrożony. Oznacza to, że tam nie będą obowiązkowe tachografy cyfrowe nowej generacji. W krajach unijnych wraz z nowym modelem czytnika będą wprowadzone inne karty – w tym także karty warsztatowe. Uwaga, bo jako jedyne nie są one kompatybilne z poprzednimi generacjami tacho. W konsekwencji, jeśli pojazd z UE z tachografem IV generacji będzie wymagał naprawy, sprawdzenia lub kalibracji poza krajami wspólnoty, może okazać się to po prostu niemożliwe.*

## **Na gwarancji**

O czym jeszcze przewoźnicy powinni pamiętać? - *Miedzy innymi o tym, że tachografy mają ściśle określony termin przydatności. Ważność certyfikatu przypisanego danemu urządzeniu wynosi 15 lat. Po tym czasie właściciel firmy transportowej jest zobligowany do wymiany czytnika cyfrowego na nowy. Koszt takiego urządzenia oscyluje obecnie w granicy 2 000 - 4 000 PLN, a może wzrosnąć w przypadku urządzeń inteligentnych. Eksperti podkreślają, że tego typu zaawansowane rozwiązania IT są potrzebne. Przede wszystkim mają za zadanie zwiększyć bezpieczeństwo na drogach. A dzięki wyeliminowaniu nieuczciwej konkurencji, czyli kierowców manipulujących rejestrowaniem czasu jazdy, zwiększy się konkurencyjność na rynku przewozowym - dodaje Piotr Żółty.*

## **Odległa przyszłość, czy tu i teraz?**

15 lat – tyle dano przewoźnikom na dostosowanie taboru do aktualnych przepisów. Od połowy czerwca smart tachografy będą instalowane w nowych pojazdach, zaś zgodnie z rozporządzeniem 165/2014 do 2034 roku mają być one wprowadzone we wszystkich ciężarówkach w ruchu międzynarodowym. Wdrożenie ich jeszcze się nie zaczęło, a już teraz Komisja Europejska debatuje o skróceniu tego okresu, a także o tym, jak ulepszać kolejne wersje rejestratorów. Jedną z propozycji w ramach Pakietu Mobilności jest wprowadzenie konieczności wymiany tachografów we wszystkich pojazdach do 2024 roku na inteligentne urządzenia II generacji. W grudniu 2018 Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (DG Move) zorganizowała spotkania, na których szczegółowo omawiano funkcjonalności tych urządzeń. Wiodący producenci zadeklarowali gotowość do wprowadzenia jednej z wymaganych funkcji do 2021 lub 2022 roku. Inteligentne tachografy II generacji miałyby automatycznie odnotowywać dane związane z przekraczaniem granic – takie jak data, godzina oraz współrzędne geograficzne.

## **Co ma wspólnego Pakiet Mobilności z tacho-rewolucją?**

Z pewnością wprowadzenie funkcjonalności związanej z automatycznym rejestrowaniem przekraczania granic stanie się niezbędnym rozwiązaniem wspierającym propozycje zmian w ramach Pakietu Mobilności. Dlaczego? Bo pozwoli ono skutecznie monitorować przestrzeganie zasad kabotażu oraz wypłacania kierowcom płacy minimalnej.- zauważa Mateusz Włoch, firma Inelo.

### **Specjaliści rozważają także techniczne możliwości wprowadzenia dodatkowej funkcji tachografu, jaką miałyby być automatyczne zapisywanie informacji w zakresie rozładunku i załadunku pojazdu.**

Jednym z zaproponowanych rozwiązań jest sczytywanie przez tachograf nacisku na osie, wówczas nie byłoby wątpliwości, co do rejestrowania właściwego momentu wykonywania czynności załadunku i „zrzucenia” towaru - komentuje Piotr Żółty. - Jednak urządzenie smart II generacji jest jeszcze w fazie planowania. Konieczne będzie stworzenie szczegółowych przepisów, które uwzględnią jego techniczne aspekty. Wówczas będziemy w stanie określić przybliżony czas jego produkcji i wdrożenia. Wskazanie 2024 roku jako ostatecznego terminu wymiany wszystkich tachografów w pojazdach w ruchu międzynarodowym może być zbyt optymistyczną datą na tak rozległe działania - dodaje ekspert Inelo.

*[1] Konwencja, na mocy której ustalone zostały zasady zatrudniania kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe, czasu pracy oraz jego ewidencji zarówno przez państwa członkowskie, jak i pozostałe wykonujące przewozy na terenie UE.*

Źródło: