

Jeden dostawca tachografów z Europy to za mało?

data aktualizacji: 2019.04.01



Spotkanie w ramach CORTE, The Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement, ujawniło szereg wątpliwości związanych z wdrożeniem tachografów nowej generacji. Ich instalowanie w nowych fabrycznie pojazdach zaplanowano na połowę czerwca br. Pozostałe samochody, zgodnie z pomysłem europosłów, powinny być wyposażone w inteligentne rejestratory do 2034 roku.

Jak Bruksela rozwiąże problem w sytuacji, gdy na niespełna trzy miesiące przed datą wejścia w życie nowej ustawy tylko jeden europejski producent jest gotowy, by wprowadzić na rynek nowe urządzenie? Co z przewoźnikami spoza Wspólnoty, którzy wykonując przewozy w ramach AETR, nie będą musieli spełniać wymogów regulacji dotyczących tachografów smart? Czy warsztaty, kalibrujące te urządzenia, będą gotowe na czas, by przeprowadzić niezbędne prace i dlaczego Holandia domaga się półrocznego przesunięcia terminu wdrożenia inteligentnych systemów rejestrujących czas pracy kierowców zawodowych?

15 czerwca 2019 roku na rynek wchodzi tachografy nowej generacji, które charakteryzują się m.in. możliwością przeprowadzenia zdalnej kontroli, automatycznym rejestrowaniem położenia pojazdu na starcie i mecie podróży oraz co trzy godziny jazdy. Głównym zadaniem rejestratorów 4.0. jest zmniejszenie ilości przypadków manipulacji zapisem urządzenia, z czym już od dłuższego czasu walczą służby kontrolne w całej Europie. Okazuje się jednak, że temat tych inteligentnych systemów budzi wiele wątpliwości nie tylko wśród przewoźników, ale także wśród producentów i dostawców IT dla transportu, europosłów i ekspertów rynku TSL w Polsce.

Przedstawiciele krajów Wspólnoty zwracają uwagę, że na drodze wdrożenia nowych urządzeń napotykają problemy związane z ich certyfikacją, akredytacją punktów serwisowych oraz z wydawaniem kart warsztatowych. Stan wdrożenia nowych inteligentnych systemów rejestrujących czas pracy kierowców zawodowych nie napawa optymizmem. Problemy są widoczne na drodze legislacyjnej, ale wyraźne jest też wskazanie na trudności techniczne, bo urządzenie czwartej

generacji to kombinacja dotychczasowego tachografu z nowymi funkcjonalnościami – mówi Jakub Ordon, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Nie będzie gdzie kalibrować

Karty - kierowcy, przedsiębiorstwa oraz kontrolne wydane do starszych wersji rejestratorów zgodnie z założeniami będą współpracowały z nowymi urządzeniami. Karty warsztatowe, wykorzystywane do tej pory, jako jedyne nie są kompatybilne z urządzeniami smart. Co to oznacza? Tak zwane inteligentne tacho może wejść do użytku tylko po kalibracji w serwisach. Placówki upoważnione do przeprowadzanie takich prac muszą dysponować kartami warsztatowymi wydanymi specjalnie do tej wersji urządzenia. Tymczasem, na przykład w Szwecji, na terenie której znajduje się 285 podmiotów zajmujących się instalacją, kontrolą i kalibracją tachografów, wydano do tej pory zaledwie jedną kartę warsztatową.

To pokazuje skalę problemu. A ten tkwi w konieczności doposażenia warsztatów w odpowiedni sprzęt do kontroli i kalibracji nowych rejestratorów. Warsztat, zanim uzyska kartę, zobowiązany jest do przeszkolenia kadry. Musi także przejść audyt oraz akredytację stosownego urządzenia, co generuje dodatkowe koszty – zauważa Jakub Ordon. –Według ostrożnych szacunków jednego z producentów inteligentnych tachografów – do czerwca ok. 50% warsztatów w Niemczech będzie posiadało odpowiednie urządzenia potrzebne do kalibracji tachografów, jednak nie wiadomo, czy będą one wyposażone w karty warsztatowe, które są niezbędne – dodaje ekspert OCRK.

Gdzie uczciwa konkurencja?

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) zwraca także uwagę na problem uczciwej konkurencji i funkcjonowania jednolitych zasad dla wszystkich przewoźników na rynku europejskim. Przewoźnicy spoza UE, wykonując przewozy w ramach umowy AETR, nie będą zobligowani do posiadania inteligentnych tachografów.

Taka sytuacja spowoduje wzrost przewagi rynkowej firm transportowych zza wschodniej granicy, które będą mogły realizować frachty przy wykorzystaniu nowego taboru z tachografami starszej generacji – zauważa Jakub Ordon.

A jednak ktoś się już przygotował?

Podczas, gdy Holandia domaga się 6-miesięcznego przesunięcia daty wprowadzenia smart tachografów, jedynym krajem, który wykazał swoje przygotowanie do ich wprowadzenia, okazuje się być Wielka Brytania. Jednak, jeśli dojdzie do tzw. twardego Brexitu, to sytuacja Brytyjczyków łudząco będzie przypominać położenie krajów trzecich. Co za tym idzie – urządzenia nowej generacji nie będą wobec nich wymagane na terenie UE – komentuje Piotr Żółty z Inelo.

Mimo problemów i opóźnień na ten moment nie mówi się o przesunięciu daty wprowadzenia nowych tachografów. Eksperci ostrożnie przyglądają się procesom przygotowującym do wdrażania inteligentnych urządzeń na terenie UE. Warto podkreślić, że kwestie te dotyczą tylko nowych ciężarówek, gdyż zgodnie z rozporządzeniem 165/2014 – pozostałe pojazdy ciężarowe mają zostać wyposażone w tachografy 4.0. do 2034, czyli mają na to aż 15 lat!

Źródło: