

# ŚLEDZENIE TOTALNE JUŻ W 2019 ROKU

2. marca 2016 roku weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 roku, które między innymi wprowadza w użytkowanie inteligentne tachografy.



Jakub Ordon  
ekspert Ogólnopolskiego  
Centrum Rozliczania  
Kierowców

Rozporządzenie (UE) 165/2014 zastępuje Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym i zmienia Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

## Odświeżenie przepisów

Zmiana Rozporządzenia nr 561/2006 nastąpiła rok temu (2 marca 2015 roku), głównie w zakresie sposobu użytkowania kart kierowców i wykresówek w czasie oddalenia się kierowcy od pojazdu oraz zakończenia użytkowania formularzy potwierdzających ich czynności w tym czasie. W artykule 34 wyczytamy, że jeśli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać tachografu, to okresy „inna praca”, „gotowość”, „przerwa lub odpoczynek”, wprowadza ręcznie na wykresówce lub stosując wpis manualny na kartę kierowcy. Funkcjonariusze nie wymagają bowiem okazywania do kontroli formularzy potwierdzających czynności poza pojazdem.

Wyjątek stanowi sytuacja wskazana w Ustawie o czasie pracy kierowców (art. 31). Przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy musi wystawić zatrudnionemu kierowcy zaświadczenie, w przypadku, gdy przebywał on na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby lub na urlopie wypoczynkowym. Zaświadczenie wystawione jest na przeznaczonym do druku formularzu<sup>1</sup>. Pracodawca wręcza je kierowcy przed rozpoczęciem transportu, a użytkownik pojazdu musi je podpisać.

Wycofanie z obiegu Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 nie oznacza zupełnej reorganizacji systemu dopuszczenia, instalacji i użytkowania urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. Stanowi jedynie kolejne odświeżenie przepisów, ale tym razem przez zastosowanie wspólnego, jednolitego Rozporządzenia<sup>2</sup>.

Celem, jaki przyświecał twórcom Rozporządzenia 165/2014, była konieczność dostosowania systemu z lat osiemdziesiątych

do obecnych realiów. Dlatego też Rozporządzenie wskazuje tendencję zmian, a Komisja miała za zadanie uwzględnić konieczność wprowadzenia w stosowaniu innowacyjnych rozwiązań, które w sposób najbardziej aktualny zapewnią możliwość stosowania przepisów. Głównie skupiono się na polepszeniu funkcjonowania poniżej wskazanych zagadnień.

## 1. Wielki brat patrzy, czyli tachograf z GPS-em

Tachografy zostaną połączone z globalnym systemem nawigacji satelitarnej w celu automatyzacji rejestracji położenia pojazdów, głównie do celów służb kontrolnych, co z kolei ulegnie wzbogaceniu o możliwość zdalnego łączenia i pobierania danych z tachografów. Dzięki przepisom wynikającym z Rozporządzenia 561/2006 funkcjonariusze mają spore prawa. Nie od dziś wiadomo, że najlepsze zabezpieczenia tachografów przed ingerencją są tylko „kwestią czasu” i rozsądku użytkowników tych urządzeń. Dlatego też uzbrojenie pojazdów z tachografy zintegrowane z systemem „automatycznego śledzenia” stanowić będzie poważne oręż jednostek kontrolnych w walce z manipulacjami i naruszeniami norm Rozporządzenia 561/2006.

[Artykuł 8. Inteligentny tachograf. Prawdopodobnie pojazdy rejestrowane później niż w marcu 2019 roku<sup>3</sup>, będą wyposażone w tachograf wyposażony w system nawigacji satelitarnej celem określenia położenia.]

## 2. Precyzja w określaniu dnia pracy

Określenie ram czasu pracy kierowcy, za pośrednictwem inteligentnego tachografu będzie możliwe poprzez zapisanie momentu (punktu) rozpoczęcia i zakończenia „dziennego okresu pracy” (jako spełnienie założeń sprawy C-394/92 Trybunału Sprawiedliwości). Dzienna aktywność kierowcy nie powinna wykraczać poza określone ramy czasowe, przykładowo aktywność dobową użytkownika pojazdu ograniczymy do 13 godzin, a pozostałą część doby spędzi on w ramach odpoczynku dobowego.

Moment rozpoczęcia i zakończenia dziennego okresu pracy, czyli przykładowych 13 godzin, określić powinien sam tachograf, poprzez zapisywanie położenia pojazdu w pewnych punktach. To zaś w sposób jednoznaczny określi dzienny czas pracy kierowcy i wykluczy obecnie stosowaną formę „miękkiej manipulacji” poprzez nie dokonywanie wpisów manualnych np. dojazdów do pojazdu czy wykonywania innej pracy przed rozpoczęciem jazdy.

<sup>1</sup>o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz.Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.)

<sup>2</sup>Ponadto, ze względów praktycznych uznano, że odesłania do Rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 istniejące w przepisach (np. AETR lub 561) należy uznać za odesłania do niniejszego Rozporządzenia 165/2014, [Artykuł 47 – Uchylenie, odesłania do uchylonego Rozporządzenia uznaje się za odesłania do niniejszego Rozporządzenia].

<sup>3</sup>Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy 36 miesięcy po wejściu w życie przepisów, o którym mowa w art. 11 – Szczegółowe przepisy dotyczące inteligentnych tachografów. Ta data niestety jest niedoprecyzowana, ponieważ przepisy szczegółowe są w fazie realizacji, a ostateczny termin ich opracowania jest nieznanymi. Teoretycznie przepisy te będą obowiązywały po marcu 2019 roku.

[Artykuł 8. Inteligentny tachograf. Pojazdy rejestrowane później niż 2 marca 2019 roku będą wyposażone w tachograf wyposażony w system nawigacji satelitarnej, celem określenia punktu początkowego i końcowego dziennego okresu pracy oraz skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu co 3 godziny.]



Inteligentny tachograf pozwoli precyzyjnie określić początek i koniec pracy kierowcy.

### 3. Tachograf w smartfonie

Modyfikacja tachografów pod kątem znormalizowanego interfejsu w celu zagwarantowania ich interoperacyjności<sup>4</sup> z aplikacjami ITS<sup>5</sup> otwiera szeroki wachlarz możliwości. Na przykład producenci urządzeń wspierających pracę kierowcy będą mogli dobrać tachografy w odpowiednie urządzenia (lub aplikacje) obrazujące pracę kierowcy, wymiar przerw odpoczynków, generowanie przejrzystych i zrozumiałych komunikatów, a ustawienia wybrane na urządzeniu dodatkowym pozwolą na zintegrowanie z ustawieniami tachografu. Rozporządzenie 165/2014 rozwiewa również wątpliwości, jeśli chodzi o koszty związane z transmisją danych, albowiem mowa jest o bezpłatnym udostępnianiu i korzystaniu z praw autorskich patentów związanych z przesyłaniem danych do lub z tachografu.

[Artykuł 10. Interfejs do inteligentnych systemów transportowych. Prawdopodobnie pojazdy rejestrowane później niż 2 marca 2019 roku będą mogły mieć instalowane tachografy o znormalizowanych interfejsach<sup>6</sup>. Pozwalają one na wykorzystanie przez urządzenie zewnętrzne danych rejestrowanych lub generowanych przez tachograf w trybie operacyjnym.]

### 4. System wczesnego ostrzegania

System wczesnego ostrzegania, choć brzmi jak slogan z lat trzydziestych ubiegłego wieku, jako jeden ze składników służących do oceny kondycji finansowej<sup>7</sup>, w Rozporządzeniu 165/2014 również znajduje swoje miejsce. W celu ułatwienia kontroli ukierunkowanych na wykrycie nadużyć lub manipulacji, tachografy mają umożliwiać komunikację z funkcjonariuszami bez konieczności zatrzymywania tych pojazdów do kontroli. To może zrewolucjonizować sposób działania jednostek kontrolnych.

Inspektorzy, policjanci i inne służby uprawnione do kontroli (wyłącznie w celu kontroli naruszeń Rozporządzenia (WE) nr 561/2006) otrzymają odpowiednie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania, czyli potocznie rzecz ujmując „do prześwietlania” danych w tachografie w poszukiwaniu zdarzeń. Sprawdzane będą m.in. pró-

ba naruszenia zabezpieczenia, usterka czujnika, konflikt ruchu pojazdu, prowadzenie pojazdu bez ważnej karty, włożenie karty podczas prowadzenia pojazdu czy prędkość zarejestrowana przez tachograf. Widoczna groźba licznych „zdalnie wygenerowanych” kar niejednemu zapewne spędziłaby sen z powiek, dlatego też Rozporządzenie wprowadza zasadę niekaralności za automatycznie pobierane dane trafiające do służb kontrolnych. System ma za zadanie dać możliwość wyboru do kontroli drogowej pojazdu, w którym zostaną stwierdzone na odległość nieprawidłowości, a dopiero w wyniku kontroli faktycznej naruszenia wykryte w pobranych danych będą stanowiły podstawę do ukarania (nałożenia mandatu na kierowcę lub kary finansowej na przedsiębiorstwo transportowe). Na podobnej zasadzie działają w Polsce odczyty danych z wag preselekcyjnych. Zarządca drogi udostępnia za pośrednictwem łączy internetowych jednostkom Inspekcji Transportu Drogowego informacje na temat wyglądu pojazdów, numerów rejestracyjnych oraz masy pojazdów i nacisków na osie w trybie rzeczywistym. Służba ta dysponuje 80 wagami preselekcyjnymi, wbudowanymi w jezdnię. Kiedy urządzenie rejestruje przejazd przeciążonego pojazdu, zostaje on sfotografowany, a informacja trafia do inspektorów, których zadaniem jest zatrzymanie odpowiedniego pojazdu (wstępnie uznanego za nienormalny) i skierowania go do szczegółowej kontroli wraz z dokładnym ważeniem, w którego wyniku zazwyczaj nakładana jest kara. System wskazany w Rozporządzeniu 165/2014 ma być wykorzystywany w bardzo zbliżony sposób.

[Artykuł 9. Wczesne zdalne wykrywanie możliwych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia. Prawdopodobnie po marcu 2034 roku (dla tachografów z systemem nawigacji satelitarnej) państwa członkowskie wyposażą funkcjonariuszy w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania naruszeń związanych z Rozporządzeniem 561/2006. Wyniki zdalnej komunikacji nie stoją na przeszkodzie do przeprowadzania przez organy kontrolne losowych kontroli drogowych.]



Nowe przepisy mają na celu usprawnienie dotychczasowych działań.

### 5. Tylko uczciwe warsztaty

Duża część Rozporządzenia poświęcona została na zwiększenie nadzoru nad bezpieczeństwem (w sytuacjach wprowadzania, instalacji lub dopuszczania do użytkowania tachografów), a także szczególnie wgląd w system wydawania świadectw bezpieczeństwa. Powinny być one dystrybuowane wyłącznie przez jednostkę certyfikującą, uznawaną przez Komitet Zarządzający w ramach „Umowy o wzajemnym uznawaniu świadectw z oceny

<sup>4</sup>interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy.

<sup>5</sup>inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmujące infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

<sup>6</sup>Interfejs – oznacza połączenie między systemami, które zapewnia mechanizm, za którego pośrednictwem systemy te mogą się łączyć i wchodzić w interakcje.

<sup>7</sup>po raz pierwszy użyty jako odpowiedź na liczne bankructwa przedsiębiorstw w okresie wielkiego kryzysu gospodarczego (lata 1929-1933).





**Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 może wpłynąć na pewne zmiany w aspekcie wykonywania transportu.**

bezpieczeństwa informatycznego”. System nadzoru ma w efekcie eliminować warsztaty, w których może nastąpić próba niezgodnego z przepisami instalowania tachografów, czujników ruchu lub innych urządzeń niespełniających wymagań przepisów na dzień instalacji, przeglądu, kalibracji.

[Rozdział III – Homologacja Typu, IV Instalacja i Przeglądy. Warsztaty przeprowadzające przeglądy sporządzają protokół przeglądu w przypadkach, gdy konieczne było usunięcie nieprawidłowego działania tachografu, bez względu na okoliczności, na przykład, gdy nastąpiło to w efekcie przeglądu okresowego. Protokoły przeglądu są przechowywane co najmniej przez 2 lata do kontroli lub przesłania do jednostki nadzorującej funkcjonowanie warsztatów.]

## 6. Koniec karciarzy

Uszczelnienie systemu wydawanych kart kierowców. Nie jest tajemnicą, że pomimo prawnego zakazu, kierowca może w danym czasie dysponować dwoma lub większą ilością kart aktywnych. Choć nie powinno dochodzić do tego zjawiska, to instytucje odpowiedzialne za wydawanie kart kierowcom muszą wydawać karty na wniosek kierowcy np. w ramach wydania nowego egzemplarza w miejsce zgubionego. To może prowadzić do istnienia prostych, lecz trudnych do wykrycia manipulacji, np. jeden kierowca pracuje w dwóch odrębnych firmach i w każdym z tych przedsiębiorstw używa innej karty. Jednej „rzekomo zgubionej” i drugiej „wydanej w miejsce zgubionej”.

Jego dwaj pracodawcy nie wiedząc o tym fakcie uważają, że pracownik w czasie odpoczynków nie pracuje jako kierowca. Ten zaś prowadzi pojazd w ramach odpoczynku u drugiego przedsiębiorcy. Ta patologiczna sytuacja niestety ma miejsce, a stwierdzana jest zazwyczaj w tragicznych okolicznościach utraty zdrowia lub życia uczestników ruchu drogowego. Rozporządzenie 165/2014 znajduje rozwiązanie tej sytuacji poprzez wprowadzenie wspólnego centralnego rejestru kart kierowców i ich kontroli – „krajowy rejestr elektroniczny” z możliwością ich połączenia z innymi rejestrami.

[Artykuł 31. Elektroniczna wymiana informacji dotyczących kart kierowcy. Wykluczenie możliwości posiadania kilku kart ważnych jednocześnie, poprzez stworzenie wspólnego systemu wymiany informacji. Funkcjonariusze mają wgląd do aktualnego rejestru.]

## 7. Karty dla wszystkich

W związku z możliwościami, jakie stoją w najbliższych latach przed przedsiębiorcami transportowymi związanymi z pozyski-

waniem kierowców zawodowych z poza krajów członkowskich, rozporządzenie wprowadza ułatwienie w wydawaniu kart dla kierowców z poza państw członkowskich (lub krajów niestosujących umowy AETR).

[Artykuł 26. Wydawanie kart kierowcy. Miejsce normalnego zamieszkania oznacza miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa (co najmniej 185 dni w każdym roku).]

## 8. Służby kontrolne do szkoły

Inspekcja Transportu Drogowego oraz wszyscy inni funkcjonariusze mają obowiązek pogłębiać swoją wiedzę, by w sposób jednoznaczny wykonywać działania kontrolne. Praktyka wskazuje, że występują różnice w poziomie wiedzy w zakresie wykrywania manipulacji, zarówno na szczeblu jednostek kontrolnych danego państwa, jak i w strukturach państw członkowskich. To też ma zostać rozstrzygnięte poprzez przyjęcie wspólnej metodologii szkoleń wstępnych i okresowych kontrolerów.

Założeniem Rozporządzenia jest wypracowanie wspólnych zasad kontroli i egzekwowania, by te przebiegały w sposób sprawny i zharmonizowany. Jednym z ciekawszych założeń Rozporządzenia 165/2015 jest konieczność dostosowania się wszystkich jednostek kontrolnych do wytycznych Komisji, co ukróci swobodę interpretacyjną w czasie kontroli, występującą w poszczególnych państwach, a nawet pomiędzy instytucjami kontrolnymi danego kraju.

[Artykuł 39. Szkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych. Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmuje środki dotyczące treści szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy służb kontrolnych, w tym szkoleń z zakresu technik kontroli ukierunkowanych, wykrywania urządzeń manipulacyjnych i oszustw.]

## 9. Jak ma wyglądać inteligentny tachograf?

Na pytanie, kto stworzy ten system i jak ma on wyglądać, w praktyce należy szukać odpowiedzi w wynikach prac „Forum do spraw tachografów”. Powołane Rozporządzeniem, otwarte zgromadzenie ekspertów wywodzących się z firm produkujących tachografy, pojazdy, instytucji i firm z branży transportowej, ma za zadanie na corocznych spotkaniach dać podwaliny do opracowania zbioru uzgodnień technicznych dotyczących nowych tachografów. Członkowie pochodzą z państw członkowskich i strefy, w której funkcjonuje umowa AETR.

[Artykuł – 43, Forum do spraw tachografów.]