

Historia pewnego tacho. Jak było i czego mogą się spodziewać w przyszłości polscy kierowcy?

We wrześniu bieżącego roku branżę transportową czeka małe trzęsienie ziemi. Spowodują je dwie ustawy – o transporcie drogowym oraz o tachografach, które będą regulować zasady stosowania tych urządzeń w drobiazgowy sposób. Zmieni się również taryfikator kar. By lepiej zrozumieć obecną sytuację oraz nadchodzące zmiany, warto wiedzieć, jak było kiedyś, a jaka może być przyszłość tachografów i innych rozwiązań wspomagających pracę kierowców. Eksperti nakreślają kierunki tych zmian.

Historia komercyjnego użycia tachografów sięga 1952 roku, kiedy w wyniku znaczącego wzrostu liczby wypadków z udziałem ciężarówek, w Niemczech wprowadzono przepisy zobowiązujące każdy pojazd ważący powyżej 7,5 tony do posiadania takiego urządzenia. Rok później rozszerzono to prawo na każdą nową ciężarówkę i autobus dopuszczony do ruchu. W innych państwach europejskich podobne regulacje były gotowe do wdrożenia już na początku lat 70., ale zunifikowane prawo zaczęło obowiązywać na terenie EWG dopiero w 1985 roku. Poszczególne państwa członkowskie wprowadzały również swoje wewnętrzne zasady, co niekiedy prowadziło do dramatycznych wydarzeń, jak choćby holenderski paraliż transportowy z 1974 roku. Wielu ówczesnych kierowców, w obawie o swoje zarobki, protestowało przeciwko obowiązkowi ich użycia. Protest ten przybrał między innymi formę blokowania przejść granicznych, jak również demonstracyjnego niszczenia tarczek tachografów. W Polsce prawnie uregulowano konieczność używania tych urządzeń na początku lat 90. Co ciekawe, w naszym kraju stało się to i tak stosunkowo wcześnie. W Stanach Zjednoczonych dopiero na początku drugiej dekady XXI wieku zaczęły obowiązywać przepisy dotyczące użycia tachografów w transporcie flotowym, a od stycznia bieżącego roku jego użycie jest obowiązkowe dla wszystkich kierowców ciężarówek.

ZMIANY

Analogowe tachografy, z woskowanymi tarczkami do zapisu danych zaczęły odchodzić do lamusa w maju 2006 roku, gdy weszło w życie unijne rozporządzenie 1360/2002, nakazujące montaż tachografów cyfrowych we wszystkich pojazdach wymienionych we wcześniejszym rozporządzeniu EWG 3821/85. W założeniu miało to wyeliminować próby manipulacji wskazaniami urządzenia, lecz jak zauważa **Kamil Wolański z OCRK**: - *Historię tachografu można porównać do wyścigu zbrojeń. Od momentu rozpowszechnienia się tych urządzeń i pojawienia się regulacji dotyczących ich stosowania, firmy przewozowe, a czasami, co gorsza, sami kierowcy, często szukali sposobu, jak obejść ich wskazania. Wprowadzenie tachografów cyfrowych miało uniemożliwić manipulację przebiegiem trasy. Okazuje się jednak, że sposobów na oszukanie cyfrowego tacho było naprawdę dużo i były bardzo różnorodne – od podkładania magnesów na impulsatorze aż po wykorzystanie nielegalnego, specjalistycznego sprzętu. Problem jest poważny, gdyż jak wynika z ustaleń Komisji Europejskiej, ingerencje w czas pracy miały miejsce w co trzecim pojeździe wyposażonym w ten sprzęt. Nowe regulacje, które wchodzi w życie we wrześniu, mają ukrócić te praktyki i sprawić, by transport drogowy stał się bezpieczniejszy – wyjaśnia ekspert OCRK.*

Jednym z dwóch dokumentów opublikowanych niedawno przez sejm, jest ustawa o transporcie drogowym, w której najważniejsze zmiany dotyczą przede wszystkim taryfikatora kar za ingerowanie

w pracę tachografu i manipulację czasem pracy kierowcy. Przepisy zostały dostosowane do unijnego rozporządzenia 403/2016 i przewidują między innymi:

1. Karę 8000 PLN za fałszowanie ewidencji pracy lub odmowę udostępnienia jej do kontroli.
2. Podniesienie maksymalnej wysokości kary dla przedsiębiorcy, jeśli kontrola drogowa wykáže nieprawidłowości. W takim wypadku należy liczyć się z karą wyższą o 2000 PLN w stosunku do tej obowiązującej poprzednio.
3. Zmianę trybu nakładania kar dla osób zarządzających transportem - z wykroczeniowego na administracyjny. Maksymalna kara wynosi w tym wypadku 3000 PLN.

Drugim jest ustawa o tachografach, która ma za zadanie doprecyzować zasady instalacji i napraw tych urządzeń. Nowe rozporządzenie unifikuje również rozproszone do tej pory przepisy. Co ważne, wprowadzono m.in. przepis karalności za dystrybucję urządzeń oraz oprogramowania przeznaczonego do manipulacji danymi z tachografu:

„Art. 50. Kto, wbrew art. 25, produkuje, dystrybuje, reklamuje, sprzedaje lub w inny sposób udostępnia urządzenia, przedmioty lub oprogramowanie wykonane lub przeznaczone do celów podrobienia lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf – podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2”.

PRZYSZŁOŚĆ

Ustawa ta otwiera również furtkę do wprowadzenia „inteligentnych tachografów”, których użycie przewiduje unijne rozporządzenie 165/2014. Zakłada ona, że wszystkie samochody ciężarowe zarejestrowane po 15 czerwca 2019 r. będą musiały być wyposażone w tachografy podłączone do systemów pozycjonowania satelitarnego („GALILEO” oraz „EGNOS”). Pojazdy wprowadzone do eksploatacji wcześniej zachowują urządzenia starego typu. Jednak najpóźniej do 2034 roku ich właściciele będą musieli zainstalować w pojeździe, wykorzystywanym w transporcie międzynarodowym, tzw. tacho z funkcją zdalnej kontroli. W Komisji Europejskiej trwają obecnie dyskusje, by skrócić okres wprowadzania „inteligentnych tachografów” do 2025 roku, ta propozycja jest na początku ścieżki legislacyjnej.

Nowe urządzenie dostarczy przewoźnikowi informacji, gdzie znajduje się ciężarówka na początku trasy, na końcu oraz co trzy godziny jazdy. Standardem stanie się także zdalne odczytywanie danych przez ustawione na trasie bramki kontrolne. Pozwoli to na wyselekcjonowanie pojazdów do kontroli, w których możliwe są manipulacje tachografów. Docelowo „inteligentne tachografy” mają też służyć do rozwiązania kontrowersji z delegowaniem pracowników oraz kabotażem. Zgodnie z planami KE, widoczne będą przekroczenia granicy, co ułatwi interpretację danych i przestrzeganie prawa.

Co będzie się zmieniać w przyszłości, by wykonywanie zawodu „za kółkiem” było bezpieczne, wygodne i nowoczesne? - *Możliwości są nieskończone. Wiele rozwijanych obecnie technologii ma ogromny potencjał, by wspomóc pracę kierowców. Już w tej chwili w tirach montuje się dużo czujników rejestrujących parametry pojazdu oraz czas pracy, czy przejechane kilometry. Te informacje wysyłane są do firmowej chmury, gdzie na bieżąco poddawane są analizie. Takie rozwiązanie znacznie ułatwia dostęp do danych i kontrolę nad czasem pracy – mówi Mateusz Włoch z Inelo, które dostarcza rozwiązania IT w branży transportowej.*

A co nas jeszcze może czekać? – Na przykład wyświetlacze HUD mogłyby wyświetlać kierowcy informacje o tym, ile zostało mu jeszcze czasu jazdy, kiedy powinien odpocząć, za ile kilometrów jest najbliższy parking. Idąc dalej, pomocne będą również urządzenia, które monitorują zmęczenie i skupienie, informując prowadzącego samochód, że czas na przerwę. Dodatkową korzyścią z takich rozwiązań jest ogromny strumień danych, który posłuży firmom do poprawy pracy i jakości usług – dodaje ekspert Inelo.