Materiał prasowy 22.11.2019

**Tachograf cyfrowy kłopotliwy dla przewoźników**

**Ponad 230 tys. ciężarówek poruszających się po drogach Europy pochodzi z Polski.[[1]](#footnote-1) Eksperci Inelo szacują, że miesięcznie przybywa 1-2 proc. nowych pojazdów, których czas jazdy rejestrują inteligentne tachografy, a te montowane są w fabrycznie nowych tirach wyprodukowanych po 15 czerwca tego roku. Jak smart tacho sprawdza się   
w praktyce? Czy wszystkie funkcje cyfrowego rejestratora mają obecnie swoje zastosowanie? Co się sprawdza, a co sprawia przewoźnikom problemy? O pierwszych doświadczeniach z nowymi tachografami opowiada Piotr Żółty.**

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego wskazuje, że licząc od lipca 2019 r. w Polsce odnotowywany jest spadek rejestracji nowych aut ciężarowych. Od początku roku polskie firmy transportowe zasiliło 26 908 pojazdów o DMC pow. 3,5 t. To mniej o ponad 3 proc. w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku.[[2]](#footnote-2) Czy powodem obniżenia zainteresowania przewoźników może być zmiana przepisów, która wprowadziła do obiegu inteligentne tachografy?

*Choć wyglądem smart rejestratory czasu jazdy w żaden sposób nie odbiegają od poprzedniej wersji, to ich funkcjonalności zostały wzbogacone między innymi o dodatkowe zabezpieczenia, chroniące przed ingerencją w pracę urządzenia, możliwość przeprowadzania tzw. zdalnej preselekcji, czy też rejestrację poszczególnych punktów trasy pokonywanej przez pojazd. Wiemy, że część przewoźników sceptycznie podchodzi do zmian w zakresie tachografów, więc możliwe, że jedną z przyczyn mniejszego zainteresowania nowymi ciężarówkami w ostatnim okresie jest zmiana legislacyjna dotycząca urządzeń rejestrujących czas jazdy* – sugeruje **Piotr Żółty, ekspert Grupy Inelo**. – *Jednak z naszych szacunków wynika, że w ciągu miesiąca na europejskich drogach pojawia się około 1-2 proc. nowych pojazdów ciężarowych, co jednocześnie wskazuje tempo rozpowszechniania się smart tachografów* – dodaje.

**Zmiany w pracy kierowców zawodowych**

Zgodnie z przyjętymi przepisami do 2034 roku wszystkie samochody w ruchu międzynarodowym muszą dostosować rejestratory czasu jazdy do wytycznych smart. Jednak UE już pracuje nad unowocześnieniem tych urządzeń, czyli nad cyfrowymi tachografami nowej generacji. Funkcje obecnego tacho miałyby zostać uzupełnione m.in. o automatyczne zapisywanie przekroczeń granic oraz momentów załadunku i rozładunku, co ułatwi kontrole w zakresie kabotażu czy rozliczanie minimalnego wynagrodzenia kierowców. Ograniczenie ilości lub całkowite wyeliminowanie manualnych wpisów w tachografach cyfrowych znacznie zmniejszy częstotliwość popełniania niezamierzonych błędów, które mogą skutkować karą finansową lub innymi konsekwencjami przewidzianymi w ustawie. Najnowsze wersje tacho miałyby być wprowadzone wcześniej, bo do 2024 r. Spotkania Tachograf Forum, na których odbywają się konsultacje na temat rejestratorów, odbywają się regularnie i napędzają działania w tym zakresie.

**Jakie problemy ze smart tacho mają producenci?**

Obawy przed opóźnieniami dotyczącymi wprowadzenia inteligentnych rejestratorów wynikały z konieczności wyprodukowania nowych kart – przede wszystkim warsztatowych, ale także kart kierowców, przedsiębiorstw i kontrolnych. Przewoźnicy obawiali się także nieprzygotowania warsztatów kalibrujących tachografy, jednak w rzeczywistości te kwestie w żaden sposób nie przeszkodziły, by wdrożyć aktualne przepisy. Większym problemem dla producentów pojazdów ciężarowych okazały się niewystarczające zasoby do produkcji nowych czujników ruchu, które stanowią element składowy smart tacho.

**Służby kontrolne chcą być na bieżąco**

Rozporządzenie wprowadzające inteligentne tachografy nakłada na europejskie służby kontrolne obowiązek dostosowania się do wczesnego wykrywania manipulacji (zdalnej preselekcji) w okresie 15 lat od momentu wejścia urządzeń na rynek. Zatem obecnie służby nie muszą dysponować sprzętem, który umożliwi prowadzenie zdalnych kontroli, a jedynie podczas tradycyjnych zatrzymań inspekcje zobowiązane są wykonywać standardowe czynności kontrolne w sposób, który jest wykorzystywany także w starszych wersjach tachografów.

*Warto zauważyć, że mimo iż inspekcje mają 15 lat na wyposażenie swoich funkcjonariuszy w sprzęt do zdalnej preselekcji, to już teraz poszczególne służby żywo interesują się takimi narzędziami, prowadzą testy i poszukiwania najbardziej odpowiednich systemów, które takie kontrole umożliwią. Wskazuje to na fakt, że inspektorzy odczuwają konieczność doposażenia się w takie narzędzia najszybciej jak to możliwe, by móc dokonywać kontroli sprawniej niż dotychczas* – zauważa ekspert. – *Inspekcje, dzięki inteligentnym tachografom, wykryły pierwsze przypadki manipulacji czasem jazdy – niezwykle pomocna była ewidencja punktów pokonywanej trasy, która nie pokrywała się z zapisami tacho* –podkreśla **Piotr Żółty z Inelo.**

**Cyfrowe zmiany na lepsze**

Inteligentne tachografy stworzone, by ograniczyć manipulacje, stopniowo wkraczają na europejskie drogi. Już teraz dostrzegalne są korzyści wynikające ze zmiany przepisów względem rejestratorów, zatem przewoźnicy, którzy przestrzegają norm czasu pracy, nie mają się czego obawiać. Natomiast firmy transportowe sięgające po nielegalne praktyki mogą być pewne, że rozpowszechnianie inteligentnych tacho przyczyni się do wykrywania manipulacji.

Dodatkowych informacji udzielają:

Magdalena Kuzmecka, [m.kuzmecka@lightscape.pl](mailto:m.kuzmecka@lightscape.pl); tel. 601 191 503

Kinga Woźniakowska, [k.wozniakowska@lightscape.pl](mailto:k.wozniakowska@lightscape.pl); tel. 532 186 748

1. PZPM, Branża Motoryzacyjna Raport 2019/2020 [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-samochody-ciezarowe/Pazdziernik-2019r [↑](#footnote-ref-2)