

## Novinky v oblasti digitálních tachografů

Nařízení Evropského parlamentu, vydané v loňském roce, chce současně používané digitální tachografy změnit do podoby tzv. „Inteligentních tachografů“. Co to znamená? Tachografy by měly být do budoucna schopny zpracovávat více vstupních dat, dopravní společnosti a spedice by měly být zapojeny do tzv. „inteligentních dopravních systémů“ (ITS), a z tohoto spojení více profitovat. Spolu s konstrukčními a technickými změnami tachografu, by mělo dojít k významné redukci možností manipulování s ním. Bohužel se již nyní ukazuje, že nové nařízení svými schválenými formulacemi na celou řadu otázek nedává odpověď, čímž přetrvává spousta nejasností.

Aktuálně je stanoveno, že nařízení bude účinné, pokud nedojde k dalším změnám, od 2. března 2016. **Zato změny v nařízení (ES) č. 561/2006 ohledně výjimek a ustanovení článku 34 nového nařízení (ES) č. 165/2014 platí již od března 2015.** Kdy ovšem dojde k tomu, že se budou poprvé nové inteligentní tachografy instalovat (montovat) do nových vozidel, či od kdy je bude možné dodatečně instalovat, se dosud ještě nedá jednoznačně stanovit.

Všechna nová nákladní vozidla budou muset být vybavena novým inteligentním tachografem nejpozději do 36 měsíců po nabytí účinnosti nařízení (ES) č. 165/2014, tj. od února/března 2018. O dalších 15 let později, tj. v roce 2033, musejí být tímto novým tachografem vybavena všechna vozidla, což s sebou nese i povinnost výměny současných zařízení za nová.

### Jaké nejdůležitější změny inteligentní tachograf zahrnuje?


Nové přístroje **varují řidiče vizuálně, a případně i zvukovým signálem delším než 30 vteřin**, pokud jsou zaregistrovány závady a jiné události, případně pokud se blíží konec nepřetržité doby řízení 4,5 hodiny (článek 6). Zde se ještě diskutuje, zda bude „odmáčknutí“ tohoto signálu, v případě prokázání nedodržení doby řízení, bráno jako úmysl.

Na začátku a také na konci každého pracovního dne, stejně tak jako po třech hodinách nepřetržitého řízení, **uloží inteligentní tachograf**, v budoucnu připojený k GPS modulu (či ekvivalentní evropský globální družicový systém GNSS), **pozici vozidla** (není zřejmé, zda se poloha zapíše na kartu řidiče) – viz článek 8. U tohoto bodu je zejména sporné, jak se definuje začátek a konec pracovního dne a také řešení jak nakládat s nesrovnalostmi, kdy se liší místo zahájení pracovní doby a místo vložení digitální karty řidiče, což se v dopravě děje dennodenně. K tomu je třeba ještě počítat s tím, že zejména v rozvázkovém a závodním provozu dochází přes den k době řízení kratší než 3 hodiny (rozdělené na celý den), a právě u těchto vozidel bude docházet ke sběru enormní velikosti dat o pozici vozidla.

Nad článkem 9, **o včasném dálkovém odhalování případné manipulace nebo zneužití** (tj. kontrola z jedoucího vozidla), se budou radovat zejména výrobci tachografů, ale zejména pak kontrolní orgány. Nebudou sice moci kontrolovat dodržování doby řízení a odpočinků, ale

jedná se o datové balíčky, které budou poukazovat na manipulaci se zařízením. Jak se bude toto téma vyvíjet, a zda jsou přání a požadavky zákonodárců vůbec technicky proveditelné, se teprve ukáže. Pro dotčené řidiče, dopravní společnosti a spedice se však jedná o jeden z nejpálčivějších problémů v souvislosti s novým nařízením. Avšak pro férové společnosti a řidiče, kteří již nyní dodržují předepsaná pravidla, se nic zásadního nemění a mohou tak tuto změnu přijmout bez větších starostí.

Nově je také v nařízení uvedena povinnost **dopravce zajistit všem uživatelům řádné zaškolení a instruktáž ohledně správného fungování analogových i digitálních tachografů** (článek 33). Doby uchování záznamových listů se nemění.

Zajímavý je **obsah článku 34, který vstoupil v platnost začátkem března 2015**, a který se zabývá tím, co bylo dosud obsaženo v článku 15 nařízení č. 3821/85. Nově se tak **mění význam tlačítka**  („postele“), a tímto symbolem / tlačítkem se nyní budou označovat **veškerá přerušení práce či doba odpočinku**. V Německu se tento jev toleruje v případě kontroly již dnes (zhruba 99 % kontrolorů), a tak je třeba tuto změnu chápat jako sjednocení významů při mezinárodních jízdách.

Další ulehčení přináší článek 34, bod 3, písmeno b): „*Členské státy neuloží řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili.*“. **To by prakticky znamenalo konec dokladování jiných volných dní**. Ale také nemusí; zejména není jasné, čeho chtějí autoři touto formulací docílit, a to zejména z toho důvodu, že pojem „činnost“ není právně definován.

Článek 45 **mění nařízení (ES) č. 561/2006**. V Německu známá tzv. „Handwerkerklausel“, tj. výjimka pro případy, kdy *řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost*, platící pro vozidla s maximální přípustnou hmotností 3501 až 7500 kg, platí na celém území EU, díky přesunu z článku 15 do článku 3 nařízení. Dále se zvětšuje okruh, kdy je možné použít tuto výjimku; a to ze současných 50 km až na okruh 100 km od místa běžného odstavení vozidla či sídla firmy. Toto rozšíření okruhu platí i v dalších případech, které jsou uvedeny v článku 13, písmeny *d), f) a p)*. Tyto změny výjimek platí **od března 2015!**

Celé znění nového Nařízení (ES) č. 165/2014 je k nalezení na [stránkách Evropského společenství](#).

S přispěním článku ze serveru [www.berufskraftfahrer-magazin.de](http://www.berufskraftfahrer-magazin.de) zpracoval  
Bc. Jan Bezděka  
[www.ECODrive.cz](http://www.ECODrive.cz)