

Balíček mobility – změny v oblasti tachografů

Mobility Package – Amendments in Field of Tachographs

Emil Doupal^{1*}, Ondřej Koutník², Jiří Novotný¹

¹Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno

²Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Abstrakt

Autoři se zaměřili na představení vybraných změn v oblasti tachografů, které Evropská komise přinesla v rámci tzv. „Balíčku mobility“. Znalost změn je pro znalce důležitá pro kvalitní znaleckou činnost v oblasti tachografů.

Klíčová slova: balíček mobility, nákladní doprava, řidič, tachograf, znalecká činnost.

Abstract

Authors focus on the introduction of chosen amendments in field of tachographs, which European Commission brings in Mobility package. The knowledge of amendments is important for making high quality forensic outputs in field of tachographs.

Keywords: driver, forensic expertise, heavy good transport, Mobility Package, tachograph.

1. ÚVOD

Systém tachografu slouží pro záznam činností řidiče a musí být instalován ve vybraných vozidlech k zajištění bezpečnosti silničního provozu, zajištění přiměřených sociálních podmínek řidiče, férové konkurence na dopravním trhu a nově i na trhu pracovním.

Systém tachografu sestává z jednotky ve vozidle, snímače pohybu a kabelu, který tyto dva prvky propojuje. Jedná se o systém, který je důležitým zdrojem informací o pohybu vozidla nejen pro vlastní záznam činností řidiče, ale i pro činnosti dalších vozidlových systémů, jejichž správná a optimální činnost je na informaci o pohybu závislá.

Doprava a režimy řidičů jsou díky své globální povaze upraveny jak předpisy na národní úrovni, tak i předpisy na úrovni Evropské unie, které jsou následně implementovány do českých právních předpisů. Jako reakce na vývoj dopravního trhu, zvyšování bezpečnosti a zajištění férových podmínek konkurence navrhla Evropská komise tzv. Balíček mobility, který upravuje stávající pravidla v sektoru dopravy. Balíček je postaven na třech pilířích, z nichž každý představuje soubor nových nebo novelizovaných právních předpisů týkající se určité oblasti. Po třiletém vyjednávání byl již schválen první pilíř Balíčku, který mimo dalších zahrnuje i režimy řidičů a tachografy (nařízení (ES) 561/2006 a nařízení

(EU) 165/2014) a přístup na trh (nařízení (ES) 1071/2009 a nařízení (ES) 1072/2009). Druhý a třetí pilíř se týká digitalizace v dopravě, kombinované dopravy, oblasti přístupu na trh v osobní dopravě a ekologickým aspektům dopravy. Předpisy v druhém a třetím pilíři jsou však aktuálně předmětem jednání orgánů Evropské unie v rámci legislativního procesu.

Soudní znalci se mohou při své činnosti setkat s případy, kdy je potřeba interpretovat data zaznamenaná v tachografu, na kartě řidiče, potažmo na výtisku jako výstupu z těchto paměťových úložišť. I přesto, že se znalec nemůže vyjadřovat k právním otázkám, tak za tímto účelem je znalost a využití příslušných předpisů nezbytná. Pro vyhodnocení lze také využít vyhodnocovací software (např. Tachoscan nebo Tagra), který práci značně usnadní a urychlí, nicméně zatím nelze osobní posouzení výsledků softwaru vynechat. V následujícím textu jsou popsány vybrané změny, které přinesl zmíněný Balíček mobility.

2. Změny v oblasti tachografů

Nařízení (ES) 561/2006 avizuje prostřednictvím článku 2, odst. 1, písmene aa) významné rozšíření působnosti, a to na přepravy zboží v mezinárodní dopravě nebo v kabotáži vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny.

Dodáno do redakce: 10. 12. 2020

Recenzní řízení: od 4. 2. 2021 do 18. 20. 2021

DOI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2021.1.35>

*Korespondenční adresa: emil.doupal@cdv.cz

V praxi to bude znamenat, že vozidla v mezinárodní dopravě v dané hmotnostní kategorii (>2,5 t) budou podléhat povinnosti vybavení systémem tachografu a jejich řidiči budou povinni dodržovat stanovené doby řízení, přestávek a odpočinku a používat karty řidiče tak, jak je tomu doposud u řidičů vozidel nad 3,5 t. Dopravci pak dostanou za povinnost stahovat ve stanovených lhůtách data z tachografu a karty řidiče (Nařízení Komise (EU) č. 581/2010). Termín použití uvedené změny je stanoven od 1. 7. 2026. Dopravci i řidiči tak mají dostatek času se na změny důkladně připravit.

Pro znalce tato změna znamená díky tachografům rozšíření zdrojů informací při objasňování příčin dopravních nehod vozidel v předemné kategorii 2,5–3,5 t (zatím pouze v mezinárodní přepravě). Modely tachografů v těchto vozidlech budou shodné s tachografy, tak jak jsou nyní známy ve vozidlech nebo soupravách nad 3,5 t. U vozidel s tachografy VDO lze i nadále využívat soubory „s-file“ pro detailní analýzu rychlosti vozidla. Je potřeba mít na paměti, že u některých vozidel nebude možné z konstrukčních důvodů snímač umístit do převodové skříně, ale jediné řešení instalace bude s využitím adaptéru M1/N1.

Další výrazné změny se udály v nařízení (EU) 165/2014, kde jsou zavedeny další nové funkcionality tachografů, resp. se jedná o další vývoj inteligentního tachografu specifikovaného přílohou IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 – tzn. vznik inteligentního tachografu „2. verze“. Přesné specifikace a požadavky na tuto novou verzi tachografu jsou sice předmětem prováděcího právního předpisu, který ještě nevyšel ve Věstníku Evropské unie, nicméně nařízení (EU) 2020/1054 již stanovuje nové požadované funkcionality, kterými zejména jsou [1]:

- zaznamenání využití vozidla pro přepravu zboží nebo cestujících,
- záznam polohy v dalších vybraných situacích,
- rozšíření přenášených typů zpráv při DSRC komunikaci s kontrolním orgánem.

Výbava vozidel těmito novými tachografy (resp. výměna instalovaných tachografů) bude povinná i u vozidel, která jsou nyní vybavena tachografem analogovým, digitálním dle přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 (ve všech zněních) i inteligentním (dle přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799). Na výměnu tachografů jsou pak stanoveny lhůty, a to do tří let po konci roku vstupu prováděcího aktu přijatého Komisí v platnost v případě analogových a digitálních tachografů a do 4 let po vstupu prováděcího aktu přijatého Komisí v platnost v případě tachografů inteligentních „1. verze“. Prováděcí akty by měly být přijaty do 21. 8. 2021 resp. 21. 2. 2022.

Další změna se týká záznamu symbolu země. Pro řidiče vozidel vybavených analogovým tachografem je nově od 20. 8. 2020 povinný záznam symbolu země, kde začíná a končí jeho denní pracovní doba a symbolu země, do níž vstoupí při překročení hranic členského státu. Od 2. 2. 2022 bude povinnost záznamu symbolu země, do níž vstoupí při překročení hranice, dopadat také na vozidla vybavená digitálním, resp. i inteligentním tachografem. U inteligentních tachografů (s modulem GNSS) budou zároveň při tomto překročení zaznamenány i zeměpisné souřadnice místa překročení.

Primárně je tato nová povinnost určena jako prostředek pro kontrolu pravidel týkajících se vysílání řidičů a kabotáže (vnitrostátní přepravy provedené dopravcem na území státu jiného

než státu svého usazení); informace o poloze má ovšem význam i pro znalce. Znalec tak bude mít údaje o poloze z míst, kde je dostupný signál družicového systému:

- na začátku denní pracovní doby (u inteligentních tachografů již od 15. 6. 2019),
- pokaždé, když vozidlo překračuje hranice některého členského státu,
- při každé nakládce či vykládce vozidla,
- každé tři hodiny celkové doby řízení (u inteligentních tachografů již od 15. 6. 2019) a
- na konci denní pracovní doby (u inteligentních tachografů již od 15. 6. 2019).

Dostupnost údajů o poloze samozřejmě platí pro inteligentní tachografy s modulem GNSS. U analogových tachografů, které jsou svým zastoupením ve vozidlech v menšině, a u tachografů digitálních bude záznam symbolu země při překročení hranic proveden manuálně na záznamový list tachografu („kotouč“), resp. manuálním vložením prostřednictvím ovládacího menu digitálního tachografu. Zahrnutí informace o poloze vozidla při analýze dat může sloužit jako indikátor možné neoprávněné manipulace s tachografem a může být impulsem pro další důkladnější ohledání vozidla pro nalezení manipulačního zařízení. Je nutno zmínit, že data zaznamenaná tachografem s neoprávněným zásahem (instalovanou manipulační pomůckou/ úpravou) nelze považovat za věrohodná.

Záznam činnosti řidiče zmanipulovaným tachografem je často upraven tak, že je během činnosti řidiče „jízda“ zaznamenávána činnost „přestávka/odpočinek“, což má nesporně negativní vliv na bezpečnost provozu, přičemž nutno poznamenat, že profesionalita provedení manipulací má rostoucí tendenci. Řidič s dobami řízení nad limity nastavené v příslušných právních předpisech může mít zvýšenou míru únavy, sníženou pozornost a tento stav tak může mít příčinnou souvislost se vznikem nehodového děje.

Při vyhodnocení dat znalcem je nutno posuzovat, jestli je ujetou vzdáleností od místa zaznamenané polohy k místu kontroly/nehody fyzikálně možno urazit, a to i s ohledem na již vyčerpanou část denní doby řízení a parametry dopravního proudu (hustota dopravního proudu, známé dopravní kongesce, zdržení, denní doba, další možné vlivy). Běžně lze průměrnou rychlost nákladního vozidla uvažovat 60 až 75 km/h.

3. ZÁVĚR

Uvedené novinky lze vnímat jako pozitivní krok směrem k bezpečnější dopravě, a to zejména z pohledu budoucího rozšíření působnosti nařízení na vozidla kategorie N1 nad 2,5 t, která jsou častými účastníky dopravních nehod. Z pohledu znalce lze vnímat pozitivně i zavedení inteligentních tachografů „2. verze“ a také rozšíření výčtu okamžiků, kdy se zaznamenává poloha prostřednictvím družicového systému. Očekávaný přínos je jednak ve větší odolnosti vůči vnějším neoprávněným zásahům do systému tachografu a také ve zvýšení bezpečnosti silničního provozu a rovnějších podmínek v prostředí dopravního trhu.

Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací na výzkumné infrastruktuře

pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2.1.00/03.0064).

4. LITERATURA

- [1] Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určení polohy pomocí tachografů. In: *Úřední věstník Evropské unie*. L 249/1, 31.7.2020, s. 1–16. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2020.249.01.0001.01.CES&toc=OJ:L:2020:249:TOC.

Správná citace:

DOUPAL, E., KOUTNÍK, O., NOVOTNÝ J. Balíček mobility – změny v oblasti tachografů. *Soudní inženýrství*, 2021, 32(1), 35–37. DOI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2021.1.35>. ISSN 1211-443X.