

Prowadzone w tym okresie wyrywkowe kontrole ITD polegające na porównaniu danych z tachografu z danymi z komputera pokładowego pojazdu (głównie działania ABS-u) wykazały, że w ok. 95% pojazdów stwierdzono ingerencję w działanie tachografu. Wielkości zdumiewające, zważywszy na to, że normy prowadzenia rejestrowane przez tachograf mają służyć bezpieczeństwu przewozów drogowych.

Generacja pierwszych inteligentnych tachografów została wprowadzona w czerwcu 2019 roku. Od tego czasu tachograf posiada system GPS, który pozwala rejestrować położenie auta. Przez wiele lat nie można było uzgodnić w Komisji Europejskiej, z jaką dokładnością system ma rejestrować położenie, ponieważ firmy transportowe uważały udostępnianie tych informacji za zdradzanie ich tajemnic handlowych na temat tego, skąd i dokąd wożą towary. Stało na tym, że rejestrowaniu podlega położenie w momencie wyruszenia w trasę oraz miejsce jej zakończenia, natomiast dodatkowo jest rejestrowane położenie pojazdu w równomiernych odstępach jazdy, tj. co 3 godziny. Jednak takie dane obecnie okazują się niewystarczające, aby określić chociażby moment przekroczenia granicy, co jest przecież niezbędne do prawidłowego ustalenia czasu delegowania kierowcy. Z tego powodu opracowywany jest projekt II generacji tachografu inteligentnego.

Niezależnie od postępu technologii, która pozwala wprowadzać na rynek udoskonalone modele tachografów, nie można zapomnieć o rozwijającej się infrastrukturze drogowej rejestrującej ruch pojazdów. Systemy preselekcyjne oraz systemy poboru opłat, które rejestrując pojazd, identyfikują go, pozwalają porównać dane z tachografu z danymi tych systemów i stwierdzić, czy pojazd nie ma zablokowanej rejestracji jazdy.

1.3. Jak będzie działał tachograf cyfrowy inteligentny II generacji

Nowy tachograf pozostaje w fazie zatwierdzania i certyfikacji. Wiadomo, że będzie umożliwiał kierowcy ręczną rejestrację załadunków i rozładunków. Ponadto system GPS zostanie uzupełniony o mapy, co spowoduje, że tachograf będzie automatycznie rejestrował przekroczenie granic. Urządzenie dodatkowo będzie posiadało rozszerzony zakres danych, które są automatycznie przekazywane do pojazdów służb kontrolnych. Wszystkie pojazdy dopiero w roku 2025 zostaną wyposażone w nowe tachografy, ponieważ obecne inteligentne

tachografy I generacji muszą być wymienione do 21 sierpnia 2025 roku. Do tego momentu nie będziemy mogli mówić o pełnych danych do ustalenia świadczeń pieniężnych, które będą pochodzić z tachografu.

Są już pomysły na to, jak wprowadzić w tachografach funkcję automatycznej rejestracji załadunków i rozładunków. Być może już kolejne generacje tych urządzeń będą miały wdrożony taki system.

1.4. Karta kierowcy

Karta kierowcy jest kartą chipową, na której są zapisane dane kierowcy, a tachograf zapisuje na niej dane o aktywnościach w danym pojeździe. O ile tachograf jest niejako częścią integralną pojazdu, to karta jest tym, co identyfikuje kierowcę. Tachograf dzięki karcie rozpoznaje, kto jest kierowcą, a karta dzięki tachografowi przejmuje dane o pracy kierowcy.

Karta posiada o wiele mniejszą pamięć do zapisu danych. Została tak zaprojektowana, aby pomieścić dane dotyczące aktywności kierowcy z całego miesiąca. Trzeba zwrócić uwagę na to, że pamięć ta jest podzielona na poszczególne rodzaje danych. Po ostatnich zmianach przepisów, według których kierowca ma obowiązek ręcznie wpisać kraj, do którego wjeżdża, może się okazać, że na karcie zabraknie miejsca na zarejestrowanie takich danych z całego miesiąca.

Karta jest własnością kierowcy, a więc zdarza się, że w sytuacjach rozwiązania umowy z kierowcą pracodawca ma problem z otrzymaniem karty do sczytania danych. W takiej sytuacji może uzyskać analogiczne dane, sczytując te informacje z tachografu.

Jeśli chodzi o zapis danych na karcie, ważną kwestią jest czynność, którą kierowca ma wykonać po powrocie do pojazdu z dobowego lub tygodniowego odpoczynku, o ile wyjął kartę, ponieważ odpoczywał poza pojazdem. W takiej sytuacji tachograf zadaje kierowcy pytanie o konkretną czynność, jaka miała miejsce w tym czasie, a kierowca manualnie musi wybrać i wskazać rodzaj swojej aktywności. Przeważnie będzie to przerwa, czyli „łóżko”, ale w niektórych sytuacjach część tego czasu może być „inną pracą”, na przykład wtedy, gdy kierowca po przyjeździe poszedł rozliczyć się z dokumentów do firmy.