

DIGITALNI TAHOGRAFI U BOSNI I HERCEGOVINI SA OSVRTOM NA EU

Faruk Karić

Agram d.d., Zvonimirova 40, Ljubuški, e- mail: faruk.karic@agram.ba

Sažetak: Jedan od najvećih motiva rada jeste ukazivanje da u Bosni i Hercegovini postoji znanje volja i stručni ljudi koji mogu pratiti evropske trendove po pitanju savremenih tehnologija u saobraćaju. Sam rad je edukacijskog karaktera i ima za cilj proširenje znanja o tahografima i podizanje svijesti o važnosti uloge tog zapisnog uređaja. Istraživanje se zasniva na višegodišnjem iskustvu autora na poslovima sa tahografima, kontinuiranim informisanjem od predstavnika proizvođača tahografa VDO za jugoistočnu Evropu, razmjenom podataka i mišljenja sa uspješnim serviserima tahografa u BiH i zvanično objavljenih podataka od strane nadležnih državnih organa.

Rad pokazuje genezu razvoja tahografa u BiH i otkriva trenutnu poziciju gdje se sada nalazi, ukazuje na problematiku i prepreke daljeg tehničko-tehnološkog razvoja i korištenja mogućnosti koje ovaj zapisni uređaj omogućava, poslodavac koristi, a zakon propisuje. Značaj rezultata ovog rada je upozoravanje čitaoca-slušaoaca na brže poduzimanje stvari po pitanju prilagođavanja zakonodavstvu, kako našem, tako i EU, usvajanju novih i naprednih tehnologija u cilju izbjegavanja povreda zakona i plaćanja kazni, kako u međunarodnom tako i u domaćem saobraćaju.

Ključne riječi: Tahograf, informisanje, geneza, saobraćaj, zakonodavstvo.

DIGITAL TACHOGRAPH IN BOSNIA AND HERZEGOVINA WITH REGARD TO THE EU

Abstract: One of the major motives for this research is to show that in Bosnia and Herzegovina exists a will, knowledge, and the professional people who can follow European trends in terms of modern technologies in traffic. The work is educational in character and aims to spread the knowledge of tachographs and raise awareness of the important role of that recording device. The research is based on long experience of the author on work with tachographs, continuous inflow of information by representatives of tachograph manufacturer VDO for South Eastern Europe, the exchange of information and opinions with successful repairers of tachographs in Bosnia, and officially published data by the regulatory authorities.

This research shows the genesis of the development of the tachograph in Bosnia and reveals the current position where it is now, points to the issues and obstacles of further technological development and use of the opportunities that this recording device allows, the employer uses and the law prescribes. The significance of this work is warning to the reader-listener to quickly take things in terms of adapting to our legislation and the one of EU, the adoption of new and advanced technologies in order to avoid violation of the law and the payment of penalties both in the international and domestic traffic.

Keywords: Tachograph, information, genesis, traffic, legislation.

1. GENEZA ZAPISIVANJA PODATAKA

Otkako postoje tahografi, postoji i ideja da se napravi tahograf koji će na što bolji i kvalitetniji način bilježiti podatke, omogućiti lakšu analizu istih i spriječiti manipulacije sa zapisivanjem podataka o brzini, aktivnostima vozača, pređenom putu, broj okretaja motora i sl. Kvalitetnije zapisivanje podataka, najviše su potencirali vlasnici voznih parkova iz zemalja EU koji su brojali veći broj voznih jedinica. U takvim voznim parkovima poslodavac je isplaćivao plaću vozačima na osnovu aktivne vožnje, odnosno pređenog broja kilometara. Takođe, vlasnici vozila su na osnovu zapisivanja pratili broj okretaja motora, potrošnju goriva i servisne intervale. Najveći problem analognih tahografa za poslodavce je očitavanje i analiza tahograf listića. Tahograf listići po svojoj strukturi su pogodni za manipulaciju. Analiza listića zahtijeva uposlenu osobu ili više njih zavisno od veličine voznog parka odnosno broja uposlenih vozača. Vlasnici velikih voznih parkova su htjeli digitalni zapis, odnosno digitalno praćenje podataka. Međutim, takvom načinu zapisivanja se opiralo zakonodavstvo EU, koje je htjelo da ima listić kao dokaz za nezgode i praćenje ponašanja vozača i vozila u ekstremnim situacijama. Kao preteča digitalnog tahografa, 1986. godine pojavljuje se FMS (sistem za mjerenje vožnje) koji je dobivao podatke iz tahografa i zapisivao ih u magnetnu memoriju. Tahograf i FMS bili su spojeni preko svjetlovoda, i pomoću pretvarača signal se zapisivao u magnetnu memoriju. Magnetna memorija FMS-a bila je kompatibilna sa softverom u računarima na kojem su se analizirali podaci. Pritisak da se napravi digitalni tahograf bio je stalno prisutan, očigledno FMS nije bio trajno rješenje obzirom na napredak tehnike i tehnologije u tom vremenu. Konačno, od 1996. godine digitalni tahograf je stavljen u eksperimentalnu fazu. Pratilo se ponašanje i zapisivanje, šta se može napraviti sa podacima i na koji način se može upravljati tim podacima. 1998. godine, zakonodavstvo EU je donijelo odluku da se može koristiti digitalni tahograf. Rađene su sve pripreme tako da sa prelaskom na novi milenij započne era digitalnih tahografa. Početkom novog milenija, proizvođači digitalnog tahografa i proizvođači vozila su bili tehnološko i tehnički spremni za uvođenje digitalnog tahografa, međutim, zakonski preduslovi za uvođenje digitalnog tahografa nisu bili ispunjeni. Razlog neispunjavanja zakonskih preduslova je usporeno zakonodavstvo, jer je počela djelovati EU i htjelo se donijeti zakonodavstvo za sve članice EU, a ne za pojedine zemlje. U tom periodu proizvođači vozila dolaze u problem, pripremaju mjesto u vozilu za ugradnju digitalnog tahografa, a digitalni tahograf se još uvijek ne može koristiti. Glavno pitanje je bilo: “Šta staviti u mjesto-otvor na kokpitu vozila predviđeno za digitalni tahograf?” Kao privremeno rješenje neki od proizvođača su bili prinuđeni napraviti tahografe koji dimenzijama i oblikom odgovaraju digitalnom tahografu. Konačno 2005. godine digitalni tahograf se počinje koristiti u Njemačkoj, Fancuskoj, Belgiji, Italiji itd. U Republici Hrvatskoj zakon koji reguliše pitanje digitalnih tahografa stupa na snagu 2008. godine, dok je u Bosni i Hercegovini 16.06.2010. godine stupio na snagu Zakon o radnom vremenu, obaveznom odmorima mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu („Službeni glasnik BiH“, 48/10.)

2. ZAKONSKA REGULATIVA EU

AETR – je skraćenica za „Europski sporazum o radu posada vozila u cestovnom prometu“. Ovaj sporazum je potpisan 1970. godine, a primjena je počela 1974. godine. Bivša Jugoslavija je bila jedna od prvih država potpisnica, ali nije bila tako „brza“ u primjeni. Tek 1976. je započela obaveza ugradnje tahografa u teretna motorna vozila iznad 5t najveće dopuštene mase i autobuse. To su bili tahografi koji su bilježili brzinu i pređeni put, odnosno da li se vozilo kretalo ili mirovalo, i nisu bilježili radna vremena.

Prema AETR sporazumu, osim što su vozila imala obvezu ugradnje tahografa, vozači su imali ograničenja u trajanju upravljanja vozilom, obavezne pauze i odmore. Takođe, propisane su četiri aktivnosti s kojima vozač opisuje svoj rad i odmor. Svoje aktivnosti su vozači morali crtati na rasteru u takozvanoj „Individualnoj kontrolnoj knjižici“ koja je imala 7 rastera od 24 sata (za sedam dana).

Slika1: Individualna kontrolna knjižica

AETR je također propisivao i najmanju starosnu dob vozača za teretna vozila i autobuse. AETR je promijenjen 1994. godine kada je propisano obavezno korištenje tahografa koji bilježe aktivnosti vozača (EURO tahograf).

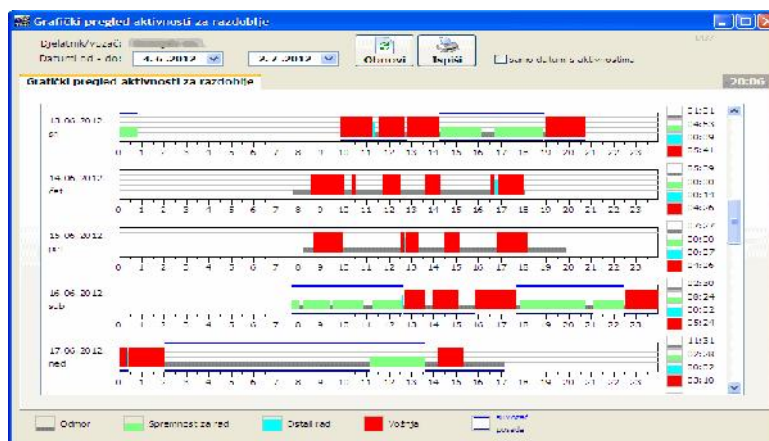


Slika 2: Dijagram listić

Time vozači više nisu trebali ispunjavati „Individualnu kontrolnu knjižicu“ već su evidenciju svojih aktivnosti radili koristeći tahograf. Sljedeća promjena je bila uvođenje digitalnog tahografa, koji je obavezan od 15.06.2010.godine.

EEC 3821/85 – je EU uredba¹⁰⁶ koja je objavljena 1985.godine i govorila je kakav tahograf mora biti ugrađen u vozila u tadašnjoj Europskoj zajednici (tahografi s pisačem aktivnosti vozača ili takozvani EURO-tahograf).

AETR 1994. godine prihvaća EU uredbu 3821/85 koja govori o tome kako se koristi tahograf za evidentiranje aktivnosti. EU uredba 3821/85 dobiva krajem devedesetih dodatak „Anex 1B“ u kojem je opis digitalnog tahografa.



Slika 3: Grafički pregled aktivnosti za razdoblje

EC 2135/98 je uredba koja govori o korištenju digitalnog tahografa i kartica vozača, kompanije, nadzora i kartica servisa. EC 561/2006 je jedna od najvažnijih uredbi koja govori o radnom vremenu vozača.

EU Uredba 1266/2009 nadopunjuje uredbu 3821/85. Ova uredba definiše drugu generaciju digitalnih tahografa koja je sprovedena u dva koraka.

- Prvi korak, od 01.10.2011. je obavezna ugradnja digitalnog tahografa, koji mora da ima novo pravilo jedne minute, nove kodne stranice (pisma nekih novih jezika) i jednostavniji način naknadnog unosa aktivnosti na vozačevu karticu.
- Drugi korak s obaveznom primjenom od 01.10.2012. definiše da digitalni tahograf mora imati sve što i prethodna verzija, nezavisan drugi signal kretanja vozila (IMS) i sondu kretanja vozila neosjetljivu na magnetno polje (KITAS II+).

Zadnja uredba koja se odnosi na digitalne tahografe je EU 165/2014. Ova uredba zamjenjuje 3821/85, potpuno će je zamijeniti kada stupa na snagu u cijelosti i djelimično nadopunjuje i mijenja uredbu EC 561/2006. Uredba EU 165/2014 definiše novu generaciju digitalnih tahografa koja se naziva Smart tachograph (pametni tahograf). Osim toga, neke od važnih tema koje definiše ova uredba su: što, kada i kako vozač unosi svoje aktivnosti naknadnim unosom na karticu (na poleđinu taho listića), nadzor koji se radi nad radionicama, te kako se radionice uopšte moraju ponašati.

2.1. EU smjernice

Postoji više proizvođača digitalnih tahografa, a najpoznatiji su:

¹⁰⁶ Uredba ima snagu zakona na nivou cijele EU dok je direktiva ili smjernica uputa državama članicama šta moraju unijeti u svoja zakonodavstva.

- VDO koji čini preko 80% proizvodnje digitalnih tahografa,
- Stoneridge,
- Aktia,
- Efas i drugi.



Slika 4: Digitalni tahografi

Svaki proizvođač prilikom proizvodnje digitalnog tahografa mora poštovati smjernice pravilnika (EEC) No. 3821/85, Anex 1B, koje propisuju kako digitalni tahografi moraju biti napravljeni i definiraju kriterije gdje i na koji način ugrađivati digitalni tahograf u vozilima.

Osnovni kriteriji za ugradnju digitalnog tahografa su:

- Digitalni tahograf mora biti ugrađen u vozilo tako da vozač svaki put sa sjedišta može, ako je potrebno, uspješno rukovati sa svim funkcijama.
- Korisnik odnosno vozač mora biti u mogućnosti jasno prepoznati vizuelno upozorenje.
- Poruka vizuelnog upozorenja može biti prikazana na tahografu ili na drugim uređajima (npr. elektroničnom brzinomjeru i sl.).

Smjernice za proizvođače koje se odnose na ugradnju digitalnog tahografa su:

- Digitalni tahograf mora imati dimenzije 150 x 186 x 58 mm
- Dopusćen ugao ugradnje od $\pm 45^\circ$
- Dopusćena ugao gledanja displeja sa pozicije vozača je $\pm 30^\circ$
- Slobodno pristupno područje za ugradnju i rukovanje uređajem
 - s prednje strane približno oko 220 mm
 - s desne i lijeve strane oko 35 mm
 - po strani ukupno približno 256 mm

Smjernice za proizvođače opreme za ispitivanje tahografa se odnose na to da servisno dijagnostička oprema za kalibraciju i ispitivanje digitalnih tahografa mora biti napravljena tako da može napraviti kalibraciju digitalnog tahografa bez obzira na marku-proizvođača i tip digitalnog tahografa.

3. ZAKONSKA REGULATIVA U BIH

U Bosni i Hercegovini 16.06.2010. godine je stupio na snagu Zakon o radnom vremenu , obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu („Službeni glasnik BiH“, 48/10). Bosanskohercegovački Zakon o radnom vremenu, uglavnom je „copy/paste“ Zakona o radnom vremenu iz Republike Hrvatske, s tim da su ubačene neke izmjene koje ne odgovaraju državnim uređenjima i propisima u odnosu na našu državu. Veliki uspjeh je samo donošenje zakona na državnom nivou, kao osnove i okvira za početak

otklanjanja već nagomilanih problema u domaćim preduzećima koja se bave međunarodnim transportom. Činjenica je da su izostavljene neke stvari, pa imamo slučaj da se u Zakonu spominju neke od institucija koje ne postoje, odnosno koje neće biti formirane u skorije vrijeme. Primjer jedne takve institucije je Nacionalni komitet za profesionalno osposobljavanje u drumskom prevozu. Takođe, po mišljenju stručnih osoba iz radionica za ispitivanje tahografa i vlasnika radionica, uvršten je preveliki broj vozila koje Zakon izuzima.

AETR propisuje koja se vozila mogu izuzeti, a na domaćem zakonodavstvu je da odredi koja su to vozila, uzimajući u obzir faktore kao što su:

- veličina teritorije države
- struktura vrste vozila
- broj i raspored radionica za ispitivanje tahografa i sl.,

tako da se na osnovu vozila koje Zakon izuzima, stiče dojam da je izuzeto sve što je u AETR-u navedeno, bez obzira na otežavajuće ili olakšavajuće okolnosti o kojima se nije vodilo računa (sada imamo 20 vrsta vozila na koje se Zakon ne odnosi).

Slijedeća primjedba stručnih osoba iz radionica za tahografe, odnosi se na odredbu koja određuje da stručni nadzor nad radom radionica sprovodi Institut u saradnji sa entitetskim zavodima što je jedinstveno u širem okruženju kada je u pitanju ova vrsta poslova, jer upravo je Zakon o radnim vremenima, koji je donesen na državnom nivou BiH, „izvukao“ ovu oblast iz mjeriteljskih okvira Instituta i entitetskih Zavoda za mjeriteljstvo. Mišljenje koje vlada u radionicama i servisima jeste da nije moguće organizovati kvalitetnu obuku vođa i tehničara u radionicama za tahografe bez proizvođača tahografa niti je bez učešća proizvođača tahografa, odnosno njihovog zastupnika moguće vršiti kvalitetan nadzor nad radom radionica za ispitivanje i servisiranje tahografa.

No, tu nije kraj priče. Glavni problem, koji se pojavljuje, jeste nadzor provođenja Zakona, na cesti i u sjedištima preduzeća. Podsjećam na član 27. Zakona¹⁰⁷:

- (1) Inspekcija drumskog saobraćaja i policijski službenici (u daljnjem tekstu: nadležni kontrolni organi) dužni su organizovati i sprovesti odgovarajuće i redovne kontrole u svrhu pravilnog i dosljednog sprovođenja i primjene odredaba ovog zakona i na osnovu njega donesenih propisa, na putu i u prostorima prevoznika, za sve kategorije prevoza.
- (2) Kontrole iz stava (1) ovog člana moraju se obavljati svake godine i moraju obuhvatiti širok i reprezentativan presjek mobilnih radnika, vozača, prevoznika i vozila u svim kategorijama prevoza obuhvaćenim odredbama ovog Zakona.
- (3) Kontrole iz stava (2) ovog člana moraju se organizovati na način da se od 16. juna 2010. godine kontroliše 1% dana koje odrade vozači vozila obuhvaćeni ovim zakonom.
- (4) Postotak kontrola iz stava (3) ovog člana povećaće se od 1. januara 2011. godine na najmanje 2%, a od 1. januara 2012. godine na 4%.
- (5) Nadležni kontrolni organi dužni su najmanje 30% ukupnog broja kontrolisanih radnih dana kontrolisati na putu, a najmanje 50% u prostorijama sjedišta prevoznika.

Kao što možemo vidjeti, o kakvom načinu kontrole provođenja zakona se radi i vremenu koje je predviđeno za dostizanje procenta kontrolisanih radnih dana mobilnih radnika, ni nakon skoro 5 godina od objavljivanja Zakona po pitanju nadzora nije napravljeno skoro pa ništa. Zahvaljujući radionicama za tahografe, napravljen je mali pomak u praćenju i arhiviranju

¹⁰⁷ Zakon o radnom vremenu, obavezni odmorima mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu („Službeni glasnik BiH“, 48/10.)

radnih vremena za odgovorne i ozbiljne firme, uglavnom, koje žele na vrijeme i bez problema da uhvate korak sa evropskim transportnim firmama, kako bi u budućnosti mogle biti konkurentne na zahtjevnom evropskom tržištu. Zahvaljujući proizvođaču tahografa VDO, na naše tržište preko radionica za tahografe koje su u 99% VDO radionice, stižu informacije o izmjenama i dopunama EU uredbi i direktiva, po kojim radionice postupaju i obavještavaju odgovorne osobe i vozače u prevozničkim kompanijama. Prije ili kasnije, računi će doći na naplatu. Bosna i Hercegovina je potpisnica AETR-a, okvir je zadan i prihvaćen i nema prostora za vrđanje i odugovlačenje. Ako želimo ići ka evropskim integracijama, morat ćemo provesti ono što je napisano. Činjenica je da što prije krenemo da ćemo lakše uhvatiti korak sa ostalim državama EU, pogotovo uzimajući u obzir posljednje objavljenu direktivu EU 165/2014, koja otklanja različita tumačenja AETR-a i EU direktive 3821/85, od strane pojedinih država članica EU. Manjkavosti Zakona, veoma lako, mogu biti riješeni i usklađeni ukoliko odgovorni u nadležnim ministarstvima budu više slušali i uvažavali struku nego li udovoljavali raznim neosnovanim zahtjevima i podliježali političkim i drugim pritiscima. Poznato je da je političko uređenje u Bosni i Hercegovini jako komplicirano i da je u većini slučajeva veoma teško doći do pravih, odnosno logičnih rješenja. Ako ikada u državi dođemo do kvalitetnog rješenja, ostaje pitanje provođenja. Kada se to nešto provede, ponovo ostaje pitanje nadzora nad provedbom. Slična situacija je i kod ovog Zakona. Zakon je donesen na državnom nivou, provode ga entitetska ministarstva, federalno ministarstvo prometa i komunikacija i Ministarstvo saobraćaja i veza RS-a. Provođenje zakona treba da nadziru Federalna saobraćajna inspekcija, saobraćajna inspekcija RS-a, saobraćajni inspektori 10 kantonalnih uprava za inspeksijske poslove, policija RS-a i policija 10 kantonalnih MUP-ova i još Institut za mjeriteljstvo BiH sa entitetskim zavodima. Prema trenutnom stanju po pitanju nadzora nad provođenjem Zakona, stiže se utisak da se ne vodi dovoljno brige niti ulaže dovoljno truda. Moguće je, što ne bi smjelo da bude, da nadležni ovu materiju ne smatraju prioritetnom i bave se njima važnijim poslovima ili iz razloga koji bi bio mnogo ne popularniji, da ne poznaju ovu materiju, da ne žele da se upuštaju u ovu problematiku, da nemaju sredstva za nabavku opreme za nadzor i da nemaju dovoljno stručne kadrove za obavljanje poslova nadzora ove vrste. Pozitivan primjer je u Republici Hrvatskoj, uspostavljen je nadzor nad provedbom Zakona koji je u cijelosti proveden. Uposlano je i obučeno 40 mladih i sposobnih saobraćajnih inspektora, od toga 24 inspektora samo za nadzor radnih vremena mobilnih radnika. Prema preporukama iz EU na osnovu veličine teritorije, broja preduzeća i broja registrovanih vozila Republika Hrvatska bi trebala da ima minimalno 70 saobraćajnih inspektora. Nabavljena je oprema za kompletan nadzor na cesti i unutar preduzeća (5 mobilnih vozila sa kompletnom opremom i 3 presretača). Zakonom je omogućeno saobraćajnim inspektorima zaustavljanje vozila na cesti bez prisustva policije. Takođe, obučeni su i opremljeni policijski službenici koje vrše ovu vrstu nadzora na cesti (4 mobilna vozila sa kompletnom opremom za nadzor na cesti).



Slika 5: Nadzor

Rezultat je više nego zadovoljavajući. Poslodavci i vozači su dovedeni u zakonske okvire po pitanju prekovremenog rada. Poslodavcu je ukinuta mogućnost da stimuliše prekovremenu vožnju, a vozačima da prekovremeno voze bez obzira na propisani odmor. Podignuta je svijest o važnosti odmora vozača teretnog motornog vozila ili autobusa, poznavanje pravila vožnje i rukovanje tahografom podignuto je na višu razinu kod vozača, a i kod poslodavaca, uposleni su dodatni vozači, zbog organizacije posla u zakonskom okviru, uposleni su dodatni radnici na poslovima vođenja evidencija, i u konačnici smanjen je rizik od nezgoda zbog umora vozača što je i cilj Zakona.

4. ZAKLJUČAK

Iz prethodno napisanog, možemo zaključiti da se radi o vrlo važnom području po pitanju sigurnosti saobraćaja sa aspekta kontrole i sprečavanja prekomjerne vožnje vozača i organizovanja i stimulisanja prekomjerne vožnje od strane poslodavaca. Bez kvalitetnog nadzora, Zakon ne vrijedi ništa ma koliko bio dobar i kvalitetan. Da bi ispunili obaveze po AETR-u koje je Bosna i Hercegovina prihvatila, moramo slijediti praksu zemalja članica EU koje su svoj Zakon u potpunosti uskladile sa zakonodavstvom EU, u potpunosti proveli i na pravi način organizovali nadzor nad Zakonom. Ministarstvo komunikacija i prometa BiH treba, da uz uvažavanje mišljenja struke, iskustva stručnih ljudi iz radionica za tahografe, predstavnika proizvođača tahografa, uzimajući u obzir realno stanje na tržištu i poodmaklu zakonsku regulativu EU, na pravi način organizuje nadzor nad provođenjem Zakona i u skladu s tim napravi izmjenu i dopune postojećeg Zakona i na osnovu istog donesenih pod zakonskih akata. Nadležne inspekcije i policija, moraju uložiti dodatne napore u odabiru i obučavanju svojih kadrova za nadzor na cesti i u preduzećima. Nadležne inspekcije i policija, moraju uložiti znatno više sredstava za opremanje inspektora, odnosno policajaca potrebnim materijalnim sredstvima za kvalitetan nadzor na cesti i u preduzećima. Svi involvirani u ovu materiju, treba da redovno prate dešavanja u EU po pitanju promjene i primjene propisa koji su na snazi, i da svoje obaveze blagovremeno izvršavaju u nastojanju hvatanja koraka sa ostalim zemljama EU. U suštini, Zakon je i socijalnog karaktera i po prvi puta predviđa i omogućava nadziranje poslodavca i sankcionira za ne vođenje i arhiviranje podataka o aktivnostima vozača, stimulisanje prekovremene vožnje i organizovanje posla koje nije u skladu sa Zakonom.

LITERATURA

- [1] Zakon o radnom vremenu , obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu , „Službeni glasnik BiH“, 48/10
- [2] Pravilnik o radionicama i tahografima, „Službeni glasnik BiH“, 4/11 od 14.12.2010. godine
- [3] VDO DTCO 1381 Technical Description Release
- [4] www.dtco.vdo.com
- [5] www.tahograf.hr
- [6] www.mkt.gov.ba
- [7] www.teretna-vozila.com