

Wnioski dla przewoźników z konferencji CORTE

data aktualizacji: 2024.07.02



W drugiej połowie czerwca odbyło się kolejne spotkanie CORTE - międzynarodowej organizacji zrzeszającej stowarzyszenia transportowej, służby kontrolne, producentów urządzeń, a także przedstawiciele władz. Tematem spotkania była kwestia tachografów, a też wprowadzenie technologii OSNMA - usługi służącej do uwierzytelniania pozycji ustalanych na podstawie europejskiego systemu nawigacyjnego Galileo.

Wśród polskich przedstawicieli pojawili się eksperci Inelo, spółki z Grupy Eurowag, którzy od ponad dekady czynnie uczestniczą w debatach dotyczących sektora TSL. O czym rozmawiano? Przede wszystkim o tachografach inteligentnych drugiej generacji i najczęściej występujących w nich błędach, a także o technologii OSNMA, która prawdopodobnie będzie gotowa w październiku 2024. Uczestnicy wygłosili również apel o niezostawianie wymiany urządzeń na ostatnią chwilę.

Konferencja CORTE odbyła się 19 czerwca 2024 roku. Inelo należące do Grupy Eurowag na spotkaniu było reprezentowane przez Piotra Żółtego, zajmującego stanowisko International Business Development Director oraz Mateusza Włocha, eksperta ds. rozwoju i szkoleń. Na chwilę obecną jest jedyną, polską firmą, należącą do Zarządu CORTE i doradza Stowarzyszeniu oraz Komisji Europejskiej w kluczowych sprawach dla transportu drogowego.

Technologia OSNMA coraz bliżej?

Spotkanie CORTE otworzyła dyskusja związana z rozwojem tachografów, a w tym także kwestie dotyczące wprowadzenia technologii OSNMA - usługi służącej do uwierzytelniania pozycji ustalanych na podstawie europejskiego systemu nawigacyjnego Galileo. Technologia ta ma za zadanie zabezpieczać sygnał lokalizacji przed zakłóceniami i oszustwami. Początkowo planowano ją wprowadzić już w sierpniu 2023, czyli niemal rok temu. Ze względu na opóźnienia w pracach nad jej funkcjonalnością, usługa ta ma być dostępna dla tachografów G2V2 pięć miesięcy po oświadczeniu o

tym, że jest gotowa do wprowadzenia. Z najnowszych informacji wynika, że takie ogłoszenie zostanie prawdopodobnie wydane dopiero w październiku bieżącego roku.

- Po upływie wspomnianego czasu wszystkie tachografy montowane w nowo rejestrowanych pojazdach będą musiały być wyposażone w funkcjonalności OSNMA. Pełne zastosowanie tej technologii w obecnie montowanych tzw. przejściowych tachografach jest problematyczne. Pomimo, że mają one możliwość aktualizacji to z uzyskanych informacji wynika, że usługa ta wymaga zastosowania anten z mniejszymi zakłóceniami, a tych nie można zamontować na większości przejściowych tachografów G2V2. Nie mają one możliwości podłączenia zewnętrznej anteny. Warto jednak zaznaczyć, że przewoźnicy, których flota wyposażona jest w tzw. tachografy przejściowe nie będą mieć z tym problemu, ponieważ przepisy nie wymagają aktualizacji obecnie montowanych i wymienianych tachografów G2V2 o nową funkcję OSNMA - zaznacza Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Inelo z Grupy Eurowag.

Błędy w inteligentnych tachografach drugiej generacji

Jednym z istotniejszych tematów, który został szeroko omówiony na konferencji były błędy, występujące w tachografach, szczególnie w tych inteligentnych. Eksperti Inelo w składzie Piotra Żółtego i Matusza Włocha zaprezentowali członkom CORTE stwierdzone przykłady nieprawidłowego działania tych urządzeń.

- Jest to temat niezwykle ważny dla firm transportowych i inspekcji. Powinny być one świadome problemów mogących wystąpić w funkcjonowaniu tachografów, szczególnie tych nowych, w których stopień skomplikowania jest znacznie większy poprzez zastosowanie lokalizacji GNSS. Warto dodać, że najczęściej spotykanym błędem jest utrata kontaktu karty kierowcy z tachografem. Do wysunięcia karty może dojść z różnych powodów, jednak w efekcie najczęściej występuje ten sam błąd o nazwie „sesja ostatniej karty zamknięta nieprawidłowo”. W takim przypadku dane na karcie mogą zostać zapisane błędnie i np. podczas odpoczynku rejestrować jazdę kierowcy lub na odwrót, czyli zapisywać wypoczynek w czasie prowadzenia pojazdu. Kontrolowanie czasu pracy kierowców za pomocą nowoczesnych narzędzi pozwala łatwo wychwycić tego typu anomalie - stwierdza Piotr Żółty, International Business Development Director, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

Występowanie błędów podczas rejestracji aktywności kierowców przez tachografy tworzy wiele zagrożeń nie tylko dla przewoźników, lecz także dla służb kontrolnych, które muszą interpretować zniekształcone dane. Dlatego tematyka błędów występujących w trakcie pracy tachografów została szeroko omówiona w międzynarodowym gronie.

Nie trać czasu i wymień tachograf

Po raz kolejny w debacie rozmawiano również o wymianie tachografów w transporcie międzynarodowym. Ze zbliżającym się terminem do końca roku pogłębia się ryzyko, że firmy transportowe mogą nie zdążyć z dostosowaniem się do nowych przepisów. Aktualnie mała liczba pojazdów jest wyposażona w najnowszą wersję smart tachografów, a warto zaznaczyć, że miejsca w warsztatach, zajmujących się ich wymianą w niektórych krajach są już zarezerwowane do końca roku.

- W przypadku aut wyposażonych w tachografy analogowe i cyfrowe sprzed 2019 roku ostateczny termin wymiany urządzeń upływa 31 grudnia 2024 r. Nieco więcej czasu na wymianę tachografów mają użytkownicy urządzeń inteligentnych pierwszej generacji (G2V1). W ich przypadku ostateczny termin wymiany tachografów upływa 19 sierpnia 2025 r. Inelo wraz z CORTE apelują do przewoźników, aby wzięli pod uwagę ograniczoną liczbę serwisów zajmujących się wymianą tachografów. Zwlekanie z instalacją urządzeń G2V2 może wiązać się z wycofaniem na pewien czas

pojazdów ruchu międzynarodowego, a w przypadku wykonywania transportu w innych krajach członkowskich dotkliwymi karami finansowymi a nawet utratą dobrej reputacji w związku z kwalifikacją tego naruszenia jako najpoważniejsze - zauważa ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

Konsekwencje przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynków

Część spotkania zajął również temat poświęcony najnowszym, europejskim zmianom prawnym w zakresie okazjonalnych przewozów osób, które zaczęły obowiązywać od 22 maja 2024. Eksperti Inelo i IRU wnikliwie je omówili. Wprowadzone przepisy są skomplikowane i nasuwają wiele pytań oraz wątpliwości interpretacyjnych. Największe obiekcje budzi obowiązek prowadzenia i przechowywania dokumentacji w postaci formularzy jazdy służących m.in. do uzasadnienia możliwości skorzystania z odstępstw wprowadzonych w zmienionych przepisach.

Fot. Inelo

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/77185>