

ПОЗИЦИЯ МСАТ ПО ПРАКТИЧЕСКИМ И ТЕХНИЧЕСКИМ ПРОБЛЕМАМ В ОТНОШЕНИИ ЦИФРОВОГО ТАХОГРАФА

Позиция МСАТ в отношении практических и технических вопросов, связанных с цифровым тахографом.

I. АНАЛИЗ

1. Введение

С 1 мая 2006, когда цифровой тахограф стал обязательным в ЕС на всех новых транспортных средствах, охваченных Резолюцией по правилам в отношении времени вождения и отдыха (561/2006/ЕС), многочисленные проблемы, связанные с его техническими спецификациями и его практическим применением, были определены транспортными операторами и национальными ассоциациями.

Комиссия, служащие органов правоприменения ЕС и производители цифровых тахографов понимают, что это так. 21 декабря 2006 Еврокомиссия представила проект Шведской автомобильной администрации (SPA) для выполнения работы с целью «поддержать, эксплуатировать и улучшить цифровой тахограф». Это будет включать обращение к техническим недостаткам в технических спецификациях для прибора (приложение 1В Резолюции 3821/85/ЕС), проблемы в Резолюции и нуждах пользователей. Требуется полное участие МСАТ для помощи в определении того, как прибор и сопровождающее его законодательство должны измениться в свете текущего опыта и практических проблем с прибором. Эта позиция направлена на установление списка этих проблем, которые МСАТ должен попытаться исправить через этот проект и любые другие имеющиеся средства.

2. Технические и практические проблемы

Подробное исследование вопросов, перечисленных ниже, также как и предложенные решения содержатся в приложении 1, которое является неотъемлемой частью этого документа.

Следующие моменты должны быть решены или реализованы:

- **Регистрация данных:** Расчет времени вождения, который регистрирует цифровой тахограф в полных минутах, а не секундах, также как и перезапись данных карточки водителя, если регистрируются более 93 изменений видов деятельности.

- **Плохоработающие или неиспользуемые данные карточки водителя:** Регулирующие безопасность и технические решения для рассмотрения плохо работающей карточки водителя или такой карточки, которая застревает в цифровом тахографе.

- **Невозможность регистрации перерыва в движущемся транспортном средстве:** Важно, чтобы прибор позволял водителю регистрировать периоды времени как перерыв во время вождения в течение операции при управлении экипажем из 2 человек.

- **Скачивание и передача данных:** Скорость передачи для скачивания данных чрезвычайно плохая. Ежеквартальное скачивание блока транспортного средства требует от 15 до 20 минут. При повторении этой операции на парк автомобилей замедление скачивания становится процессом дорогим и требующим много времени. Водители, которые работают удаленно от нанимателя и которые только изредка или никогда не возвращаются на свои базы, также нуждаются в эффективном способе для передачи

данных с водительской карточки своим нанимателям. Наконец, инструменты скачивания и имеющиеся программы обработки на рынке не подвергаются образцовой сертификации и, следовательно, могут подвергаться качественным различным вариациям.

- **Взаимодействие с другими блоками транспортных средств:** Существующему цифровому тахографу не хватает общего интерфейса с другим оборудованием, имеющимся на борту, которое все более обычно в последних моделях автомобилей.

- **Управление системой государствами-членами:** Некоторые государства-члены все еще лишены адекватной административной системы, ведущей к задержкам в выдаче карточек и в калибровочных мастерских для компаний и водителей.

- **Правоприменение и санкции:** члены МСАТ в ЕС сообщают, что решения непропорциональны и варьируются уровни штрафа за нарушения, касающиеся цифрового тахографа. В одном случае транспортный оператор был оштрафован на 4 601 Евро в Испании, потому что не имел чистого рулона бумаги для цифрового тахографа. Служащие органов правоприменения ЕС также неадекватно экипированы, чтобы эффективно осуществлять контроль цифрового тахографа.

- **Неудобство для пользователя:** прибор размещен слишком высоко в кабине, что позволяет забыть поменять регистрационный вид деятельности. Неспособность прибора переключиться на «выход из режима» вождения также проблематична.

II ПОЗИЦИЯ МСАТ

- Европейские органы должны признать, что для автотранспортных операторов технические и практические проблемы, связанные с использованием цифрового тахографа, привели к избыточному новому административному бремени, сокращенной гибкости водителя и неожиданным дополнительным расходам.

- Требуется решения, связанные с: регистрацией времени вождения, перезаписью данных карточки водителя, плохим функционированием или не используемой карточкой водителя, низким временем скачивания, непрактичными возможностями передачи данных, отсутствием интерфейса с другими системами транспортного средства, проблемами выдачи карточек и возможностями мастерских, плохо экипированными работниками органов правоприменения, диспропорциональным санкциям, положением тахографа в кабине и неспособностью переключения из режима вождения.

- Технические спецификации для цифрового тахографа, содержащиеся в приложении 1В Резолюции 3821/85, и определенные аспекты самой Резолюции должны быть пересмотрены, чтобы разрешить некоторые из этих проблем. Другие, возможно, нуждаются в решении со стороны органов правоприменения или производителей тахографов и транспортных средств.

- Тем временем технические и/или правовые меры должны быть немедленно введены Еврокомиссией совместно с государствами-членами для решения этих проблем.

Техническое приложение по проблемам, связанным с работой и практическим использованием цифрового компьютера.

1 ЗАПИСЬ ДАННЫХ

1. Расчет времени вождения

- Цифровой тахограф регистрирует время вождения по минутам. Таким образом, когда имеет место вождение, даже только 2 секунды в течение любой одной минуты, это время засчитывается как вождение в течение полной минуты.
- В этом смысле новый прибор менее точен, чем аналоговый тахограф, который регистрирует с точностью до секунды время вождения.
- Это является особой проблемой для службы городской или экспресс доставки, где частые переключения могут дать множество «округленных минут вождения». В течение дня водитель одной экспрессной службы доставки отметил почти 3,5 часа разницы между тем, что зарегистрировал новый прибор и тем, что показал аналоговый тахограф. Это дает основное расхождение, сильно влияющее на имеющееся время вождения и в некоторых случаях, на зарплату.
- Например, если водитель сделал 30 остановок в минуту, в противоположность нескольким секундам после того, как он мог иметь дополнительных 30 минут времени вождения в этот день.
- Чтобы помешать непреднамеренному нарушению, очень важно, чтобы водитель мог видеть полное время вождения за день (в настоящее время это невозможно) на дисплее цифрового тахографа, чтобы убедиться, что он остается в пределах 10 часов дневного времени вождения.

Следует найти эффективное по стоимости и практическое решение, чтобы цифровой тахограф регистрировал время аналогичным образом, как и аналоговый тахограф, без серьезных потерь производительности, что очевидно с существующим прибором. Более того, следует также изменить техническую спецификацию, чтобы дать возможность отразить на дисплее дневное время вождения.

3. Перезапись данных с карточки водителя

- В соответствии со спецификацией приложения 1В карточка водителя может хранить данные за 28 дней вождения. Однако деятельность за этот период регистрируется в блоке данных, который может регистрировать только 93 изменения в тахографе.
- В определенных разделах, где частые остановки или изменения в деятельности, такие как городская доставка, эти 93 изменения можно легко использовать до конца 28 дней.
- В этих обстоятельствах самые первые записанные данные на карточке будут перезаписаны и потеряны без всякого предупреждения водителю.
- Это создает проблему для юридического соответствия, потому что в случае проверки, водитель может не иметь в своем распоряжении всех необходимых записей о своей деятельности.

Возможность хранения данных на водительской карточке должна быть максимальной, чтобы гарантировать, что водитель может всегда соблюдать установленное требование по хранению данных. Спецификация должна также быть изменена, чтобы водитель мог получить предупреждение, если карточка достигла предела своей памяти и готова начать перезаписывать существующие данные.

4. Регистрация взятого перерыва в движущемся транспортном средстве

Цифровой тахограф не позволяет бездействующему водителю зарегистрировать время, проведенное в двигающемся автомобиле, как перерыв.

Следует найти решение, чтобы водитель, использующий возможность взять перерыв на борту двигающегося транспортного средства с экипажем в два человека, имел возможность зарегистрировать это время на приборе.

II ПЛОХОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ИЛИ НЕИСПОЛЬЗУЕМАЯ КАРТОЧКА ВОДИТЕЛЯ

1.Застрявшая карточка водителя

- В случае поломки в электросети, нет никакого шанса получить карточку водителя, которая была вставлена. В такой ситуации водитель не может управлять ни одним транспортным средством, оборудованным цифровым тахографом, до тех пор, пока тахограф не будет отремонтирован и карточка не будет возвращена. Резолюция разрешает водителю продолжать вождение без карточки в течение 7 дней, если будет доложено, что она «потеряна или украдена». Однако, нет никакого положения для «застрявшей карточки», поэтому данная ситуация представляет реальную проблему.

Следует предусмотреть средство для ручного вытаскивания карточки водителя в новых технических спецификациях или Резолюцию следует дополнить, чтобы разрешить водителям продолжать управлять автомобилем в течение 7 дней, если карточка водителя «застряла».

2. Плохое функционирование карточки водителя.

- Если в цифровом тахографе есть поломка, можно получить сертификат из мастерской, чтобы доказать, что невозможно соответствовать требованиям обязательной загрузки. Это обеспечивает защиту для операторов в Резолюции. Но нет аналогичной защиты в случае существования плохо работающей карточки водителя.

Резолюция должна предусмотреть средство для сертификации карточки водителя, как плохо работающей.

III СКАЧИВАНИЕ И ПЕРЕДАЧА ДАННЫХ И ОБЛАСТЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ДРУГИМИ УСТРОЙСТВАМИ НА БОРТУ.

1. Скачивание данных с прибора транспортного средства

- В соответствии с Резолюцией по цифровому тахографу данные цифрового тахографа должен скачиваться регулярно. Это может быть процессом, требующим времени, и дорогостоящих упражнений, из-за того, что должна использоваться несовременная технология, которую техническое приложение к Резолюции определяет.

- Максимальная скорость передачи ограничивает скорость, при которой данные можно прочесть с прибора. Благодаря спецификации, ежеквартальное скачивание данных должно занимать приблизительно 15 -20 минут. Это потому, что скорость скачивания

ограничена использованием порта RS232 COM, что означает, что он потребует приблизительно четверть часа для скачивания 100 кВ.

- Скорость передачи, достигаемая в настоящее время с периферическими приборами, такими как USB stick в сотни раз быстрее. Существующая скорость передачи цифрового тахографа, следовательно, совсем не отвечает техническим условиям.

- Передача данных, не отвечающая техническим условиям, приводит к большим временным затратам и, следовательно, к дорогой административной работе компаний, особенно там, где вовлечены большие количества автомобилей. Это особенно неудовлетворительно, когда одним из главных «продажных пунктов» для цифрового тахографа является его способность обеспечивать более эффективную обработку данных по правилам времени вождения и отдыха.

Техническая спецификация должна быть изменена, чтобы дать возможность для большей скорости передачи при скачивании.

2. Нестандартные приборы скачивания и программы

- На рынке есть широкий диапазон приборов скачивания и программ обработки и потому, что нет никакой эталонной сертификации для таких продуктов, их качество потенциально подвергается широким вариациям.

- Транспортные предприятия несут ответственность в соответствии с Резолюцией за эксплуатацию точных записей данных по времени вождения и отдыха вплоть до одного года. Любые неточности или пропуски в данных, которые должны представляться компетентным органам, могут привести к тому, что предприятие будет считаться нарушившим Резолюцию.

Должны вводиться стандарты контроля качества для гарантирования, что скачивание, не соответствующее техническим данным, анализ и инструменты обработки данных не найдут дорогу на рынок.

3. Скачивание данных водительской карточки и передача из отдаленных мест.

- Компании регулярно нанимают водителей, которые редко или вообще никогда не посещают свой головной офис и в этих обстоятельствах часто отправляют по почте тахограммы с аналоговых тахографов в главный офис. С цифровым тахографом так нельзя делать, т.к. карточка водителя – персональная, и ее нельзя послать в офис, т.к. водитель тогда остается без карточки и не сможет выполнять свои функции.

- За короткий срок было разработано одно коммерческое решение, посредством которого водители могут использовать так называемые «почтовые ящики цифровых тахографов», установленные в удаленных местах и позволяющие водителю снять свою карточку и передать данные в головной офис.

- Однако, оптимальное решение – сделать возможной передачу данных непосредственно от самого устройства цифрового тахографа.

Должны быть созданы безопасные беспроводные технологии с использованием GPRS, GMS (данные) или спутниковые системы, чтобы удаленно расположенный водитель мог, как требуется в Резолюции ЕС и национальным законодательством – передавать данные от прибора и водительской карточки, сохраненные в самом тахографе, чтобы сделать их доступными без использования карточки компании.

4. Взаимодействие с другими устройствами на борту.

- Цифровой тахограф лишен возможности единичного взаимодействия для связи с другими устройствами на борту (т.е. управление парком автомобилей, оплата дорожных сборов и т.д.)

- Более того, взаимодействие с основным устройством на борту транспортного средства может оказаться неоценимым, как инструмент для передачи данных от удаленных мест или действительно от транспортных средств на базе в компьютеры компании.

Новая техническая спецификация должна позволить открытое построение системы, позволяющей тахографу соединяться с другим оборудованием на борту.

IV УПРАВЛЕНИЕ СИСТЕМОЙ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ

1 Задержки с выдачей карт

- Хотя были изданы руководства для замены потерянных или украденных карточек, никаких особых требований не было определено в Резолюции в отношении первоначальной выдачи карточек.

- Однако, руководства необходимы, потому что периоды выдачи карточек и задержки сильно варьируются между государствами – членами, представляющими значительные неудобства для водителей и компаний.

- Значительные проблемы такого характера имеются в Испании.

- Поздняя выдача карт явилась причиной проблемы по всему ЕС. В Нидерландах, хотя выдача карточек обычно занимает от 3 до 4 недель, известны случаи задержки до 4 месяцев.

- В Бельгии выдача карточек может занимать до 10 рабочих дней.

Правила ЕС должны потребовать, чтобы каждое государство-член выдавало карточки в течение установленного максимального периода. Если этот период превышен, водитель должен получить льготы от ухудшения, предусмотренные статьей 26.4 Резолюции в отношении правил по времени вождения и отдыха. Эта статья детализирует альтернативные средства регистрации времени вождения и отдыха там, «где карточка водителя повреждена, плохо работает, или не находится у водителя».

2. Недостаточные возможности мастерских

- Государства-члены имеют обязательства утвердить мастерские по цифровым тахографам для калибровки и ремонта цифровых тахографов.

- Однако, в некоторых государствах-членах ЕС имеется недостаточное количество утвержденных мастерских.

- В Италии проблема создана юридическими действиями, которые были предприняты против правил итальянского правительства для подготовки слесарей-монтажников, что в свою очередь привело к серьезной нехватке полностью работающих мастерских.

Государства-члены должны обеспечить правильно работающие утвержденные мастерские, которые поддержат систему цифрового тахографа. Комиссия должна постоянно оценивать имеют ли государства-члены достаточное

количество мощностей в мастерских, чтобы удовлетворить потребности рынка и, если необходимо, предпринимать действия.

V ПРАВОПРИМЕНЕНИЕ И САНКЦИИ

1. Непропорциональные штрафы

- Члены сообщили, что операторы получили широко варьирующиеся штрафы от работников правоприменения, которые также непропорциональны относительно допущенных нарушений. Сообщалось, что водитель в Испании был оштрафован на 4 601 ЕВРО, потому, что у него не было запасного рулона бумаги для цифрового тахографа.

Категоризация нарушений и установление максимального уровня штрафов на всей территории ЕС должна быть определены государствами – членами, органами правоприменения и транспортным сектором.

2. Работники правоприменения экипированы несоответствующим образом.

- Несмотря на требование, чтобы работники органов контроля были правильно подготовлены для цифрового тахографа, это не везде так. Служащие органов контроля в различных государствах-членах не экипированы соответствующим образом тахографом и приборами прочтения карточки водителя, чтобы эффективно выполнять контроль. Альтернатива в виде распечатки в целях контроля – процесс, требующий времени, и дорогой для транспортного оператора, который теряет время, а также несет расходы на бумажную распечатку.

Следует определить и строго реализовать полную инвентарную перепись оборудования, необходимого для эффективного выполнения контроля.

3. Количество рулонов бумаги, которое следует иметь при себе

- Как указано выше, операторов штрафуют за наличие «недостаточного количества бумаги» для распечаток с цифрового компьютера. Эта ситуация осложняется тем фактом, также описанным выше, что, когда работники правоприменения не экипированы надлежащим образом, они полагаются на бумажные распечатки в целях контроля.

Следует определить количество рулонов, которое нужно возить с собой, в каждый период времени. Количество не следует определять тем фактом, что служащие правоприменения во многих странах полагаются на распечатки для проверок. Рулоны должны иметься в наличии на заправочных станциях, но работники правоприменения должны иметь при себе достаточное количество сами, когда у них нет соответствующего оборудования.

VI УДОБСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

1. Положение в кабине

- Положение цифрового тахографа в кабине слишком высоко. Это способствует тому, что водитель легко забывает изменить регистрацию вида деятельности.

Прибор следует установить более удобно выше или ниже радио. Этот вопрос должны рассмотреть производители транспортных средств.

2. Предупреждения за выход из сферы вождения

- Некоторые транспортные средства и водители могут чередовать работу, которая делается как внутри, так и за пределами сферы действия Резолюции. Это также влияет на обязательство использовать тахограф.

- Однако, водитель, несущий ответственность за транспортное средство, оборудованное цифровым тахографом, все еще получает устные предупреждения, даже если он управляет автомобилем вне сферы применения Резолюции. Это раздражает и представляет потенциально опасную ошибку в приборе.

Цифровой тахограф должен включать возможность выйти из режима вождения.