

AFTER SALES

2

TRUCK

APRIL 2023

WWW.AFTERSALESTRUCK.NL



Onderdelen: E-commerce en used parts in de lift

'KUNNEN ONS NU
VOLLEDIG FOCUSSEN
OP TRUCK- EN
TRAILERONDERHOUD'



ASSE BRUINENBERG, WAGO

P9

'MOBILITY PACKAGE
IS BIG BANG
VOOR DE
TRANSPORTSECTOR'



ROB TAMSE, CONTINENTAL AUTOMOTIVETRADING

P21

'REMMENTEST
KOSTTE 1,5 UUR
EN NU MAAR
20 MINUTEN'



MARCEL VAN DER WERF, EMONS

P38

Mobility Package vraagt aandacht

Over minder dan een half jaar is het zo ver: de tweede generatie van de slimme tachograaf is verplicht voor alle nieuwe voertuigen op kenteken. Maar is de gehele keten van toeleverancier tot fleetowner en werkplaats er wel klaar voor? Er is reden tot zorg. Tekst Barend Luiting

In de Mobility Package van de Europese Commissie is vastgelegd dat vrachtwagens die voor internationaal vervoer worden gebruikt, moeten worden uitgerust met nieuwe slimme tachografen van de tweede generatie. De deadline hiervoor

is 2025. Sterker nog, per augustus 2023 geldt dit al voor nieuwe voertuigen (eerste toelating dus).

Is er een eerste generatie slimme tachograaf gemonteerd (in voertuigen met een kentekendatum tussen 15 juni 2019 en 21 augustus 2023) dan moet deze

vervangen zijn vóór 21 augustus 2025. Deze vervangingsplicht geldt overigens alleen voor voertuigen die gebruikt worden voor internationaal vervoer. En nog wat verder vooruitblikkend: vanaf 1 juli 2026 wordt de tachograaf ook verplicht voor voertuigen vanaf 2000 kg. Nu ligt de ondergrens bij 3500 kg.

Rob Tamse, managing director bij Continental Automotive Trading Nederland, is met de VDO DTCO 4.2 klaar voor de deadlines. "Klaar in de zin dat we het product klaar hebben. Om de hele keten tijdig te kunnen voorzien van nieuwe units zijn er nog wel wat



Mobility Package, wat zit eraan te komen?

VDO brengt je op de hoogte

juni
2019**1^E GENERATIE SLIMME TACHOGRAAF**

Nieuwe voertuigen verplicht voorzien van 1^e generatie slimme tachograaf.

aug
2020**NIEUWE REGELS OMTRENT RIJ- EN RUSTTIJDEN**

- Verplichte 3- of 4-wekelijkse terugkeer van chauffeurs
- 2x verkorte wekelijkse rust na elkaar mogelijk
- Uitzondering op rijtijd mogelijk voor terugkeer i.v.m. weekendrust

feb
2022**CABOTAGEREGELING**

- Verplichte registratie van grensovergang
- Maximaal 3 cabotageschiftelen in 7 dagen
- Verplichte "cooling off" van 4 dagen voor chauffeurs na cabotage
- Gelijke beloning van chauffeurs
- Controle op maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur
- Voertuigen elke 8 weken verplicht terug naar thuisbase

aug
2023**2^E GENERATIE SLIMME TACHOGRAAF**

- Verplicht voor alle nieuwe voertuigen op kenteken
- Automatische registratie van grensovergang
- Groter geheugen bestuurskaarten (i.v.m. eisen Mobility Package)

aug
2024**UITLEESAPPARATUUR**

Uitvoerende instanties zoals ILT dienen voorzien te zijn van uitleesapparatuur voor slimme tachografen.

dec
2024**GEGEVENS OVERHANDIGEN**

Laatste 56 (skender)dagen moeten door chauffeur getoond kunnen worden.

vóór eind
2024**2^E GENERATIE SLIMME TACHOGRAAF**

Verplicht voor internationaal vervoer voor voertuigen >0,5 ton die zijn uitgerust met een analoge of 'oude' digitale tachograaf.

aug
2025**2^E GENERATIE SLIMME TACHOGRAAF**

Verplicht voor internationaal vervoer voor voertuigen >3,5 ton die zijn uitgerust met een 1^e generatie slimme tachograaf.

juli
2026**2^E GENERATIE SLIMME TACHOGRAAF**

Verplicht voor internationaal vervoer voor voertuigen vanaf 2,5 ton.

Kenmerken DTCO 4.1

- Geïntegreerde NUTS niveau 0 map met landgrensovergangen.
- Verplichting tot het kunnen updaten van tachograaf software en digitale kaart.
- Gebruik van Galileo positieauthenticatie (OSNMA)
- Interne snelheids-/bewegingssensor
- Low Energy Bluetooth 5.0 (of hoger) verplicht
- Bidirectionele ITS-interface verplicht
- Registratie laad-/losmomenten
- Registratie standaard vervoer type
- Voldoen aan UNECE cyber security voor automotive
- Nieuwe bestuurders-, werkplaats-, controle- en bedrijfskaarten (Gen2v2 kaarten, maar ook wel Gen3 kaarten genoemd daar dit de 3e generatie aan kaarten betreft)

randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan."

Ervaringen uit het verleden leren dat met dit soort processen gewacht wordt tot het laatste moment. "Daar ben ik ook bang voor", erkent Tamse. "Maar dan gaan we het dus niet halen. Voor de afnemers betekent het dat het voertuig blijft stilstaan, voor de verkopende partijen uitstel van de transactie. Dat gaat de betrokkenen fors geld kosten, waarbij ik even in het midden laat wie waarvoor de rekening uiteindelijk mag betalen. Want ga er maar van uit dat partijen op zo'n moment naar elkaar gaan wijzen." Er is nog een detail dat voor complicaties zorgt: menig voertuigfabrikant kampt met leveringsproblemen en heeft daardoor de afleverdata naar achteren verschoven. "Sommige voertuigen krijgen daardoor ineens te maken met de verplichte nieuwe tacho-versie."

IN BEWEGING KOMEN

Als producent heeft Continental-dochter VDO niet alleen de 4.1 in het programma maar ook de huidige 4.0 en de voorganger 3.0. Productie vindt in principe plaats op bestelling. Wat betreft de jongste generatie geldt dat er vooruit geproduceerd moet worden zonder dat er dus concrete orders tegenover staan. Met de deadlines steeds dichterbij komend ontstaat het gevaar dat

partijen op elkaar gaan zitten wachten. En er dus niets gebeurt.

Tamse bedient als producent de markt via de truckfabrikanten en via één van de geautoriseerde VDO-partners. Die laatste groep bedient de werkplaatsen, ofwel de VDO Tachograaf Service Partners. "Om de jongste generatie te mogen monteren of ijken is training noodzakelijk en ook daarvoor

'Big Bang voor de transportsector'

geldt dat je er wel tijdig bij moet zijn", aldus Tamse. Volgens gegevens van VDO zijn er momenteel 250 vestigingen die klaar zijn voor de 4.1.

RETROFIT

De retrofit van de eerste naar de tweede generatie zal naar verwachting gemiddeld zo'n 2,5 tot 3 uur vragen. Bovendien is er de complicatie met het afmelden bij de RDW. Onderbreken van het proces is er niet bij, dan kun je opnieuw beginnen. Dat betekent effectief dat een werkplaats niet later dan half drie begint aan een retrofit. Ook dit beperkt de capaciteit in de markt. Het ijkproces zal overigens uiteindelijk een kwartier tot een half uur langer gaan duren bij de 4.1 dan bij eerdere versies, maximaal twee uur. Dit is overigens exclusief de tijd voor het updaten van software. <

Rob Tamse:
"We kunnen
niet langer
wachten."

Smart tacho ook voor tolheffing

Toldienstverlener Axxès en Continental hebben aangekondigd dat zij gaan samenwerken op het gebied van tolheffing voor vrachtwagens, die niet langer afhankelijk is van zogenaamde on-board units (OBU's). Daartoe zullen Axxès en Continental gemeen in de volgende versie van de slimme tachograaf van Continental, de VDO DTCO 4.1, en deze via het platform Continental Road Usage Service (CRUS) overbrengen naar de cloud van Axxès.

Om de cloudconnectiviteit van de wagenparken van haar klanten te garanderen gebruikt Axxès de VDO Link van Continental, een slimme verbindingseenheid die in de frontinterface van de tachograaf wordt gestoken. Deze opzet is niet alleen eenvoudig en praktisch voor wagenparken, maar biedt ook grote voordelen voor de EETS Services en VAS-portefeuille van Axxès. De rollen binnen de samenwerking zijn als volgt: Continental zorgt voor de benodigde technologie en Axxès richt zich op een nog betere service voor transportbedrijven.

MODEM

Frédéric Lepeintre, CEO van Axxès: "De invoering van tolheffing via de tachograaf is een mijlpaal voor de Europese tolsector, vergelijkbaar met de invoering van de volledig digitale tol voor vrachtwagens in Duitsland in 2005. Er komen nieuwe zakelijke mogelijkheden voor onze klanten en partners, omdat de tachograaf-tol via onze bestaande APIs verbonden is met ons nieuwe klantenportaal, dat een compleet scala aan fleetmanagementdiensten biedt."

Het belangrijkste is dat een tachograaf wordt geleverd met een DSRC-modem (DSRC - Dedicated Short-Range Communication), die oorspronkelijk nodig was voor de controle van tachografen, maar ook kan worden gebruikt voor tolheffing. Hij wordt geleverd met een satellietnavigatie-ontvanger en een frontinterface. Tachograaf en voertuig kunnen uniek worden geïdentificeerd en geauthentiseerd. Deze retrofit is zeer relevant voor aanbieders van toldiensten omdat die zich expliciet richten op bedrijven voor internationaal vervoer. Door de toevoeging van tolheffing via de tachograaf kan de investering in de aanpassing extra voordelen opleveren voor wagenparkbeheerders.

NIEUWE DIENSTEN

Ismail Dagli, hoofd van de Business Area Smart Mobility bij Continental, benadrukt de grootse plannen die het technologiebedrijf heeft voor de ondersteuning van aanbieders van toldiensten: "Voor Continental is de tachograaf-tol niet de eindstreep, maar eerder de eerste stap in de overgang van OBU naar OBE."

Bij OBE (on-board equipment) vormen tachograafgegevens de centrale pijler, aangevuld met voertuiggegevens uit andere bronnen. Het is een visie die Continental heeft ontwikkeld om een oplossing te bieden met een consistente gebruikersinterface, die toekomstbestendig en uit te breiden is, de kwaliteit van de gegevens verhoogt, de logistiek vereenvoudigt, de kosten verlaagt, de veiligheid en privacy verhoogt, het mogelijk maakt om nieuwe diensten met toegevoegde waarde te ontwerpen en die de algemene economie van het wagenpark verbetert.

Future Cooperative Services Enabled by the Smart Tachograph

