



Ministerstwo Infrastruktury

Sekretarz stanu
Stanisław Bukowiec

Znak pisma: DTD-1.4410.26.2025
Warszawa, 27 kwietnia 2025

Wg rozdzielnika

*Szanowny Panie Przewodniczący,
Szanowni Panowie Prezesi,*

uprzejmie informuję, że w związku z napływającymi do Ministerstwa Infrastruktury informacjami od polskich przewoźników drogowych dotyczącymi nieprawidłowego działania tachografów inteligentnych drugiej wersji, tj. tachografów G2V2, Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do dwóch największych producentów tachografów z prośbą o informacje, z czego wynikają zgłaszane usterki i w jaki sposób kierowcy i przewoźnicy drogowi mogą im zapobiec.

Najczęściej zgłaszaną usterką był błąd GNSS (ang. Global Navigation Satellite Systems - Globalny System Nawigacji Satelitarnej), który pojawia się losowo bez oczywistej przyczyny. W otrzymanej odpowiedzi od importera na Polskę tachografów firmy Stoneridge Electronics wskazano, że ww. błąd może wynikać z kilku czynników, w tym:

- zakłóceń odbioru sygnału satelitarnego, które mogą pojawiać się losowo, szczególnie w miejscach o ograniczonej widoczności nieba (np. tunele, zwarte zabudowania miejskie),
- nieprawidłowego montażu tachografu, w szczególności zbyt bliskiego umiejscowienia urządzenia względem źródeł zakłóceń elektromagnetycznych (np. modułów GSM/WiFi, ECU lub przetwornic napięcia), oraz
- błędów oprogramowania firmware, które mogą skutkować incydentalnym pojawieniem się komunikatu o błędzie GNSS.

W celu zminimalizowania wpływu wspomnianych powyżej czynników instrukcja montażu tachografów Stoneridge Electronics zaleca umieszczenie jednostki VU w dolnej prawej części górnej półki oraz unikanie sąsiedztwa zakłócających komponentów. Ponadto, producent na bieżąco aktualizuje firmware, eliminując znane przypadki tego typu anomalii.

Dodatkowo w otrzymanej odpowiedzi zwrócono uwagę na zewnętrzne czynniki środowiskowe. W ostatnich miesiącach w Polsce i regionie morza Bałtyckiego odnotowano poważne zakłócenia działania sieci GNSS, w tym GPS i Galileo.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej już w grudniu 2024 r. opublikowała komunikaty NOTAM o utrudnieniach w odbiorze sygnału nawigacyjnego. Eksperti wskazują na możliwe działania zagłuszające (jamming) i fałszujące sygnał (spoofing) spowodowane bieżącą trudną sytuacją geopolityczną. W tym miejscu warto wspomnieć, że w Polsce planowane jest powstanie systemu monitorowania sygnałów GNSS.

W listopadzie ubiegłego roku Instytut Łączności – Państwowy Instytut Badawczy oraz Główny Urząd Geodezji i Kartografii rozpoczęły projekt pn. „System Monitorowania Sygnałów GNSS w Polsce w Czasie Rzeczywistym (RTGMS)”, finansowany przez Europejską Agencję Kosmiczną (ESA). System RTGMS ma wykrywać zakłócenia sygnałów GNSS, takich jak problemy z dostępem lub błędy w działaniu nawigacji satelitarnej. System będzie też wysyłać ostrzeżenia i pokazywać wyniki pomiarów na stronie internetowej dostępnej dla użytkowników. Jest to szczególnie ważne w kontekście bieżącej sytuacji geopolitycznej, która zwiększa ryzyko zakłóceń, zarówno przypadkowych, jak i celowych.

Importer zaleca również:

- sprawdzenie jakości sygnału GNSS,
- weryfikację, czy nie doszło do nieautoryzowanej ingerencji lub obecności zewnętrznych urządzeń zakłócających odbiór sygnału GNSS, wreszcie
- w razie potrzeby – ponowne uruchomienie tachografu i zweryfikowanie, czy problem nadal występuje.

Aby zminimalizować ryzyko wystąpienia opisanych problemów, importer tachografów firmy Stoneridge Electronics rekomenduje:

- regularne aktualizowanie oprogramowania tachografów do najnowszych wersji publikowanych przez producenta – aktualizacje mogą być dokonywane m.in. podczas obowiązkowego, okresowego sprawdzenia tachografu,
- zlecanie instalacji i przeglądów wyłącznie autoryzowanym serwisom, które stosują się do zaleceń producenta dotyczących montażu i środowiska pracy urządzenia;
- stały monitoring komunikatów tachografu przez kierowcę oraz niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości – w ramach gwarancji lub obsługi serwisowej.

W sytuacji, gdy usterka GNSS ma charakter losowy i nie jest wynikiem działania przewoźnika drogowego ani kierowcy, można rozważyć traktowanie takich przypadków jako niezawinione. Potwierdzeniem tego może być powołanie się na dokumentację serwisową, potwierdzone zgłoszenie reklamacyjne lub analiza dziennika zdarzeń (event log), który umożliwia odczyt informacji o błędach z urządzenia i ich klasyfikację.

Na zakończenie w załączeniu uprzejmie przekazuję do wiadomości dokumenty producenta tachografów Stoneridge Electronics, które zawierają opisy najczęstszych

usterek, diagnostyczne kody błędów, procedury serwisowe oraz zalecenia montażowe i eksploatacyjne dla użytkowników i warsztatów. Będę zobowiązany za rozpowszechnienie powyższych informacji w środowisku transportowym.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załączniki:

1. Zdarzenia, usterki i diagnostyczne kody usterek Stoneridge G2V2,
2. Komunikaty Stoneridge G2V2.

Rozdzielnik:

1. Szanowny Pan **Piotr Litwiński**, Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
2. Szanowny Pan **Zdzisław Szczerbaciuk**, Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
3. Szanowny Pan **Jan Buczek**, Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
4. Szanowny Pan **Maciej Wroński**, Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1687921.8926706.6517369
Nazwa dokumentu	DO PODPISU_Pismo MI do strony społecznej.pdf
Tytuł dokumentu	DO PODPISU_Pismo MI do strony społecznej
Sygnatura dokumentu	DTD-1.4410.26.2025
Data dokumentu	27.04.2025 22:47:44
Skrót dokumentu	E3F8648B5D95E057BC91D1242F0B8CF15D0ACD D6
Wersja dokumentu	1.9
Data podpisu	27.04.2025
Sygnatariusz	Stanisław Marcin Bukowiec
Stanowisko	Sekretarz Stanu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.126.43.43.
Data wydruku:	28.04.2025 13:49:19
Autor wydruku:	Szatkowska Aleksandra