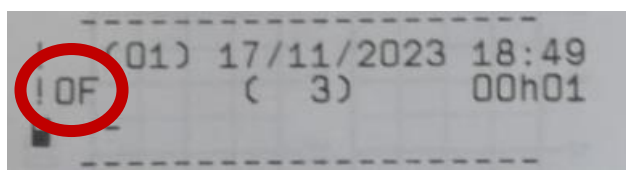
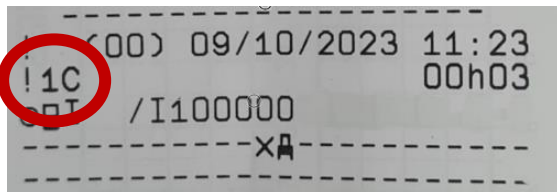


**Dieses Schreiben ist an alle relevanten
Parteien gerichtet**

Esslingen, 20.02.2024

Betreff: Klarstellungen zu den Ereignissen !1C und !0F beim Stoneridge Smart 2 Tachographen

Ab dem 21. August 2023 hat die Gesetzgebung die Installation einer neuen Generation von intelligenten digitalen Tachographen auf neu zugelassenen Fahrzeugen, die für den Transport von Gütern mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen bestimmt sind, und für Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich des Fahrers vorgesehen sind, erforderlich gemacht. Einige Kunden haben uns berichtet, dass sie von den für die Straßenkontrollen zuständigen Behörden sanktioniert wurden, aufgrund des Auftretens der Ereignisse !1C und !0F im Ausdruck der Anomalien und Störungen unseres intelligenten digitalen Tachographen der zweiten Generation, Gen2 V2, der unter dem Handelsnamen Stoneridge SE5000 Smart 2 bekannt ist.



Das Ereignis !1C wird vom Tachographen erfasst, wenn eine Inkonsistenz zwischen den Bewegungsdaten und den gespeicherten Daten bezüglich der Aktivität des Fahrers festgestellt wird. Es handelt sich dabei um ein Ereignis, für das jedoch fälschlicherweise eine Meldung auf dem Display des Tachographen angezeigt wird, die auf einen 'Hardware-Sabotage' hinweist, was jedoch nichts mit dem Ereignis !1C zu tun hat.



Das Ereignis !0F steht im Zusammenhang mit einer Anomalie des globalen Satellitennavigationssystems, das als GNSS bezeichnet wird; dieses Ereignis wird vom Tachographen erfasst, falls der GNSS-Empfänger einen Angriff feststellt oder die Authentifizierung der Navigationsnachrichten fehlschlägt.

Nach Analysen, die von unserer Ingenieurabteilung durchgeführt wurden, können wir bestätigen, dass beide Ereignisse auf den Softwarealgorithmus des neuen Tachographen SE5000 Smart 2, der mit dem Code SWID 1214 identifiziert wird, zurückzuführen sind, der sich als zu sensibel erweist.



In den kommenden Wochen wird nach der Typgenehmigung, die Anfang April erwartet wird, eine neue Software in Produktion gehen. Dies wird falsche Negativmeldungen für jene 1C- und 0F-Ereignisse vermeiden.

Insbesondere sollte das Ereignis !1C ignoriert werden, wenn es für weniger als 30 Minuten aktiv war. Wenn es für mehr als 30 Minuten aktiv war, sollte die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeugs am Tag des Fehlerauftritts überprüft werden. Wenn diese unter 80 km/h liegt, sollte das Ereignis ignoriert werden.

Während das Ereignis !0F ignoriert werden sollte, wenn es für weniger als 10 Minuten aktiv war. Angesichts des oben Gesagten und da diese Ereignisse keinen Einfluss auf die Aufzeichnungen der Fahreraktivitäten haben, empfehlen wir den für Straßenkontrollen zuständigen Behörden, die Anwesenheit der Ereignisse !1C oder !0F nicht zu sanktionieren oder dies nur zu tun, wenn tatsächlich das Vorhandensein von Manipulationssystemen am Tachographen nachgewiesen wird.

Mit freundlichen Grüßen,
Timo Kube

Stoneridge Electronics



Timo Kube
(Key Account Manager)