Существует несколько различных способов получения данных телеметрии о поведении водителя, чтобы указать на то, как, он управляет транспортным средством, в том числе:

* «Чёрные ящики»- они могут быть установлены изначально производителем или позже
  + Их также можно подключить к видеокамерам, которые могут отснять несколько секунд при каждом запущенном событии; камеры могут быть направлены вперёд и / или в кабине лицом к водителю.
* OBDII (диагностический порт автомобиля) ‘подключить’ устройства
* Мобильные приложения

Во всех случаях важно иметь возможность связать поведенческие данные с отдельным водителем, а не с транспортным средством, чтобы потом эти данные можно будет использовать для управления рисками. Некоторые из предыдущих моделей «чёрного ящика» не имеют способности определять, кто управляет транспортным средством (что является проблемой, если несколько водителей используют одно и то же транспортное средство).   
В этих случаях вам понадобиться использовать ручные записи, чтобы вы могли согласовать данные с отдельным сотрудником, который управляет во время события, вызванного системой телеметрии.

В зависимости от возможностей используемого устройства / метода, доступные данные могут быть:

* Превышение скорости
  + Случай повышения скорости выше ранее согласованного порога
    - Это даёт ограниченное представление о скоростных режимах, хотя может использоваться для обозначения высокоскоростных событий.
  + Превышение ограничении скорости
    - Эти данные более полезны, так как позволяют сфокусироваться на опасном превышении скорости, например, в населённых пунктах
* Резкие торможения
* Резкие повороты
* Резкие ускорения скорости
  + Это не обязательно признак рискованного поведения, но, если из раза в раз за резким торможением следует резкое ускорение скорости, это может классифицироваться как риск. Резкие ускорения скорости являются признаком плохого эко вождения.
* Усталость
  + Время, проведённое за рулём без перерыва
  + Частые дальние поездки
  + Поездки в рискованное время суток (особенно с полночи до 06.00)
* Маршруты повышенного риска
  + Поездки в зонах с высоким уровнем риска, в рискованное время суток (например, возле школ в начале и конце учебного дня).
  + Другие маршруты высокого риска, определённые в ваших планах действий

Данные о поведении водителя следует регулярно анализировать на предмет исключений, на основе ранее согласованных порогов (например, превышение скорости на 10 км / ч выше объявленного ограничения скорости) и тенденций, чтобы определить если показатели безопасности водителя, улучшаются или ухудшаются. После того как они прошли обучение, непосредственные руководители, должны регулярно опрашивать своих водителей и найти основную причину (ы) любого измеренного поведения. Как только основные причины понятны, соответствующие вмешательства могут быть реализованы, направленные на управление и / или водителя, для улучшения наблюдаемого поведения.

ВАЖНО - вы всегда должны учитывать возможные управленческие и / или эксплуатационные причины наблюдаемого поведения, а не предполагать, что это просто плохое вождение.

Для получения дополнительной информации о порогах телематики обращайтесь к:

[mail@roadrisktoolkit.com](mailto:mail@roadrisktoolkit.com)