

TRWA SWOISTA WOJNA MIĘDZY SŁUŻBAMI KONTROLNYMI, A OSZUSTAMI TRANSPORTOWYMI

WALKA Z WIATRAKAMI

Obserwując zmagania między nieuczciwymi przewoźnikami drogowymi a służbami kontrolującymi ich, można dojść do wniosku, że przepisy dostosowujące kontrolowanie uczciwości działalności transportowej do postępu technicznego nie nadążają za faktycznym rozwojem myśli ludzkiej. Przedstawiamy podsumowanie funkcjonowania ostatnich zmian wprowadzonych w systemie tachografów cyfrowych.

Od wejścia w życie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009 z 16 grudnia 2009 r. dostosowującego - po raz dziesiąty - do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących, stosowanych w transporcie drogowym, minęło blisko trzy lata i mimo tak radykalnych zmian w przepisach wspomagających walkę z manipulacjami tachografów, sytuacja wydaje się wciąż niezadawalająca.

Magnesy i karty

Rozporządzenie 1266/2009, 1 października 2012 r., wprowadziło szereg ciekawych z założeń zmian w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 (w obecnym kształcie, jako Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 165/2014 z 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85. Zmiany w prawie miały poprawić bezpieczeństwo na drogach, gdyż dzięki nim ingerowanie w zapisy czasu pracy miało być teoretycznie niemożliwe. Jednym ze sztandarowych założeń było wprowadzenie zasa-

dy instalacji w nowo zarejestrowanych pojazdach o DMC powyżej 3,5 t tachografów korzystających z dwóch niezależnych mierników prędkości. Nielegalny proceder używania magnesów, czy mnogość kart kierowców stosowanych przez nieuczciwych truckerów w okresach „dojazdów” lub na załadunkach, miał zostać zlikwidowany poprzez podwojenie informacji dotyczącej ruchu pojazdu.

Stare tachografy (przed wejściem w życie Rozporządzenia 1266/2009) rejestrowały aktywność pojazdu wyłącznie z impulsatorów zamontowanych przy skrzyni biegów. Taka sytuacja w sposób niesłychanie prosty umożliwiała zakłócanie sygnału nadajnika przy jednoczesnym utrudnieniu ujawniania przez służby kontrolne (Policję czy Inspekcję Transportu Drogowego - ITD) nielegalnego manipulowania pracą tachografów, za wyjątkiem sytuacji złapania winnego na tzw. „gorącym uczynku”. Zmiany przepisu dopuściły możliwość gromadzenia danych nie tylko z impulsatora przy skrzyni, lecz także z systemów ABS/ESP lub modułu GPS, dzięki czemu oszukiwanie urządzenia przy pomocy magnesu miało stać się bezowocne.

Pod tapicerką w kabinie

W praktyce początkowo faktycznie tak też się działo, przykładanie magnesu do impulsatora nowego tachografu nie dawało zamierzonego efektu, tj. rejestracji odpoczynku w czasie faktycznej pracy - jazdy kierowcy. Niestety praktyka kontrolerów potwierdziła, że znalazła się „luka” momentalnie zagospodarowana przez nieuczciwych kierowców. Przykłady nielegalnej pomysłowości lawinowo rosły, np. Inspekcja Transportu Drogowego z województwa Kujawsko-Pomorskiego, stwierdziła w trakcie jednej z kontroli drogowych, że znalazł się sposób na „oszukanie” zapisów.

W czasie kontroli stwierdzono brak aktywności kierowcy w zapisach tachografu, teoretycznie tego, który miał być odporny na działanie magnesów (pojazd został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu 9 stycznia 2014 r.). Zgodnie z przepisami pojazdy dopuszczone do ruchu po dacie 1 października 2012 r. powinny być wyposażone w drugi niezależny sygnał prędkości, który pozwala na porównywanie sygnału prędkości, pochodzącego z nadajnika KITAS z tym, który pochodzi np. z systemu ABS. Jak się okazało, podczas oględzin kabiny kontrolujący ujawnili pilot, który służył do sterowania urządzeniem podłączonym do instalacji elektrycznej pojazdu. To urządzenie, zawierające m.in. fabryczny impulsator, zostało podłączone do magistrali CAN i zakamuflowane pod tapicerką w kabinie pojazdu.

Opisane powyżej nielegalne urządzenie zmieniające wskazania tachografu symulowało również działanie systemu ABS. Nowelizacja przepisów wprowadziła jedynie zwiększenie potencjalnych kosztów nieuczciwego przewoźnika lub kierowcy, który zamiast przeznaczyć kwotę 50 zł na magnes musiał w tym układzie liczyć się z wydatkiem kilku tys. zł. Oczywiście, tego typu „instalacja” jest swoistym „wyrokiem” na kierowcę, osobę zarządzającą w przedsiębiorstwie i firmę transportową. Wystarczy zapoznać się z zapisami ustawy z 6 września 2001 r., o transporcie drogowym, by zrozumieć, iż problemy osób odpowiedzialnych za ten incydent kończą się nie tylko na dotkliwych karach finansowych.

Popyt na stare impulsatory

Odpowiedzialność finansowa i karna nie odstrasza amatorów tego typu działań. Dlatego, dodatkową trudnością wprowadzoną przez producentów urządzeń rejestrujących było zastosowanie tworzyw w konstrukcji impulsatorów, odpornych na przyleganie magnesów oraz wprowadzenie nowych wersji oprogramowania tachografów, analizujących dane z dwóch źródeł.

W ślad za wprowadzeniem nowych impulsatorów, nieuczciwych na działania magnesów, nieuczciwi przedsiębiorcy starali się zmieniać impulsatory na „stare” - sprzed wprowadzenia w życie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009, stąd też paradoksalnie na aukcjach internetowych tego typu używane urządzenia potrafią kosztować kilkaset zł. Oczywiście parowanie impulsatora z tachogra-

fem musi odbyć się za pośrednictwem upoważnionego warsztatu tachografów i być potwierdzone odpowiednimi zapisami w pamięci tachografu. Zapisy te, interpretowane w sposób właściwy przez kontrolerów w dość prosty i szybki sposób umożliwiają wykrycie nielegalnego proceduru. Wymiana impulsatora na stary generować będzie określone błędy w rejestrze tachografu.

Oczywistym wydaje się również fakt generowania przez tachograf błędów w przypadku sprzecznych ze sobą informacji np. w sytuacji, gdy z impulsatora dane wskazują na postój pojazdu, a jednostka sterująca (komputera pokładowego pojazdu) ABS/EBS, wysyła potwierdzenie, że w tym samym czasie odbywa się ruch kół ze znaczną prędkością. Wykryciem tego typu zdarzeń w pierwszej kolejności spośród służb kontrolnych zainteresowani byli Holendrzy. Służby drogowe na terenie Holandii, wraz z wprowadzeniem nowych przepisów, otrzymały nowe uprawnienie umożliwiające kontrolę i nakładanie kar za ewentualne błędy w pamięci komputera pokładowego pojazdu ciężarowego. Postępowanie służb kontrolnych na terenie Holandii było na tyle zaskakujące dla polskich przewoźników, że wymagało oficjalnego komunikatu ze strony Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Główny Inspektor wskazał, że w przypadku wykrycia błędów związanych np. z pracą skrzyni biegów (impulsator itp.) możliwe jest nałożenie kary za nieuprawnioną ingerencję w urządzenie rejestrujące. Jednocześnie nie jest konieczne dla służb holenderskich wykrycie ewentualnego niedozwolonego urządzenia (magnes, wyłącznik itp.). Wykrycie błędów w komputerze pokładowym jest wystarczające do nałożenia kary i zgodne z obowiązującymi na terenie Holandii przepisami. Stąd też część przewoźników decydowała się na dalsze działania sprzeczne z prawem i zakup na portalach aukcyjnych podręcznych komputerów diagnostycznych do kasowania błędów z komputera ciężarówki.

Manipulacja na sprzedaż

Okazuje się, że w obiegu aukcji internetowych powstały sklepy specjalistyczne, zajmujące się wyłącznie handlem urządzeniami służącymi do manipulacji. Bez problemu można odnaleźć oferty



Autor artykułu

Jakub Ordon

jest ekspertem Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

www.ocrk.pl

Parlament Europejski ma do 2020 r. wprowadzić kolejne zmiany, służące zwalczaniu manipulacji w tachografach.



sprzedaży urządzeń jednoznacznie nazwanych:

- | Scania Service Kabel + programator + soft: opis urządzenia: Pełen dostęp do Serwisowego menu, kasacja błędów, diagnostyki, korekta licznika itd.
- | Kopiarka, opis urządzenia: jest to urządzenie do kopiowania, kasowania oraz edycji danych na kartach chip. Program dołączony do urządzenia,
- | Stop Tachograf chip, opis urządzenia: urządzenie do diagnozowania Twojego tachografu. Oferowany sprzęt impulsem elektromagnetycznym może zwiesić pracę tacho/rejestratora bez ingerencji do wnętrza lub instalacji. Oferowany produkt jest bezprzewodowy zawiera instrukcję obsługi. Każdy chipowy do 2013 r. wraz z czujnikami ABS.

Oczywiście oferta handlowa tego typu urządzeń zawsze obarczona jest odpowiednim opisem wskazującym, że są to urządzenia tylko testowe, a wszelkie działania niedozwolone przez sprzedawcę są szczerze niezalecane.

Nowelizacja przepisów wprowadzona w 2012 r. umożliwiła producentom tachografów rozwinięcie oprogramowania tachografów, które w chwili obecnej generują szereg wskazówek i błędów ułatwiających identyfikację działań niepożądanych przez służby kontrolne. W części przypadków zapisywane przez tachograf błędy stanowią wyłącznie podejrzenie popełnienia przez kierowcę czy przewoźnika czynu zabronionego, nie mniej jednak mogą stanowić niezmiernie cenną informację dla firm, w których obowiązuje zakaz manipulacji wskazaniami tachografów. Wówczas w firmie przewoźowej wręcz zależałoby mieć pełną wiedzę, czy dany tachograf posiada w swej pamięci błędy, a jeśli tak to czego one dotyczą.

Wiele firm transportowych korzysta ze specjalistycznego oprogramowania bądź usług firm wspomagających. Lider na polskim rynku wśród usług wspomagających działalność transportową, spółka OCRK, specjalnie dla swoich klientów opracowała szczególny rodzaj usługi, która w prosty, a przede wszystkim szybki sposób pozwala identyfikować potencjalne manipulacje w tachografach. Specjaliści z OCRK potrafią pokazać 29 rodzajów ostrzeżeń o możliwych manipulacjach podzielonych na

3 grupy oraz podpowiadają jak zweryfikować, czy pokazane ostrzeżenie jest faktycznie manipulacją i jak może być interpretowane przez służby kontrolne w kraju jak i za granicą. Wskazują również, czy kierowcy w firmie manipulują, czy jeżdżą bez karty lub używają kilku kart oraz czy podczas kalibracji nie popełniono błędu. Wiedza dotycząca istnienia manipulacji w firmie transportowej w zestawieniu z treścią załączników nr 2 i 3 do ustawy o transporcie drogowym oraz ryzykiem utraty dobrej reputacji za fałszowanie danych ma szczególne znaczenie i w wielu przypadkach jest źródłem dużych oszczędności poniesionych na poczet ewentualnych kar.

Kolejne działa przeciw oszustom do 2020 r.

Niestety w świetle takiej dostępności i anonimowości w zdobywaniu urządzeń umożliwiających manipulację tachografami, nowelizacja przepisu w 2012 r. stała się niewystarczająca, a rozwój fałszerstw przerósł założenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009, wobec czego należy sądzić, że w niedługim czasie nastąpi kolejna zmiana przepisów. Kontynuacja przyjętej ścieżki rozwoju przez Parlament Europejski wskazuje na prawdopodobne wprowadzenie zmian do 2020 r., które obejmą konieczność wprowadzenia:

- | Tachografów podłączonych do systemu naprowadzania przez satelitę, czyli odpowiednika GPS. Obok danych lokalizacyjnych, gromadzone będą również dane o rozpoczęciu i zakończeniu podróży. Ponadto w świetle aktualnego problemu z poszczególnymi stawkami płacy minimalnej na terenie Niemiec, Francji i innych krajów Wspólnoty, spodziewać się należy wprowadzenia możliwości automatycznej rejestracji przekroczenia granic administracyjnych danych krajów (do celów obliczania wymiaru czasu pracy na terytorium danego państwa). Dodatkowo tachografy, podłączone do systemu naprowadzania przez satelitę, będą też w stanie łączyć się z kontrolerami w trakcie przejazdu. Przekazywanie danych drogą bezprzewodową pozwoli na zdalne kontrole, bez potrzeby zatrzymywania pojazdów. Ułatwi to kontrolerom zidentyfikowanie podejrzanych kierowców i firm.

- | Zmiany kategorii ciężarówek, które miałyby mieć nowe tachografy - z tych powyżej 3,5 t do 2,8 t (podobnie jak w przypadku rejestracji aktywności kierowców na terenie Niemiec poprzez zastosowanie ręcznej rejestracji - niem. Arbeit-zeitnachweis).

Wejście w życie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009 z 16 grudnia 2009 r. dostosowujące, po raz dziesiąty, do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących, stosowanych w transporcie drogowym było konieczne, jednak myśl ludzka szczególnie w zakresie działań niezgodnych z prawem jest szczególnie dynamicznie rozwijającą się nielegalną gałęzią transportu drogowego i zapewne może przypominać swoistą walkę z wiatrakami.

Jakub Ordon

Magnes zakłócający pracę tachografu w pojeździe ciężarowym.

