

Tachograf zmanipulowany

Mimo wprowadzania zmian w europejskich przepisach wspomagających walkę z manipulacjami przy tachografach, wciąż nie brakuje przypadków łamania prawa, także na naszym podwórku. Pomysłowość nieuczciwych transportowców nie zna granic – chciałoby się powiedzieć. Nawet surowe kary przewidziane w ustawie o transporcie drogowym nie działają odstrasżająco.

Europejski ustawodawca co pewien czas wprowadza zmiany w regulacjach prawnych, których celem jest przeciwdziałanie manipulacjom przy tachografach. Jedną z ważniejszych w ostatnich latach było wprowadzenie zasady instalowania w nowo rejestrowanych pojazdach o DMC powyżej 3,5 tony tachografów korzystających z dwóch niezależnych mierników prędkości. Dopuszczono zatem możliwość gromadzenia danych nie tylko z impulsatora umieszczonego przy skrzyni biegów, lecz także z systemów ABS/ESP lub modułu GPS, co miało zapobiec „oszukiwaniu” tachografu za pomocą magnesu, tj. rejestracji odpoczynku w czasie wykonywania pracy.

MIAŁO BYĆ LEPIEJ...

Miało być lepiej, a jest jak zwykle... Oto przykład. Funkcjonariusze ITD z woj. kujawsko-pomorskiego stwierdzili w czasie jednej z kontroli drogowych brak aktywności kierowcy w zapisach tachografu - tego, który miał być odporny na działanie magnesów (zgodnie z przepisami, pojazdy dopuszczone do ruchu po 1 października 2012 r. powinny być wyposażone w drugi, niezależny sygnał prędkości). Podczas oględzin kabiny kontrolujący znaleźli pilota, który służył do sterowania nielegalnym urządzeniem podłączonym do instalacji elektrycznej pojazdu. Urządzenie zawierające m.in. fabryczny impulsator zostało podłączone do magistrali CAN i zmieniło wskazania tachografu, a także symulowało działanie systemu ABS. Zostało ukryte pod tapicerką w kabinie.

A MOŻE PLASTIK?

Dodatkowym zabezpieczeniem wprowadzonym przez producentów

urządzeń rejestrujących było zastosowanie tworzyw sztucznych w konstrukcji impulsatorów (aby magnes się nie trzymał) oraz wprowadzenie oprogramowania tachografów analizującego dane z dwóch źródeł. To posunięcie wywołało wzrost popytu na używane impulsatory starego typu, które zaczęły osiągać wysokie ceny na aukcjach internetowych. Założenie kupujących było oczywiste - nowy impulsator można zastąpić starym. Teoretycznie tak, ale parowanie impulsatora z tachografem musi odbyć się w upoważnionym warsztacie i zostać potwierdzone odpowiednimi zapisami w pamięci urządzenia rejestrującego. Zapisy te, interpretowane we właściwy sposób przez kontrolerów, umożliwiają wykrycie nielegalnego proceduru. Wymiana impulsatora na stary generuje bowiem określone błędy w rejestrze tachografu.

DOCIEKLIWI HOLENDRZY

Służby kontrolne w Holandii, wraz z wprowadzeniem nowych przepisów, otrzymały uprawnienia umożliwiające kontrolę i nakładanie kar za wykrycie błędów w pamięci komputera pokładowego ciężarówki, które mogą świadczyć o manipulowaniu tachografem. Działania holenderskich służb kontrolnych były na tyle zaskakujące dla polskich przewoźników, że wymagało to oficjalnego komunikatu Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Wskazał on, że w przypadku wykrycia błędów związanych np. z pracą skrzyni biegów, gdzie umieszczony jest impulsator, możliwe jest nałożenie kary za nieuprawnioną ingerencję w pracę urządzenia rejestrującego. Co ważne, zgodne z holenderskim przepisami, tamtejsze służby kontrolne nawet nie muszą szukać niedozwolonego urządzenia (magnes, wyłącznik itp.) - wykrycie

błędów w komputerze pokładowym jest wystarczające do nałożenia kary.

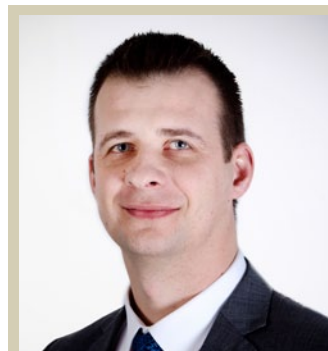
DOSTĘPNE W SIECI

Co na to nieuczciwi przewoźnicy? Nie pozostali bezczynni, w czym pomogli im internetowi sprzedawcy oferujący na portalach aukcyjnych podręczne komputery diagnostyczne, które można wykorzystać m.in. do kasowania błędów w komputerze ciężarówki. Rynek zareagował na popyt - powstały internetowe sklepy zajmujące się handlem urządzeniami służącymi do manipulacji. Na portalach aukcyjnych bez problemu można znaleźć oferty sprzedaży urządzeń służących np. do (tu cytuję): „diagnozowania tachografu. Oferowany sprzęt impulsem elektromagnetycznym może zwiesić pracę tachografu/rejestratora bez ingerencji do wnętrza lub instalacji”. Oczywiście sprzedawcy zaznaczają, że są to urządzenia testowe i nie powinny być wykorzystywane do działań niezgodnych z prawem, ale każdy wie o co chodzi...

BYŁA INGERENCJA?

Nowelizacja przepisów z 2012 r. umożliwiła producentom tachografów wprowadzenie oprogramowania, które ułatwia identyfikację przez służby kontrolne działań niepożądanych. W części przypadków zapisywane przez tachograf błędy nie są jednoznacznym dowodem manipulacji (zachodzi wyłącznie podejrzenie popełnienia czynu zabronionego), ale mogą być cenną informacją dla uczciwych przewoźników. Zapewne wielu z nich chciałoby wiedzieć, czy któreś tachografy zainstalowane w pojazdach firmowej floty mają w pamięci błędy, a jeśli tak - to jakie.

Jest taka możliwość. Spółka OCRK opracowała usługę, która w prosty



JAKUB ORDON
ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców

– Spółka OCRK opracowała usługę, która pozwala identyfikować potencjalne manipulacje w tachografach.

i szybki sposób pozwala identyfikować potencjalne manipulacje w tachografach. Specjaliści z OCRK potrafią wskazać 29 rodzajów ostrzeżeń podzielonych na 3 grupy, oraz podpowiadają jak zweryfikować, czy pokazane ostrzeżenie jest faktycznie manipulacją i jak może być interpretowane przez krajowe i zagraniczne służby kontrolne. Wskazują również, czy kierowcy w firmie oszukują (np. jeżdżą bez karty lub używają kilku kart) oraz czy podczas kalibracji nie popełniono błędów.

CO NAS CZEKA?

Nowelizacja przepisów w 2012 r. stała się niewystarczająca, a rozwój fałszerstw przerósł założenia ustawodawcy, wobec czego należy się spodziewać kolejnej zmiany prawa - prawdopodobnie do 2020 r. Można oczekiwać wprowadzenia tachografów podłączonych do systemu naprowadzania przez satelitę, czyli odpowiednika GPS. Obok danych lokalizacyjnych gromadzone będą również informacje o rozpoczęciu i zakończeniu jazdy. Takie tachografy będą mogły łączyć się z kontrolerami w czasie jazdy. Przekazywanie danych drogą bezprzewodową umożliwi zdalne kontrole, bez potrzeby zatrzymywania pojazdów.

Fot. OCRK