



Do walki z magnesami niemiecka policja stosuje wykrywacze.



Bernardo Martinez.

Co trzecie tacho pokonane?

Burzliwy rozwój polskiego i wschodnioeuropejskiego transportu drogowego przyniósł także mniej pożądane zjawiska, w tym np. oszustwa przeciwko czasowi pracy kierowców.

Dlatego polska firma Inelo zorganizowała pod patronatem Komisji Europejskiej oraz GITD międzynarodową konferencję pn. „Manipulacje tachografami a ich wpływ na bezpieczeństwo transportu”.

Chodziło o zwrócenie uwagi na sprawy codziennie obecne w praktyce transportowej, ale zbyt rzadko poruszane na oficjalnych wysokich szczeblach. Czyli na dużą ilość wykroczeń związanych z czasem pracy kierowców. Jednak przy tej okazji przedstawiciele kilkunastu krajów uczestniczący w konferencji na Stadionie Narodowym w Warszawie przybliżyli konsekwencje, do jakich może prowadzić manipulowanie tachografami, te prawne i finansowe, ale i inne.

Zanim jednak uczestnicy przeszli do bieżących problemów z tachografami, Bernardo Martinez z dyrekcji generalnej

ds. transportu DG Move przedstawił plany Komisji Europejskiej związane z ulepszeniem systemu kontroli czasu pracy i aktywności kierowców.

Jak wiemy, tachografy wprowadzono w latach 70., ale były wtedy całkowicie mechaniczne, potem w latach 80. weszły tachografy też na karty „wykresówki”, ale już oparte o moduły elektroniczne. Przełom nastąpił w roku 2006, gdy pojawiły się nowe, całkowicie elektroniczne tachografy DTCO zapowiedziane przez Unię już w 1998 r.

Rosnący ruch drogowy i transport skłoniły Unię do zmiany papierowych tarcz na cyfrowe skrzynki z kartami chipowymi, żeby zaostrzyć nadzór nad pracą i wypoczynkiem kierowców. Faktycznie, w starych analogowych tachografach o manipulację i oszustwa było łatwo. Można było udawać, że jest dwóch kierowców, gdy w rzeczywistości jedech jeden, można było wpisać nazwę miejscowości rozpoczęcia trasy bez jednoznacznego określenia tego miejsca. Łatwiej było manipulować czasem pracy i parametrami, np. zmieniając opony.

DTCO było bardziej wymagające, ale szybko okazało się, że pomysłowość użytkowników jest olbrzymia. Jak wykazywali prelegenci Inelo, gama moż-



Urządzenie do zakłócania tachografu wykryte przez Niemców.

liwych ingerencji w system jest wielka, nadal popularne jest stosowanie różnych magnesów zakłócających pracę czujników ruchu pojazdu. Spotyka się też wyłączniki napięcia, lecz one zakłócają pracę nie tylko tachografu, ale i innych systemów samochodu. W nowszych modelach ciężarówek wyłączniki napięcia mogą zablokować systemy ochronne np. skrzyni biegów, co oznacza, że automat może pozwolić na zmianę z 12. biegu na pierwszy...

Znaczny wzrost ilości manipulacji spowodował zmiany i wprowadzenie w 2012 r. podwójnego sygnału ruchu. Utrudnia on prosty „atak” na czujnik ruchu.

Od tego momentu sporo kłopotów powoduje m.in. zła kalibracja tachografów. Chodzi głównie o wprowadzanie do systemu nieprawidłowego rozmiaru opon czy współczynnika K.

O tym aspekcie walki z tachografami można wnioskować choćby z faktu, że od dwóch lat mocno wzrosła ilość kalibracji tachografów. I zaskakująco dużo jest napraw polegających na wymianie czujników ruchu zaledwie po pół roku ich eksploatacji.

Jak zapewniała Małgorzata Stocercz z Inelo, mit, że są takie „ulepszenia” tachografu, których przy kontroli drogo-

wej nie da się wykryć, nie jest prawdziwy. Inspektorzy mają wiedzę i narzędzia do ujawniania zmian. Podstawowe sposoby wykrywania manipulacji to test czynności jazdy na tachografie oraz jazda ciężarówką i obserwowanie, czy przełączą się aktywności na ekranie. Jeśli inspektor zbierze te dane, plus dane o prędkości i obrotach silnika, a potem zestawie je z zeznaniami kierowcy, wykrycie ingerencji jest zwykle łatwe. Coraz więcej kontrolerów w Europie ma też elektroniczne wykrywacze magnesów.

Przypomniano, że udzielenie nieprawdziwej odpowiedzi na pytania inspektora to w języku prawnym „poświadczenie nieprawdy” i w konsekwencji zagrożenie karą do trzech lat więzienia.

Kontrolujący mogą sprawdzać autentyczność kart kierowcy poprzez ich europejski rejestr, a przy ustalaniu faktycznego przebiegu, długości trasy mogą porównać przebieg zarejestrowany przez tachograf i rzeczywistą długość tras wziętą choćby z planera internetowego. W wielu krajach dostępne są dane z systemów poboru opłat drogowych oraz ważenia pojazdów (to ostatnie z pięciu krajów). Jeśli deklaracja kierowcy, że był w określonym czasie w Niemczech, nie pokryje się z informacją, że wtedy mijał bramki myta francuskiego, tym gorzej dla niego.

Zwracano także uwagę na różnice w dostępnych danych, bo np. w Holandii praktykuje się ściąganie danych o pojeździe z szyny CAN dla porównania z danymi z tachografu.

Ponieważ tachograf to problem europejski, na tym poziomie powoływane są grupy specjalne operujące na różnych terytoriach i kontrolujące pojazdy np. w ramach projektu TRACE.

Wykrycie manipulacji wymaga jednak dobrego przygotowania inspektorów i poświęcenia dłuższego czasu. Zwykła kontrola ok. 10-minutowa nie zawsze pozwoli na wykrycie ingerencji w układ tachografu.

Prelegent z Niemiec przedstawił liczne przykłady magnesów i innych sposobów na manipulację, ale też pokazał, że po wypadkach z udziałem ciężarówek często odkrywano ślady ingerencji w układ tachografu i czujnika ruchu.

Wykrycie manipulacji ma wiele konsekwencji, zaczynając od mandatu nałożonego na kierowcę. Tu są spore różnice w krajach europejskich (patrz tabela). Mandaty sięgają od 500 euro do 2200 euro,

Kary w euro za manipulacje przy tachografie

	dla kierowców	dla firm
Polska	500	500
Francja*	2200 (magnes)	30 000
	3700 (karta)	30 000
Holandia	1500 (karta)	4400 - 88 000
	200 (czujnik)	4400
Niemcy	wykroc. do 5000	750-15 000
	przestępstwo 1000-2500 + sąd	
Luksemburg	251	5000
Słowenia	2000-5000	6000 (3000-12 000)
Rumunia	900-1400	2000/2700
Włochy	od 169	6786 magnes (51-3393 karta)

* + ewentualnie rok więzienia

ale dochodzą kary dla firmy od 500 do 30 000 euro. Ponadto grozi zakaz wykonywania zawodu, a także odmowa wypłaty odszkodowania przez firmy ubezpieczeniowe.

Systemy kar są bardzo zróżnicowane i uwzględniają różne mandaty zależnie od użycia magnesu czy cudzej karty.

Blisko 300 uczestników konferencji, w tym wielu przewoźników, czekało z zainteresowaniem na wystąpienie Bernarda Martinez z Komisji Europejskiej.

Najpierw mówił on o ulepszeniach dotychczasowego systemu, przypominając, że same zmiany przepisów i specyfikacji technicznych tachografów ułatwiły wykrywanie manipulacji. Obecnie czujnik ruchu jest lepiej powiązany z samym tachografem, co w razie wymiany czujnika da się szybko wykryć. Rozporządzenie 165 z roku 2014 umożliwia wykorzystanie sygnału satelitarnego do automatycznej lokalizacji pojazdu i jest to druga funkcjonalność systemu GNSS. W efekcie tachograf może dostawać alternatywne, ale trudniej poddające się oszustwom źródło sygnału ruchu. W ramach ulepszeń tachograf dostał nowe plomby.

Faktyczna rewolucja nadejdzie już niebawem, bo trwają przygotowania specyfikacji technicznych dla nowych inteligentnych tachografów. Jeśli na naradach technicznych w czerwcu i październiku br. specyfikacje techniczne zostaną przyjęte, od marca 2016 r. nowe tachografy mogą być wprowadzane. Na razie mówi się o 3-letnim okresie przejściowym, czyli czasie, w którym transport będzie mógł dostosować pojazdy do nowych warunków.

B. Martinez przyznał, że, według oceny DG Move, 30-35% tachografów w Europie jest manipulowanych. Oszustwa są coraz bardziej wymyślne, a z drugiej strony niedoskonałość systemu powoduje, że istnieje na rynku usługa „zamiary” lub zmiany danych zapisanych na karcie kierowcy jeszcze przed ich ściągnięciem na komputer firmowy.

To wskazuje, że dopóki nie wejdą nowe tachografy, inspektorzy powinni porównywać dane z karty kierowcy i z komputera sterującego pojazdem.

Z badań przeprowadzonych w 2012 roku w Beneluksie wiemy, że 22% samochodów miało wykryte nieprawidłowości, a 31% kierowców manipulowało godzinami jazdy.

Czekając na nowy tachograf, Unia rekomenduje służbom kontrolnym, jak mają się zachowywać, sugeruje im, by co najmniej 10% kontroli było nastawionych na wykrywanie urządzeń do manipulowania tachografami. Zaleca się też częstsze kontrole „parowania” czujnika ruchu z tachografem.

Ostatnio, po alarmujących informacjach o wzroście ilości wykroczeń, powołano dla krajów należących do AETR Forum Tachografów, które będzie porównywać wysiłki kontrolne w poszczególnych krajach i usprawniać wykrywanie manipulacji.

Sprawa jest poważna, bo wykrycie 12 tys. wykroczeń przeciwko tachografom w Polsce (rok 2014) albo 19 tys. w Rumunii to tylko wierzchołek góry lodowej.

Aleksander Glus