

ÅKERIET SKYLLER PÅ CHAUFFÖRERNA:

”De som blir åtalade får själv betala”

Fem av sju lastbilar som ertappats i Sverige med manipulerad givare tillhör lettiska Lars Prim. Ekipaget på fotot är dock inte ett av dessa. Foto: Lastbilsfoton.se



Av Heidi Bodensjö

Att deras fordon manipulerats, kände de inte till innan det första fordonet stoppades i Sverige och man understryker att åkeriet inte riggat fordonen och inte heller instruerat förarna att bryta mot kör- och vilotiderna.

Andrejs Oselskis är chef på åkeriet Lars Prim i Riga, Lettland. Efter händelsen har han undersökt saken och funnit ytterligare ett par riggade fordon. Det har endast varit fordon i deras trafik på det forna USSR.

– Jag tvingade förarna att ta bort

allt och varnade de andra att det blir de som blir åtalade och får stå för kostnaderna som uppstår, säger han.

De levererar gods från Norden till Vitryssland, Ukraina och Ryssland och mycket kylid fisk från Norge med exakta leveranstider. Eftersom åkeriet aldrig betalar någon form av böter, kan det bli svårt för förarna i det forna USSR. Minsta avvikelse i färdskrivaren, oavsett om det redogjorts för denna, ger korrupta trafikpoliser i öst möjlighet att avkräva mutor och svarta pengar för egen vinnings skull, berättar han.

– Förarna vill ha sin lön, inte betala en hel månadslön i mutor, säger han och menar att detta är ett incitament till att rigga bilarna.

”DÖM OSS INTE”

Enligt Oselskis gör lettisk lag det svårt att av föraren kräva tillbaka utgifter knutna till exempelvis förseningar och det menar han öppnar för samvetslösa förare att bryta mot lagen då de enkelt kan sluta sina jobb när de kommer tillbaka till Riga utan att riskera ekonomiska påföljder.

– När det första fordonet stoppats i Sverige, betalade jag mer än 7 000 Euro i förseningsavgift, berättar han.

Fordonet togs ur trafik i över en månad för att få ny utrustning insatt och sedan köras till Riga. Enligt Oselskis, tog föraren på sig allt ansvar och har lovat att delvis täcka kostnaderna. Den gångna veckan har enligt Oselskis ett

fyrtyotal av Lars Prim's fordon stoppats, undersökts och förarna har förhört.

– Jag vet inte hur lagligt det är, funderar han och hoppas polisen även fortsättningsvis kommer att vara professionella.

Han ber oss inte döma företaget på grund att vad ett par förare gjort och försäkrar att han gör allt för att det inte ska ske igen.

PRATAR INTE

Han har inte fått svar av förarna på var de får tag i de riggade givarna, men säger att han förstått att sådant finns i alla länder.

– Förarna svarar aldrig på sådana frågor och på hur mycket diesel som

ska tas upp i rapporten även om de inte använt den, hur mycket pengar de spenderar under resan eller huruvida de tar med sig mer än tillåten mängd cigaretter, säger han.

De som sysslar med manipulationer, är mycket försiktiga och byter ständigt telefonnummer och arbetar endast på rekommendation från andra förare och befinner sig inte permanent på en plats, förklarar han och säger att han inte vet mycket.

– En förare förlorar hellre jobbet än berättar vad han vet. Jag har redan försökt, avrundar Oselskis.

TROTS RIGORÖS KONTROLL HOS TILLVERKAREN CONTINENTAL:

”Alla elektroniska system kan manipuleras”

Av Heidi Bodensjö

Kitas-givaren, som tillverkas av tyska Continental, manipuleras på ett sofistikerat sätt utan att det syns fysiskt på vare sig materialet eller i mjukvaran. Tillverkaren är emellertid övertygad om att det alltid syns eller i det minsta blir avtryck i programvaran.

Att manipulerade Kitas-givare existerar och att det inte längre ter sig särskilt ovanligt, måste anses vara ett faktum. Givaren tillverkas av tyska Continental. Christopher Schrecke är presstalesman på Continentals Business Unit CVAM i Tyskland. I vilka länder tillverkas och säljs Kitas-givare?

– Alla givarna produceras på vår fabrik i Villingen, Tyskland, säger han. De säljs i Europa och i länder som skrivit på UNECE AETR-överenskommelsen och vi använder inga licensierade fabriker för tillverkningen.

Är det möjligt att öppna givarkroppen, manipulera givaren på insidan och sedan stänga den igen utan att göra åverkan på utsidan?

– Continental tar säkerheten kring de digitala skrivarna väldigt seriöst,

säger Schrecke. Säkerhetsstandarden är baserad på tydliga riktlinjer utgivna av EU.

Han säger att hela VDO:s digitala färdskrivarsystem som består av fordonsenheten, rörelsesensor och fartsensor, uppfyller alla krav som ställs, men, säger han, precis som alla elektroniska system, kan färdskrivaren bli utsatt för manipulation av beslutsamma kriminella personer.

– Försök till manipulation av Kitas-givare lämnar dock alltid elektroniska eller fysiska spår på exempelvis givarkroppen, understryker han.

Anställda på auktoriserade verkstäder och experter inom övervakande myndigheter, kan alltid hitta spåren, därför arbetar Continental nära dem för att utbilda personal för att försäkra sig om att manipulation upptäcks och spåras.

TYSKTILLVERKAD

Givaren är inte konstruerad att bli öppnad efter tillverkning och om så sker, finns det en kriminell energi bakom. Utbildade personer kan avslöja sådan manipulation, hävdar Christopher Schrecke. Varifrån tror ni de manipulerade givarna kommer?

– På grund av de höga säkerhets-

kraven, tillverkas givarna endast i Tyskland, säger han. Produkten är tillgänglig för marknaden genom verkstäder.

I Tyskland har Continental befogenhet att inspektera dessa och öka deras vaksamhet när de hanterar och säljer givarna. Om er produkt manipuleras, får Continental vetskap om detta?

– Vi har regelbunden kontakt med övervakande myndigheter och ibland får vi av dem information om att försök gjorts, säger Schrecke.

Continental trycker hårt på att ha det nära samarbetet med lagstiftare och myndigheter för att på så sätt göra skrivaren än mer säker och använda relevant information man får. De är även en aktiv medlem i flera internationella arbetsgrupper avseende färdskrivarsäkerhet.

– Vi är också engagerade i att tillhandahålla omfattande utbildningar för myndigheters agenter för att manipulationer ska upptäckas på ett snabbt och tillförlitligt sätt, säger han.

Schrecke berättar att givaren 2012, försågs med ytterligare en oberoende rörelsesignal vilket var ett resultat av det nära samarbetet

INGA UNDERLEVERANTÖRER

På förekommen anledning, har vi fått

uppfattningen av att antalet riggade Kitas-givare ute på vägarna är många och att de till och med kan misstänkas finnas som ”reservdelar” i fordonen om något skulle inträffa. Kanske är det inte så komplicerat att rigga dem om man är på rätt plats med rätt utrustning?

Proffs talar med en person som har djupgående kunskaper om givaren och utan att avslöja för många detaljer offentligt, framgår det att tomma givarkroppar kan spela en central roll om manipulationen ska kunna göras utan att det syns på utsidan. Har Continental underleverantörer som tillverkar givarkroppen?

– Nej, även den tillverkas på vår fabrik i Villingen, säger Christopher Schrecke.

Han berättar att givarna måste uppfylla strikt säkerhetsstandard som också omfattar leverantörskedjor från deras fabrik till verkstäderna och således kan några tomma givarkroppar inte komma från dem. Dessutom får Kitas-givaren bara säljas av auktoriserade verkstäder och då endast i samband med att den ska monteras i ett fordon.

SÄLJS ÖVER DISK

Proffs ringer till flera svenska märkesverkstäder och kan bekräfta att givare

visst säljs lösa över disk, något vi informerat Schrecke om. Continental välkomnar alla tips som rör manipulation och vill samarbeta för att öka säkerheten kring produkten och man har redan vidarebefordrat information till den svenska polisen.

– Av säkerhetsskäl föredrar vi att diskutera potentiella metoder endast med myndigheter och andra berörda parter, säger Schrecke.

Han berättar vidare att det sedan 2016 redan finns en ny EU-lag som adresserar de senaste erfarenheterna och manipulationsförsöken.

– Som ett direkt gensvar på de senaste händelserna, har myndigheter, tekniska experter och politiker samlats för att ta del av det som inträffat med färdskrivarna, vilket även inkluderar Kitas-givaren.

Ny teknik kommer att involveras i utvecklingen och nya sätt att använda tekniken har öppnat för att mer framgångsrikt i ett tidigare skede kunna upptäcka manipulation.

– En del av detta används redan i praktiken, avslutar Christopher Schrecke.