

## FRAUDE MET DE TACHOGRAAF

**D**e federale politie heeft sinds een paar maanden een nieuw wapen om tachograaffraude op te sporen: de laserverrekijker. Dit hightech hebbeding, dat zijn efficiëntie al ruimschoots bewezen heeft bij de Franse Gendarmerie, waaide dankzij een gunstige mistral én het Verkeersveiligheidsfonds over naar de wegpolytie van Henegouwen.

*Tekst Stefan Debroux  
Fotografie Jos Balcaen*

# SNELRIJDERS IN HET VIZIER



Gezien en gemeten door de laserverrekijker:  
de middelste vrachtwagen rijdt 87 km/u.



PERUWELZ – Een zomerse dinsdagavond. Het is bijna donker. Er is weinig verkeer, het bitumen ligt er uitnodigend bij. Hoofdinspecteur David Durenne en zijn collega staan verdoken opgesteld in de zijberm van een oprit van de E42 tussen Doornik en Bergen, de laserverreiker in aanslag. Een 40-tonner davert voorbij. Durenne kijkt in het vizier, richt de zoeker en ‘schiet’: 94 km/u. Dat is sneller dan de verplichte snelheidsbegrenzer mag toelaten. Een korte achtervolging en de vrachtwagen wordt naar de kant gehaald. Tot zover een routineklus. De hoofdinspecteur confronteert de Italiaanse chauffeur met zijn snelheidsovertreding, maar deze laatste houdt zich van den domme: zijn tachograaf is gehomologeerd en zijn snelheidsbegrenzer werkt perfect want de wijzer duidde 90 km/u aan... Maar Durenne ruikt onraad en met zijn getrainde oog stelt hij vast dat er met de tachograaf is geknoeid. Hij fotografeert alle details. De Italiaan is zich nog steeds van geen kwaad bewust. Maar als de taal een barrière vormt, is er altijd nog beeldtaal: Durenne toont de laserverreiker, wijst naar de tachograaf, knikt ‘neen’, haalt een foto van een depanneuse boven en knikt ‘ja’. De Italiaan gaat door de knieën en bekent de tachograaffraude... Hij mag zijn tent opslaan in de verkeerspost van Peruwelz en bij het ochtendgloren gaat het *linea recta* met de Scania naar het erkende homologatiecentrum voor vrachtwagens.

“Daar begint de klassieke controle”, vertelt David Durenne, die lid is van het expertennetwerk van de wegpolitie (WPR), gespecialiseerd in zwaar vrachtvervoer. “De camion gaat op de rollen en op basis van deze snelheidsmeting stellen we proces-verbaal op. Vervolgens analyseren we de tachograaf in het bij-

zijn van de technische expert en de chauffeur om uit te vissen hoe ermee gesjoemeld is. Regelmatig staan we versteld van de vindingrijkheid van chauffeurs en/of bedrijven om de verplichte rusttijden of de snelheidsbeperking van 90 km/u te omzeilen (zie kaderstuk ‘1001

“ David Durenne

## Het motief bij uitsteking van fraudeurs is puur winstbejag

manieren om te frauderen’). Maar soms lopen ze tegen de lamp, zoals onze Italiaan. Zijn camion wordt onderworpen aan een technische controle, hij moet een gehomologeerde tachograaf laten installeren, en pas als hij de onmiddellijke inning van 3 750 euro heeft betaald, mag hij zijn reisweg voortzetten.”

### Time is money

U denkt misschien: *Dat alles voor 4 schamele km/u! Dit is muggenziften! Pesterij!* “Absoluut niet”, vervolgt David Durenne. “Uiteraard is er het aspect verkeersveiligheid. Een 40-tonner die sneller rijdt dan 90 km/u, zo iets merk je echt wel. Bij heel wat weggebruikers boezemt zo’n mastodont angst in. Zeker als die voortdurend zit in te halen. En de remafstand is aanzienlijk langer. Maar er is niet enkel de snelheidsovertreding *an sich*, maar ook en vooral de economische fraude die inherent is aan het geknoei met de tachograaf. Het motief bij uitsteking van fraudeurs is puur

### DURA LEX, SED LEX

Voor het vaststellen van overtredingen inzake zwaar vrachtvervoer baseren de politieambtenaren zich in hoofdzaak op de volgende wettelijke bepalingen:

1. de wegcode [o.a. maximumsnelheid 90 km/u];
2. het Koninklijk Besluit van 15/03/1968 inzake de technische controle;
3. het Koninklijk Besluit van 01/09/2006 inzake de snelheidsbegrenzer;
4. de Europese richtlijn EEG 3821/85 inzake de tachograaf;
5. de Europese richtlijn EG 561/2006 inzake de rij- en rusttijden.

...  
 winstbejag. Een chauffeur die rijdt terwijl zijn tachograaf 'rust' aangeeft, of die de kilometerstand van zijn tachograaf terugdraait, die wil ons wijsmaken dat hij niet heeft gewerkt. Dat is dus synoniem met zwartwerk! Daarom belanden heel wat ogenschijnlijk lichte snelheidsovertredingen uiteindelijk bij de arbeidsauditeur. Ik kan dat winstbejag ook illustreren aan de hand van een ander voorbeeld: het dekzeil bij het vervoer van zand. Sommige bedrijfseigenaars gebruiken het zeil niet, omdat het monteren en demonteren te lang duurt. Het extra traject dan men kan afleggen weegt financieel zwaarder door dan een boete van 100 euro, als ze betrap worden!"



Het is eenvoudiger om digitale tachografen te controleren.

De relatief lage pakkans en de lage boetes maken van België een klein nirvana voor tachograaffraudeurs. Ter vergelijking: in Frankrijk kan een boete, weliswaar na een omslachtige procedure, oplopen tot 12 000 euro. Maar het gaat de goede kant op. De samenwerking met o.a. de parketmagistraten en de douane verloopt, alleszins bij de WPR Henegouwen, vlot. De politietop heeft beslist om het aantal controles op het zwaar vrachtvervoer met 20% op te drijven in 2007. De excellente samenwerking binnen het expertennetwerk van de wegpolitie, gespecialiseerd in zwaar vrachtvervoer, werpt steeds vaker haar vruchten af. En er is de laserverrekijker...

## SHOOT TO FLASH

*Shoot to flash...* of toch (nog) niet. De laserverrekijker wordt momenteel bij wijze van proefproject gebruikt door de WPR Peruwelz. "Het geeft ons een indicatie van de snelheid van het voertuig, niet meer dan dat", verduidelijkt hoofdinspecteur Durenne. "Maar dat is al heel wat, want vroeger waren onze mogelijkheden op dat vlak quasi nihil."

De laserverrekijker is van Duitse makelij en werkt zowel bij aankomend als wegrijdend verkeer, met een reikwijdte van 1 500 meter. Het toestel weegt nauwelijks 1,3 kg en kan op een statief geplaatst worden. De bediening is erg eenvoudig. De foutenmarge die de fabrikant opgeeft, bedraagt een luttel 1,6 km/u. Het is vooralsnog wachten op de homologatie of ijking van deze nachtmerrie voor hardrijders.

## 1001 MANIEREN OM TE FRAUDEREN



Een geveilde schakelaar of afgebroken 'verzegelde' stukken om de tachograaf uit te schakelen... Gaatjes in de kilometerteller om de stand terug te draaien...

De vrachtwagen inclusief tachograaf en snelheidsbegrenzer zijn onderworpen aan een tweejaarlijkse technische controle in een erkend centrum. In België zijn de meeste erkende centra merkgebonden (Scania, Daf, Volvo...). Bij de homologatie van de tachograaf wordt een installatieplaatje aangebracht met daarop een cijferwaarde die overeenstemt met de maximumsnelheid. Dit plaatje dient als indicator bij een controle, maar het kan worden vervalst.

Voorts wordt de tachograaf verzegeld, maar fraudeurs – de ene al wat handiger dan de andere – deinzen er niet voor terug om die zegels te verbreken en de elektronica te manipuleren. De kilometerteller is ook verzegeld, maar... Tot slot maken malafide chauffeurs/eigenaars soms 'simpelweg' gebruik van een schakelaar of stroomonderbreker in de bedrading van de tachograaf onder het dashboard. Eventueel met afstandsbediening!