

Frequently Asked Questions (FAQ)

(veelgestelde vragen)

1. Hoe moeten de pasfoto's van de chauffeurs op de aanvraagformulieren voor bestuurderskaarten worden aangeleverd? Op papier of digitaal?

Het kaartuitgifte systeem voor de digitale tachograafkaarten is ontwikkeld om in een eerste fase enkel een verwerking te voorzien van traditionele pasfoto's, die een minimale fotokwaliteit hebben. Digitaal geprinte foto's op eenvoudig papier garanderen geen minimale fotokwaliteit en worden daarom afgeraden.

2. Is de bestuurderskaart bedrijfs- of persoonsgebonden?

De bestuurderskaart is uiteraard persoonsgebonden, voorzien van een pasfoto en de grafische handtekening van de bestuurder. Deze chipkaart vervangt de traditionele papieren tachograafschijf, die ook altijd persoonsgebonden is.

3. Wat is de termijn tussen het moment van aanvraag van de kaart door de klant en de aflevering van de kaart bij de klant?

De bepaling van de termijn tussen het moment van insturen van de aanvraag van de kaart door de klant tot het moment dat de kaart effectief op het voorziene adres bij de klant wordt afgeleverd is afhankelijk van veel factoren.

Momenteel wordt aangeraden rekening te houden met een termijn van minstens 10 werkdagen tussen het opsturen van de aanvraag van de kaart en het afleveren van de kaart. Deze termijn is evenwel enkel haalbaar op voorwaarde dat het aanvraagdossier volledig in orde is, er geen onvolkomenheden in de aanvraaggegevens werden vastgesteld en dat onmiddellijk bij ontvangst van de factuur de betaling werd verricht.

Zolang niet al de gegevens (o.a. voor een aanvraag van een bestuurderskaart, de bevestiging vanwege TACHONET dat de bestuurder niet in het bezit is van een geldige bestuurderskaart die door een andere Lid-Staat van de Europese Unie werd uitgereikt, de bevestiging vanwege het Rijksregister dat de bestuurder in België zijn gewone verblijfplaats heeft en de bevestiging vanwege het Centraal Bestand van de Rijbewijzen dat de bestuurder een geldig rijbewijs in de geschikte categorie bezit en voor een aanvraag van een werkplaatskaart, de bevestiging vanwege de FOD Mobiliteit en Vervoer dat de werkplaats en zijn technicus door de overheid zijn erkend, ...) zijn gevalideerd en de ontvangst van betaling van de kaart op de voorziene bankrekeningnummers intern niet werd geconfirmeerd, wordt ook de beslissing tot aanmaak van de kaart niet genomen.

Vanaf het moment van de beslissing tot de aanmaak van de kaart werd in het kaartuitgifte systeem evenwel voorzien dat de tachograafkaarten binnen de drie werkdagen aan de rechthebbende bij prior zending door de Post worden verstuurd.

De dienst Digitach (p/a vzw ITLB) en zijn onderaannemers kunnen niet verantwoordelijk worden gesteld voor een eventuele abnormale vertraging in de aflevering van de kaarten te wijten aan de Post.

4. Indien een sollicitant zonder een bestuurderskaart op vrijdagmiddag in dienst komt en voor een rit gepland wordt op zondagavond, wat dan?

In de Verordening 3821/85 (EEG) is in art 16.2 2§ voorzien dat enkel bij verlies, diefstal, beschadiging of slechte werking van zijn kaart, de bestuurder zowel aan het begin van de rit als aan het einde van de rit de gegevens betreffende de door het controleapparaat geregistreerde tijdgroepen afdrukt en hij op dit document de gegevens aanbrengt waarmee hij kan worden geïdentificeerd (naam en/of nummer van het rijbewijs van de bestuurder en/of nummer van zijn bestuurderskaart), alsmede zijn handtekening.”. De bestuurder kan gedurende ten hoogste vijftien kalenderdagen of gedurende een langere periode als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder zijn kaart blijven rijden, mits hij het feit dat hij zijn kaart tijdens die periode niet kan tonen of gebruiken kan rechtvaardigen.

De controle instanties hebben de bevoegdheid het niet-naleven van deze reglementering (het ontbreken van een voldoende rechtvaardiging) op basis van de concrete omstandigheden te beoordelen.

5. Wie dient de aanvraag te doen? Chauffeur of bedrijf?

Een aanvraag voor een bestuurderskaart moet minstens ondertekend zijn door de bestuurder zelf, aangezien zijn handtekening grafisch op zijn bestuurderskaart wordt afgedrukt.

Een aanvraag voor een bedrijfskaart moet ondertekend worden door een persoon die juridisch gemandateerd is door deze onderneming om deze te verbinden .

6. Hoe gebeurt de facturatie van de bestuurderskaart en wie moet instaan voor de betaling van de bestuurderskaart?

Op het aanvraagformulier voor de bestuurderskaart is onder punt 6 een rubriek voorzien voor het vermelden aan wie de factuur voor de betaling van de retributie van de bestuurderskaart moet worden toegestuurd. Van zodra het aanvraagformulier door de Dienst DIGITACH ontvangen is, wordt een factuur opgestuurd, hetzij aan de aanvrager van de kaart naar zijn woonplaats, zoals vermeld in het Rijksregister; hetzij aan een andere schuldenaar, van wie de adresgegevens op het aanvraagformulier zijn vermeld.

Van zodra de betaling bij de Dienst DIGITACH geregistreerd is, wordt de aanvraag verwerkt met het oog op de afgifte van de kaart.

Bijzondere regelingen werden uitgevaardigd voor bepaalde sectoren:

Voor ondernemingen die ressorteren onder het paritair comité n°140.04 en 140.09

De sociale partners, vertegenwoordigd in de paritaire subcomités 140.04 (goederenvervoer te land voor rekening van derden) en 140.09 (goederenbehandeling voor rekening van derden) hebben een protocolakkoord afgesloten, waarbij het Sociaal Fonds voor goederenvervoer en aanverwante activiteiten voor rekening van derden zal instaan voor de terugbetaling van de bestuurderskaarten aan alle werknemers die ingeschreven zijn onder de RSZ code 083 binnen de ondernemingen die



ressorteren onder de vermelde paritaire subcomités. Op 30 januari 2006 is de CAO ter uitvoering van dit protocolakkoord bekendgemaakt en zijn de modaliteiten dienaangaande uitgewerkt.

Er werd onder meer overeengekomen dat de werkgever één keer per geldigheidsperiode de bestuurderskaart betaalt, op voorwaarde dat de begindatum van de bestuurderskaart zich situeert in de tewerkstellingsperiode bij een werkgever behorend tot de subsector voor het goederenvervoer ten lande voor rekening van derden en/of de subsector voor de goederenbehandeling voor rekening van derden.

De werkgever kan nadien de terugbetaling vragen aan het Sociaal Fonds voor de bestuurderskaarten, afgeleverd aan zijn arbeiders.

Deze terugbetaling kan gevraagd worden voor alle bestuurderskaarten, afgeleverd sinds 5/08/2005.

Het aanvraagformulier voor de terugbetaling van de retributie van de bestuurderskaarten kan gedownload kunnen worden via de website van het [Sociaal Fonds Goederenvervoer over de weg en aanverwante activiteiten](#). Als u vragen hebt over deze specifieke procedure, kan u deze doormailen naar info@sfv.be.

Voor ondernemingen die ressorteren onder het paritair comité n°140.01, 140.02 en 140.03

De sociale partners, vertegenwoordigd in de paritaire subcomités 140.01 (openbare autobusdiensten), 140.02 (bijzonder geregeld vervoer) en 140.03 (autocarddiensten) hebben een protocolakkoord afgesloten, waarbij het Sociaal Fonds voor Werklieden van de Ondernemingen der Openbare en Speciale Autobusdiensten en Autocarddiensten zal instaan voor de terugbetaling van de bestuurderskaarten aan alle werknemers die ingeschreven zijn binnen de ondernemingen die ressorteren onder de vermelde paritaire subcomités. Vanaf 1 oktober 2006 werd met de terugbetaling gestart.

Er werd onder meer overeengekomen dat de werkgever één keer per geldigheidsperiode de bestuurderskaart betaalt, op voorwaarde dat de begindatum van de bestuurderskaart zich situeert in de tewerkstellingsperiode bij een werkgever behorend tot deze vermelde subsectoren.

De werkgever kan nadien de terugbetaling vragen aan het Sociaal Fonds voor de bestuurderskaarten, afgeleverd aan zijn arbeiders.

Deze terugbetaling kan gevraagd worden voor alle bestuurderskaarten, afgeleverd sinds 5/08/2005.

Het aanvraagformulier voor de terugbetaling van de retributie van de bestuurderskaarten kan gedownload kunnen worden via de website van het [Sociaal Fonds voor Werklieden van de Ondernemingen der Openbare en Speciale Autobusdiensten en Autocarddiensten](#). Als u vragen hebt over deze specifieke procedure, kan u deze doormailen naar info@sociaalfondsocial.be.



7. Hoe werkt de digitale tachograaf?

De digitale tachograaf werkt in combinatie met tachograafkaarten (zie ook rubriek "kaarten". De tachograaf registreert o.a.:

- De rij- en rusttijden van de chauffeur;
- De snelheid van het voertuig;
- De gereden afstand;
- De verschillende soorten werkzaamheden zoals rijtijd, beschikbaarheidstijd, overige werktijd, werkonderbrekingen en rusttijd;
- De onregelmatigheden.

De gegevens worden op twee manieren opgeslagen: in het geheugen van het apparaat en op de persoonlijke tachograafkaart van de chauffeur. Deze bestuurderskaart houdt per chauffeur de rij- en rusttijdgegevens bij van minimaal 28 dagen. Het apparaat zelf registreert de totale gegevens van het voertuig van minimaal de afgelopen 365 dagen. Verder bevat de digitale tachograaf een snelheidsmeter die door middel daarvan de snelheden op twee wijzen registreert:

- De snelheid per seconde over de laatste 24 uur rijtijd. Dit kan van belang zijn voor een ongevalsanalyse.
- De overschrijdingen langer dan één minuut van de instelsnelheid van de snelheidsbegrenzer.

De bestuurderskaart registreert de activiteiten van iedere chauffeur afzonderlijk. De rij- en rusttijden zijn direct van het display af te lezen. Is de maximale ononderbroken rijtijd bijna bereikt, dan is er een visueel of sonorisches waarschuwingssignaal. (zie evenwel vraag n°36)

Het bedrijf als gebruiker van dit voertuig moet met behulp van de eigen bedrijfskaart alle opgeslagen gegevens uit het massageheugen van de digitale tachograaf downloaden. Die gegevens kunnen bijvoorbeeld ook nuttig zijn voor de bedrijfsadministratie. (zie ook vragen 14, 15, 17 en 18)

Voor de controlerende inspecteurs bestaat een speciale controlekaart. Daarmee hebben ze toegang tot alle gegevens die in de digitale tachograaf zijn opgeslagen.

Ook om de digitale tachograaf te kunnen activeren of iken is een speciale werkplaatskaart noodzakelijk.

8. Hoe worden de rij- en rusttijden gecontroleerd ?

De bestuurderskaart is de persoonlijke kaart van een chauffeur die alleen zijn eigen rij- en rusttijden en activiteiten registreert. Dit gebeurt met behulp van de digitale tachograaf.

Als de chauffeur overstapt op een ander voertuig met een digitale tachograaf, moet de chauffeur zijn bestuurderskaart in de tachograaf van dat voertuig stoppen. De registratie wordt voortgezet, waarbij de rijtijd met het vorige voertuig wordt meegenomen in de berekening van de totale rijtijden. Ook als een chauffeur overstapt op een voertuig met een analoge tachograaf blijft de bestuurderskaart een rol spelen in de handhaving. De rijtijden van tachograafschijven en bestuurderskaart moeten dan gecombineerd worden. (zie ook vraag 9)



9. Wat wordt er gecontroleerd als de chauffeur afwisselend rijdt op een voertuig met een analoge en digitale tachograaf?

Belangrijke wijziging vanaf 1 januari 2008!!!!

9.1. Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf, moet hij op verzoek van de controleambtenaren bij een wegcontrole de volgende documenten kunnen tonen:

- de registratiebladen van de dag zelf en die welke de bestuurder de voorafgaande 28 dagen heeft gebruikt,
- de bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart,
- alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de dag zelf en van de voorafgaande 28 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006

9.2. Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een digitale tachograaf, moet hij op verzoek van de controleambtenaren bij een wegcontrole de volgende documenten kunnen tonen:

- de bestuurderskaart waarvan hij houder is,
- alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de dag zelf en van de voorafgaande 28 dagen, zoals vereist uit hoofde van de Verordening (EEG) nr. 3821/85 en Verordening (EG) nr. 561/2006
- de registratiebladen voor de periode van de dag zelf en van de voorafgaande 28 dagen en waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf.

10. Wat moet de chauffeur doen bij verlies of diefstal van zijn bestuurderskaart die door de Belgische kaartuitgevende instantie werd uitgereikt?

1. Het verlies of diefstal van een bestuurderskaart moet het voorwerp uitmaken van een verklaring van onvrijwillige buitenbezitstelling bij de politie.

Opgelet: Bij diefstal van de bestuurderskaart moet volgens art16§3 van de Verordening 3821/85 OOK aangifte gedaan worden bij de bevoegde autoriteiten van het land waar de diefstal zich heeft voorgedaan. Dit wordt aangeraden om o.a. bij een wegcontrole een bijkomende rechtvaardiging te kunnen voorleggen voor het niet kunnen tonen van de bestuurderskaart. Bij verlies van de bestuurderskaart in het buitenland wordt deze verplichting niet als dusdanig voorzien in de Verordening 3821/85 en volstaat een aangifte bij de bevoegde autoriteiten van het land dat de kaart heeft uitgegeven.

2. De chauffeur moet binnen zeven dagen nadat de bestuurderskaart verloren of gestolen is een aanvraag doen tot vervanging. Deze aanvraag moet ingediend worden bij de dienst Digitach (p/a ITLB). Het attest van onvrijwillige buitenbezitstelling wordt bij deze aanvraag gevoegd. Van zodra



deze aanvraag verwerkt is, wordt deze bestuurderskaart gedesactiveerd en als verloren of gestolen vermeld via de Europese centrale databank.

3. Zolang de chauffeur niet over een nieuwe bestuurderskaart beschikt, dient hij de rij- en rusttijden bij te houden met behulp van print-outs uit de digitale tachograaf. Vanaf 1 mei 2006 moet de bestuurder ZOWEL bij het begin van zijn rit een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig maken waarop hij zijn naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs vermeldt EN zijn handtekening plaatst EN op het einde van zijn rit een afdruk maken van de gegevens over de perioden die door de tachograaf zijn geregistreerd en en opnieuw de gegevens vermelden die zijn identificatie mogelijk maken.

4. De bestuurder kan gedurende ten hoogste vijftien kalenderdagen of gedurende een langere periode als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder zijn kaart blijven rijden, mits hij het feit dat hij zijn kaart tijdens die periode niet kan tonen of gebruiken kan rechtvaardigen.

5. Van zodra de aanvraag tot vervanging van de bestuurderskaart verwerkt is, wordt de status van deze bestuurderskaart door de Dienst DIGITACH gedesactiveerd en als verloren of gestolen vermeld. Deze status is ten allen tijde consulteerbaar door alle controle instanties via de Europese centrale databank TACHONET en is daarom onherroepbaar. Op basis van art 16§16 van het K.B. van 14 juli 2005 is het gebruik van een verloren of gestolen gemelde bestuurderskaart strafbaar gesteld met een te innen geldsom van 2400 EUR overeenkomstig het K.B. van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg. Bij het terugvinden van een dergelijk verloren of gestolen gemelde kaart, moet deze kaart zo snel mogelijk aan de Dienst DIGITACH worden teruggestuurd om onregelmatigheden of (poging tot) fraude met deze kaart uit te sluiten of te voorkomen.

11. Het voertuig dat uitgerust is met een digitale tachograaf wordt na in verkeerstelling door een vervoersonderneming verkocht of ter beschikking gesteld in onderaanneming. Wat als er reeds gegevens, zoals rijprestaties van de bestuurders tewerkgesteld bij deze vervoersonderneming, in het geheugen van de digitale tachograaf van het voertuig zijn opgeslagen ?

1. Het is sterk aan te bevelen dat in deze gevallen de gebruiker van dit voertuig voorafgaand aan de verkoop of terbeschikkingstelling in onderaanneming van dit voertuig de gegevens in het geheugen van de digitale tachograaf vergrendelt met behulp van zijn bedrijfskaart omwille van het verhinderen van inzage door de opvolgende gebruiker van de gegevens van de vorige onderneming of de vorige bestuurder(s).

2. Bij elke verkoop of terbeschikkingstelling in onderaanneming op een termijn van meer dan 2 maanden is de onderneming wettelijk verplicht om voorafgaandelijk de gegevens van het geheugen van de digitale tachograaf te downloaden voor controle-doeleinden.

3. Bovendien moet bij wijziging van nummerplaat van het voertuig het voertuig opnieuw worden aangeboden bij een erkende werkplaats voor het invoeren van de wijziging van de nummerplaat in het geheugen van de digitale tachograaf.



12. Een chauffeur is tewerkgesteld in verschillende bedrijven. Wat dan ?

Aangezien een chauffeur maar één geldige bestuurderskaart tegelijk kan bezitten, worden alle gegevens betreffende zijn prestaties op deze bestuurderskaart opgeslagen. Dit betekent dat, indien een chauffeur zich aanbiedt voor een opdracht bij werkgever B na een opdracht bij werkgever A, de werkgever B verplicht is voorafgaandelijk aan het geven van een opdracht voor deze bestuurder de rij-en rusttijd prestaties van deze bestuurder te verifiëren en in functie van deze prestaties de chauffeur een aangepaste ritplanning te geven..

13. Met welke periodiciteit moeten de in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens worden overgebracht?

De in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens worden overgebracht naar een beveiligd extern medium ten minste om de twee maanden te rekenen vanaf de laatste overbrenging.

Indien het voertuig uit het verkeer wordt genomen of ter beschikking gesteld van een ander bedrijf in enigerlei vorm, worden de in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens overgebracht voor de lopende periode sinds de laatste overbrenging.

Het bedrijf bewaart de overgebrachte gegevens ten minste twee jaar.

De overgebrachte gegevens uit het geheugen van de voertuigunit van alle voertuigen van eenzelfde bedrijf worden bewaard op een zelfde beveiligde plek waartoe slechts gerechtigde personen toegang hebben.

De overbrenging noch de bewaring van de gegevens mag deze wijzigen of aantasten.

14. Met welke periodiciteit moeten de in het geheugen van bestuurderskaarten opgeslagen gegevens worden overgebracht?

De in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen gegevens worden overgebracht naar beveiligde externe media ten minste om de eenentwintig dagen vanaf de laatste overbrenging.

Het woord “dagen” moet begrepen worden zoals in de definitie in punt 5.2.5 (item 199) van de Verordening (E.G.) nr.1360/2002 van de Commissie van 13 juni 2002 voorzien is, namelijk als “... elke kalenderdag waarop de kaart wordt gebruikt of waarvoor de bestuurder handmatig activiteiten heeft ingevoerd”.

De in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen gegevens worden overgebracht voor de lopende periode sinds de laatste overbrenging, wanneer de bestuurder zijn activiteiten binnen het bedrijf stopzet of vóór de kaart voor vervanging of vernieuwing naar de bevoegde instelling teruggestuurd wordt. Het bedrijf bewaart de overgebrachte gegevens ten minste twee jaar.

De overgebrachte gegevens uit het geheugen van de bestuurderskaart van alle door dit bedrijf tewerkgestelde bestuurders worden bewaard op een zelfde beveiligde plek waartoe slechts gerechtigde personen toegang hebben.

De overbrenging noch de bewaring van de gegevens mag deze wijzigen of aantasten.



15. Wat indien de chauffeur niet in de mogelijkheid is om zijn bestuurderskaart binnen de vastgelegde periode van 21 dagen uit te lezen?

De wetgeving voorziet inderdaad dat de in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen gegevens worden overgebracht naar beveiligde externe media ten minste om de eenentwintig dagen vanaf de laatste overbrenging.

De controle instanties hebben de bevoegdheid het niet-naleven van deze reglementering (het ontbreken van dergelijke gegevens) op basis van de concrete omstandigheden te beoordelen.

16. Welke gegevens worden op de chip van de bestuurderskaart opgeslagen?

Op de bestuurderskaart, die door de Belgische kaartuitgevende instantie wordt uitgegeven zijn o.a. de volgende gegevens op de chip van de kaart vastgelegd. Deze gegevens moeten o.a. een nauwkeurige identificatie van de chauffeur mogelijk maken.

Kaart Identificatiegegevens:

- kaartnummer;
- code van de lidstaat van afgifte en benaming van de kaartuitgevende instantie;
- datum van start en einde van geldigheid van de kaart;
- datum waarop de kaart werd uitgegeven.

Identificatiegegevens van de chauffeur (kaarthouder):

- de naam van de chauffeur;
- de voorna(a)m(en) van de chauffeur;
- geboortedatum;
- voorkeurstaal.

Rijbewijsgegevens:

- lidstaat en autoriteit van afgifte;
- rijbewijsnummer (op het moment van afgifte van de kaart).

De bestuurderskaart registreert de volgende gegevens van tenminste 28 dagen per kalenderdag:

- datum en tijd van het eerste gebruik van het voertuig;
- kilometerstand van het voertuig bij het eerste gebruik;
- datum en tijd van het laatste gebruik van het voertuig;
- kilometerstand van het voertuig bij het laatste gebruik;
- kenteknummer en lidstaat waar het voertuig ingeschreven is;
- de totale afstand die de bestuurder gedurende deze dag heeft afgelegd;
- de status van de bestuurders (alleen/met ploeg);
- de activiteiten (rijden, beschikbaarheid, werken, onderbreking/rust).

Tevens worden hier ook de gegevens betreffende de handmatige invoer opgeslagen:

- de datum en tijd van de invoer;
- de soort activiteit;
- het ingevoerde land (en de ingevoerde regio).



17. Hoe gaat het overbrengen (downloaden) van gegevens vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf en/of vanuit de chip van de bestuurderskaart in zijn werk?

Zowel de gegevens vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf als vanuit de chip van de bestuurderskaart moeten regelmatig overgebracht worden.

Verskillende oplossingen zijn hiervoor door gespecialiseerde ondernemingen ontwikkeld en zullen de komende maanden nog verder ontwikkeld worden. Deze oplossingen zijn divers, moduleerbaar en afhankelijk van de vrije keuze van de onderneming in kwestie. Bijgaand wordt een onderscheid gemaakt naargelang de overdracht van gegevens gebeurt vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf en/ of de chip van de bestuurderskaart of uitsluitend vanuit de chip van de bestuurderskaart.

1. Overdracht van gegevens vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf en de chip van de bestuurderskaart

Het overbrengen (downloaden) van de gegevens vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf kan uitsluitend geïnitieerd worden met een bedrijfskaart. Indien de bestuurderskaart in de digitale tachograaf werd ingebracht, kunnen de gegevens vanuit de chip van deze kaart eveneens mee gedownload worden.

Daarnaast zijn bijkomende hulpmiddelen noodzakelijk, enerzijds bestemd voor het verrichten van de overdracht van de gegevens zelf en anderzijds voor het archiveren van deze gegevens voor controledoeleinden of voor de verwerking van de loonberekening en de analyse en opvolging van de ritplanningen.

1.1. Hulpmiddelen voor het verrichten van de overdracht van de gegevens

Deze hulpmiddelen zijn onder meer een downloadtool of een speciale kabel voor de verbinding tussen de digitale tachograaf en een computer. Een downloadtool kan een speciaal type memory stick zijn met een tachograaf aansluiting (al dan niet met USB-poort) en voorzien van een downloadprogramma en met een geheugencapaciteit om tijdelijk data op te slaan.

Wanneer een boordcomputer in het voertuig is geïnstalleerd kunnen deze gegevens ook via GPRS of WIFI-communicatie doorgestuurd worden naar een server die ter beschikking staat van het bedrijf.

Boordcomputerleveranciers [Transics](#), [Qualcomm](#), [Sonal](#), [Punch Telematix](#) en [Groeneveld IT](#) (nieuwe benaming Greencat), ontwikkelen specifieke toepassingen op hun boordcomputers in samenspraak met de tachograaf producenten, maar ook de tachograafproducenten zelf ontwikkelen on board units (OBU), waardoor het mogelijk wordt zowel data van de chauffeurskaart als data vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf naar de onderneming te verzenden. Sommige tools worden momenteel gelanceerd, zoals de Remote Download Device (DLD®) van Siemens VDO voor de DTCO 1381 versie 1.3., anderen zullen in de komende maanden worden gelanceerd.

Voor het doorsturen van de data vanop de bestuurderskaart is geen bedrijfskaart nodig. Voor het doorsturen van de data vanuit het massageheugen is een (logische of fysieke) toegang tot een bedrijfskaart noodzakelijk.

1.2. Hulpmiddelen voor het archiveren van de gegevens voor controledoeleinden of voor de verwerking van de loonberekening en de analyse en opvolging van ritplanningen.



Specifieke oplossingen zijn hiervoor beschikbaar met mogelijkheden die afhankelijk zijn van het doel van deze opslag: ofwel betreft het softwarepakketten die bij aankoop of bij abonnement in vrij beheer ter beschikking zijn bij de onderneming zelf ofwel betreft het een WEB-dienst die aangeboden wordt door een gespecialiseerde onderneming met een log-in paswoord.

2. Overdracht van gegevens uitsluitend vanuit de chip van de bestuurderskaart.

Een bestuurderskaart kan ook uitgelezen worden o.a. voor download doeleinden door een kaartlezer (card reader) die door de onderneming ter beschikking wordt gesteld van de bestuurders.

Daarnaast zijn ook de oplossingen, voorzien onder 1.2 hierboven, eveneens noodzakelijk.

18. Welke totaaloplossingen zijn momenteel beschikbaar op de Belgische markt (download tools, archiverings- en verwerkingssoftware, enz...) voor ondernemingen die gebruik maken van voertuigen die uitgerust zijn met een digitale tachograaf?

De totaaloplossingen, zijnde de softwarepakketten, download tools, enz., die momenteel op de markt worden gebracht, zijn onder meer ontwikkeld door gespecialiseerde ondernemingen en door de tachograaf producenten zelf. Het overzicht van de aangeboden oplossingen die ontwikkeld werden is hier op deze site niet limitatief en onderhevig aan voortdurende opvolging. Bijkomende leveranciers kunnen zich evenwel altijd melden bij de dienst Digitach om na verificatie vermeld te worden op de site. Deze vermelding houdt in geen enkel geval een kwaliteitsoordeel in van de oplossing zelf. De controle-instanties hebben nl. de bevoegdheid het beoordelen van deze oplossing in functie van het naleven van de download- en archivering verplichting op basis van de concrete omstandigheden te beoordelen. De dienst Digitach behoudt zich daarom het recht voor op elk ogenblik te beslissen deze opsomming van deze oplossingen op deze site te verwijderen.

De producenten van de digitale tachografen die momenteel op Europees niveau gehomologeerd zijn en die momenteel een totaaloplossing voor download- en archivering doeleinden aanbieden, worden in België vertegenwoordigd door de volgende verkoopagenten:

[RAUWERS NV](#), verkoopagent in België voor het type van digitale tachograaf van [Siemens VDO Automotive AG / DTCO 1381](#), Navezstraat 78-86, B-1000 Brussel, +32(0)2/240.09.00.

[PHELECT bvba](#), verkoopagent in België voor [ACTIA / Smartach STD](#) en voor [Stonerigde FI. AB/SE 5000](#), Zoning Industriel des Plénesses, Route des Trois Entités 15, B-4890 Thimister-Clermont, +32.(0)87/56 02 74.

Naast deze verkoopagenten van de tachograaf producenten (Stoneridge heeft ook zijn eigen totaaloplossing [OPTAC](#)) zijn er voorlopig ook gespecialiseerde software-ondernemingen, die een totaaloplossing ter beschikking stellen voor het downloaden, verwerken en archiveren van data vanuit de digitale tachograaf: (zie evenwel ook vraag n°17 betreffende de boordcomputers en OBU)

- [D.I.S.](#), in België vertegenwoordigd door EPPE, Neuvise 113, 4420 Montegnée, Tél.: +32.(0)4.247.63.38, eppe@ingrif.com . DIS werd overgenomen door [Transics](#)
- Easytach, te bestellen via Febetra, Stapelhuisstraat 5a 1020 Brussel, Tel.:02/421.51.83 info@febetra.be;



- [Orditool\(SFMT\)](#) NV, Rue d'Awagne 5 a, B- 5530 Purnode , Tel : +32 (0)82/22.34.31 Fax : +32 (0)82/61.43.59; info@orditool.com;

Boordcomputer Leveranciers [Transics](#), [Qualcomm](#), [Sonal](#), [Punch Telematix](#) en [Groeneveld IT](#) (nieuwe benaming Greencat), hebben ook specifieke toepassingen op hun boordcomputers ontwikkeld.

19. Kan een controlerende ambtenaar zien of er gemanipuleerd is met een digitale tachograaf?

De controlerende ambtenaar kan met zijn controlekaart alle gegevens van de afgelopen 365 dagen terugvinden op de digitale tachograaf. Zo kan hij bijvoorbeeld het gebruik van een ongeldige kaart, onderbreking van de stroomvoorziening of poging tot inbreuk op de beveiliging zien of alle gegevens opvragen van iedere bestuurder die met dat voertuig heeft gereden van om het even door welke onderneming deze bestuurder werd tewerkgesteld.

20. Wat moet een chauffeur doen wanneer hij bemerkt dat de digitale tachograaf tijdens een rit niet meer functioneert ?

Gedurende de tijd dat de digitale tachograaf niet of gebrekkig werkt, brengt de bestuurder de gegevens betreffende de tijdgroepen, voor zover de digitale tachograaf deze niet meer correct registreert of afdrukt, op een bij de bestuurderskaart te voegen bijzonder blad waarop hij de gegevens vermeldt waardoor hij kan worden geïdentificeerd (naam en/of nummer van zijn rijbewijs en/ nummer van zijn bestuurderskaart), voorzien van zijn handtekening.

21. Moet een chauffeur zelf aangeven of hij rijdt of rust, of gaat dat automatisch?

De eerste generatie digitale tachografen (gelanceerd tussen augustus 2005 en eind 2007) zijn zo geconfigureerd dat, wanneer het voertuig stopt met rijden, het pictogram "andere werkzaamheden" automatisch wordt geactiveerd en als dusdanig bij stilstand "werktijd" wordt geregistreerd. Indien de chauffeur toch bijvoorbeeld andere activiteiten moet verrichten, moet hij de pijltoetsen manipuleren en positioneren op het corresponderende symbool. (rust- of beschikbaarheidstijd)

Nieuwe versies van digitale tachografen, zoals de versie 1.2.A (gelanceerd in voorjaar 2008) (of de versie 1.2 na het doorvoeren van de vereiste upgrade) van de Siemens VDO DTDCO 1381 of het type Actia Smartech hebben evenwel de typegoedkeuring verkregen van respectievelijk de Duitse en Franse bevoegde homologatie-overheid (het type Stoneridge SE 500 zal kortelings van de Zweedse homologatie-overheid een typegoedkeuring krijgen) om voor deze types van tachografen een pre-set optie te voorzien die respectievelijk op basis van een werkplaatskaart en een bedrijfskaart kan geactiveerd worden om een periode van stilstand van het voertuig by default te laten registreren als rusttijd.

In België is voor de Siemens VDO DTDCO 1381 type 1.2 vanaf september 2008 de activatie van de preset optie mogelijk via tussenkomst van de geschoolde technicus van de werkplaats.

De nieuwste versie 1.3. (gelanceerd in 2009) van Continental AG/Siemens VDO DTDCO 1381 beschikt zelfs standard over deze mogelijkheid.



Deze opties of mogelijkheden voor een registratie van een periode van stilstand van een voertuig als rusttijd by default ontnemt evenwel op geen enkel moment de verantwoordelijkheid van de chauffeur op basis van art 15.3 van de Verordening (EEG) n° 3821/85 om zijn activiteiten door de digitale tachograaf te laten registreren in overeenstemming met zijn effectieve tijdsbestedingen.

22. Moet ik een bestuurderskaart hebben als ik werk voor een bedrijf dat zowel voertuigen gebruikt die uitgerust zijn met analoge tachograaf als voertuigen die uitgerust zijn met een digitale tachograaf?

De bestuurder is verplicht een bestuurderskaart te gebruiken op een voertuig dat uitgerust is met een digitale tachograaf. Als de bestuurder bij een bedrijf werkt die zowel voertuigen gebruikt die uitgerust zijn met digitale tachografen als met analoge tachografen en toch enkel de beschikking krijgt over voertuigen met een analoge tachograaf, is de bestuurderskaart voor die chauffeur niet verplicht, maar wordt de rotatiemogelijkheid in de planning van die bestuurder beperkt.

Anderzijds, als de chauffeur toch reeds houder is van een bestuurderskaart, is hij op basis van art.15.7a ii van de Verordening n° 3821/85 gehouden deze kaart altijd bij zich te houden in het voertuig, ook al bestuurt hij een voertuig dat uitgerust is met een analoge tachograaf. (zie vraag n°9 infra)

23. Blijven de voertuigen die zijn vrijgesteld van de analoge tachograaf eveneens vrijgesteld van de digitale tachograaf?

BELANGRIJKE OPMERKING:

VANAF 11 APRIL 2007 is de Verordening (EEG) nr. 3820/85 inzake de rij-en rusttijden ingetrokken en vervangen door de Verordening (EG) nr. [561/2006](#) die een wijziging inhoudt van de vroegere rij- en rusttijdreglementering.

BOVENDIEN IS OOK DE LIJST VAN [VRIJSTELLINGEN EN AFWIJKINGEN](#) AANGEPAST!!

Wanneer een digitale tachograaf werd geïnstalleerd in een voertuig, maar het vervoer of het voertuig is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf, dan moet men de functie « out », die voorzien is op het toestel, activeren.

24. Wat gebeurt er wanneer de maximale geheugencapaciteit van de chip van de bestuurderskaart of van het intern massageheugen van de digitale tachograaf bereikt is?

De geheugencapaciteit van de chip van de bestuurderskaart is voorzien om de verschillende prestaties van de bestuurder gedurende minstens 28 dagen op te slaan.

Het massageheugen van de digitale tachograaf zelf is voorzien om o.a. de data van alle bestuurders die met dat voertuig hebben gereden gedurende 365 dagen op te slaan.



De opslag in het geheugen van de chip van de bestuurderskaart of in het geheugen van de digitale tachograaf is evenwel circulair georganiseerd; dat betekent dat de meest actuele gegevens de oudste opgeslagen gegevens automatisch overschrijven. Hierdoor wordt er verzekerd dat altijd de nieuwste gegevens die relevant zijn voor het naleven van de rij- en rusttijden worden opgeslagen en hierdoor is het daarom ook verplicht de opgeslagen gegevens regelmatig te downloaden (zie vragen 13 en 14)

25. Is een chauffeur die als zelfstandige een eenmanszaak uitbaat verplicht naast zijn bestuurderskaart ook een bedrijfskaart aan te vragen?

Ja, een chauffeur die een voertuig bestuurt dat uitgerust is met een digitale tachograaf is inderdaad verplicht een bestuurderskaart te gebruiken, wanneer het voertuig en het vervoer in kwestie onderworpen is aan de naleving van de Verordening (EEG) n° 561/2006 inzake de registratie van de rij-en rusttijden.

Bovendien is het verplicht dat een onderneming een bedrijfskaart gebruikt, vermits art.17§1 van het K.B. van 14 juli 2005 voorschrijft dat de in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens naar een beveiligd extern medium ten minste om de twee maanden te rekenen vanaf de laatste overbrenging moeten worden overgebracht. Deze overbrenging kan enkel maar geïnitieerd worden mits het inbrengen van een bedrijfskaart in de digitale tachograaf.

Om die reden is dan ook de onderneming opgericht onder de vorm van een eenmanszaak verplicht een bedrijfskaart op naam van de eenmanszaak aan te vragen. De aanvraag van een bedrijfskaart gebeurt na validatie door de Dienst Digitach van het ondernemingsnummer, dat aan alle ondernemingen werd toegekend. Dit nummer is opgeslagen in de Kruispuntbank voor Ondernemingen en is in feite samengesteld uit het BTW-nummer dat voorafgegaan wordt door een O of een 1.

Naast de typische functionaliteit van de bedrijfskaart kan deze ook gebruikt worden voor het blokkeren van inzage en overbrenging door andere gebruikers van de data die toebehoren aan de eenmanszaak in de gevallen dat voertuig verhuurd of verkocht wordt.

Het is toegelaten dat een bedrijf over meerdere bedrijfskaarten per ondernemingsnummer kan beschikken.

Verdere informatie over de mogelijkheden van overbrenging en opslag op beveiligde externe media kan verkregen worden bij de gespecialiseerde ondernemingen of de verkoopagenten van de digitale tachograaf apparatuur. (zie vraag N°18)

26. Hoeveel bedrijfskaarten mag ik voor mijn onderneming aanvragen?

Het is wettelijk verplicht dat een onderneming over minstens één bedrijfskaart per ondernemingsnummer beschikt (zie vraag 25).

Het is evenwel toegelaten dat een onderneming meerdere bedrijfskaarten per ondernemingsnummer kan aanvragen.



Het aantal bedrijfskaarten dat aangevraagd kan worden, moet worden aangegeven in het daartoe voorziene vakje op het aanvraagformulier voor een bedrijfskaart. Op elk ogenblik kunnen evenwel bijkomende bedrijfskaarten besteld worden.

Hoeveel bedrijfskaarten een onderneming evenwel nodig heeft of zal hebben, is een vraag die elk bedrijf individueel moet beantwoorden.

Het totale aantal benodigde bedrijfskaarten per onderneming moet nl. geëvalueerd worden in functie van:

- het aantal voertuigen, dat binnen het bedrijf uitgerust is met een digitale tachograaf;
- het gemak waarmee men operationeel wil omspringen in het overbrengen van de data vanuit de bestuurderskaarten of vanuit het massageheugen van de digitale tachograaf en
- eventueel de frequentie waarmee sommige bestuurders meerdere weken niet naar de standplaats van het voertuig terugkeren en dit gekoppeld aan de bereidheid van het bedrijf om deze bestuurders te voorzien in een bedrijfskaart en in technische ondersteuning voor het overbrengen van de geregistreerde gegevens.

Belangrijke opmerking: Het is evenwel HOEGENAAMD niet verplicht om evenveel bedrijfskaarten te hebben als voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf of als bestuurders uitgerust met een bestuurderskaart.

Let op: de bedrijfskaart is technisch niet voorzien voor het capteren van de registraties van rij-en rusttijden en kan dus hoegenaamd niet gebruikt worden als vervanging van een bestuurderskaart.

27. Wat zijn een aantal belangrijke wijzigingen bij het operationeel gebruik van de digitale tachograaf ten aanzien van het gebruik van de analoge tachograaf?

1. De periodes van stilstand van het voertuig tijdens de rijperiodes van de chauffeur.

De periodes van stilstand van het voertuig tijdens de diensttijd of dagtaak van de chauffeur moeten nog altijd door de chauffeur zelf via de aanwezige pijltoetsen op het apparaat in overeenstemming met zijn effectieve activiteiten (werktijd, beschikbaarheidstijd of rusttijd) worden geregistreerd.

De eerste generatie digitale tachografen (gelanceerd tussen augustus 2005 en eind 2007) zijn zo geconfigureerd dat, wanneer het voertuig stopt met rijden, het pictogram "andere werkzaamheden" automatisch wordt geactiveerd en als dusdanig bij stilstand "werktijd" wordt geregistreerd. Indien de chauffeur toch bijvoorbeeld andere activiteiten moet verrichten, moet hij de pijltoetsen manipuleren en positioneren op het corresponderende symbool. (rust- of beschikbaarheidstijd)

Ten gevolge van sommige hardnekkige gewoontes bij bepaalde chauffeurs moet deze wijziging in gebruik van deze generatie van digitale tachografen uitdrukkelijk naar de chauffeurs toe worden gecommuniceerd.

Nieuwe versies van digitale tachografen, zoals de versie 1.2.A (gelanceerd in voorjaar 2008) (of de versie 1.2 na het doorvoeren van de vereiste upgrade) van de Siemens VDO DTCO 1381 of het type Actia Smartech hebben evenwel de typegoedkeuring verkregen van respectievelijk de Duitse en Franse bevoegde homologatie-overheid (het type Stoneridge SE 500 zal kortelings van de Zweedse homologatie-overheid een typegoedkeuring krijgen) om voor deze types van tachografen een pre-set optie te voorzien die respectievelijk op basis van een werkplaatskaart en een bedrijfskaart



kan geactiveerd worden om een periode van stilstand van het voertuig by default te laten registreren als rusttijd.

In België is voor de Siemens VDO DTCO 1381 type 1.2 vanaf september 2008 de activatie van de preset optie mogelijk via tussenkomst van de geschoolde technicus van de werkplaats.

De nieuwste versie 1.3. (gelanceerd in 2009) van Continental AG/Siemens VDO DTCO 1381 beschikt zelfs standard over deze mogelijkheid.

Deze opties of mogelijkheden voor een registratie van een periode van stilstand van een voertuig als rusttijd by default ontnemt evenwel op geen enkel moment de verantwoordelijkheid van de chauffeur op basis van art 15.3 van de Verordening (EEG) n° 3821/85 om zijn activiteiten door de digitale tachograaf te laten registreren in overeenstemming met zijn effectieve tijdsbestedingen.

2. Bij begin van de diensttijd of een rit van een chauffeur in een voertuig dat uitgerust is met een digitale tachograaf.

Wanneer de chauffeur aan het begin van de dienst zijn bestuurderskaart inbrengt en wanneer hij zijn kaart weer opvraagt moet hij het land opgeven, waarin hij zich op dat moment bevindt. In geval van inbreng of opvragen van de bestuurderskaart in Spanje moeten daarnaast ook de land regio's worden geselecteerd.

Wanneer de chauffeur bepaalde andere activiteiten, die hij voor of na zijn rijtijd, maar gedurende zijn diensttijd heeft verricht, in de digitale tachograaf wil toevoegen, moet hij de periodes in UTC-tijd (Universal Time Coordinated) invoeren. De UTC-tijd is de standaardtijd, die overeenstemt met de tijdzone van de nulmeridiaan van Greenwich. De UTC-tijd is in België één uur, en met zomertijd twee uur minder, dan de lokale tijd. Op alle printouts wordt altijd UTC-tijd gebruikt.

3. Bij het begin van het gebruik van een voertuig dat uitgerust is met een digitale tachograaf binnen een bepaalde onderneming

Om het gebruiksgemak van download tools of ondersteunende software voor archiverings-of verwerkingsdoeleinen (zie vragen 17 en 18) van de data die door de digitale tachograaf worden geregistreerd te faciliteren is het sterk aanbevolen om de bedrijfskaart van dat bedrijf in de digitale tachograaf in te brengen onmiddellijk bij het in dienst nemen of gebruiken van het betrokken voertuig door een chauffeur van het betrokken bedrijf en d.m.v de bedrijfskaart een vergrendeling (lock-in) te activeren voor de in de toekomst te registreren gegevens. Door deze lock-in kunnen de data van de chauffeurs op een meer eenvoudiger manier worden gerepertorieerd binnen de vergrendeling d.m.v de bedrijfskaart toebehorend aan dat bedrijf en kunnen de downloadprogramma's gemakkelijker worden geïnitieerd en geconfigureerd

4. Bij het vrijwillig gebruik van ander telematica toestel (black box systeem, commercieel opvolgingssysteem voor activiteiten van chauffeurs) naast of in combinatie met het wettelijk verplicht gebruik van de digitale tachograaf.

Bepaalde bedrijven willen naast de wettelijk verplichte digitale tachograaf ook bijkomende opvolgingssystemen voor hun chauffeurs in het voertuig installeren en dit uitsluitend op vrijwillige basis of op vraag van de bepaalde opdrachtgevers.

Deze praktijk is uiteraard toegelaten op voorwaarde dat dit in een arbeidsreglement naar de werknemers toe wordt medegedeeld, maar toch moet er op gewezen worden dat in het kader van de



controle van de naleving van de rij-en rusttijden het enig wettelijk aanvaarde bewijsmateriaal naar controle instanties de registraties zijn die door de tachograaf zijn gecaptreed.

In dit verband is het dan ook vermeldenswaardig dat de configuratie van de digitale tachograaf op basis van randnummer 039 van de bijlage 1B bij de Verordening 1360/2002 wettelijk zo werd ingesteld dat alle veranderingen van activiteiten van de chauffeur door de digitale tachograaf geregistreerd worden met een resolutie van 1 minuut.

Door deze relatief hoge resolutie van 1 minuut bij registratie door de digitale tachograaf is er soms een tijdsdiscrepancie op het vlak van de totaal tijd van een bepaalde activiteit van een chauffeur ten aanzien van de opvolgingssysteem die momenteel op basis van b.v. een resolutie van 1 seconde de activiteiten van de chauffeur registreren. Daardoor kan er d.m.v. de commerciële opvolgingssysteem b.v. een totale dagelijkse rijtijd van exact 10 uur worden opgemeten, terwijl op basis van de registraties door de digitale tachograaf de totale dagelijkse rijtijd b.v. 10 uur 15 minuten is. De chauffeurs moeten daarom degelijk worden geïnformeerd over deze bestaande mogelijkheid van tijdsdiscrepancie.

De enig wettelijk aanvaarde registratie is evenwel deze door de digitale tachograaf die daartoe door een door de overheid erkende werkplaats is geijkt op basis van de wettelijk voorziene standaards in de bijlage 1B van de verordening 1360/2002.

Bij het vaststellen tijdens een wegcontrole door de bevoegde controle instanties van (een) bepaalde overschrijding(en) van de dagelijkse of wekelijkse rijtijd of de (ononderbroken rijperiode(s) kunnen deze instanties eventueel een bepaalde tolerantie toestaan, wanneer deze overschrijding(en) het gevolg zouden kunnen zijn van deze wijze van configuratie. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft bij Overeenkomst dd 22 oktober 2008 tussen de Staatssecretaris voor Mobiliteit en de beroepsfederaties van transporteurs in het goederen- en personenvervoer over de weg de opdracht gekregen om informatie te verspreiden over een zekere tolerantie in hoofde van de controle instanties voor chauffeurs van voertuigen die veelvuldig stoppen en die uitgerust zijn met een digitale tachograaf. Deze tolerantie is gebaseerd op de [Richtsnoer 4](#) bij de Verordening (EG) n°561/2006 krachtens beslissing van de Legal Working Group in uitvoering van art. 22(4) van de Verordening n° 561/2006 : Registratie van de rijtijden aan de hand van digitale tachografen bij vervoersactiviteiten met frequente stops en met veel afleverpunten. Diezelfde houding zou ook al aanbevolen worden aan de controle instanties in Frankrijk op basis van een Franse [oriëntatienota](#) en in Nederland. De Europese Commissie benadrukt evenwel dat de uiteindelijke interpretatiebevoegdheid bij het Europees Hof van Justitie berust.

Alle controle instanties behouden evenwel de volledige discretionaire bevoegdheid om deze overschrijdingen op basis van de concrete omstandigheden te beoordelen.

28. Vanaf welk exact tijdstip zal de digitale tachograafkaart door de digitale tachograaf aanvaard worden als een geldige kaart?

Elke digitale tachograafkaart kan geïdentificeerd worden aan de hand van enkele gegevens die grafisch op de kaart zelf worden gepersonaliseerd, maar die ook bij productie van de kaart in de chip van de kaart worden ingebracht.

Een van deze gegevens is de datum van start van geldigheid van de kaart. De datum die op de kaart onder punt 4a) grafisch wordt gepersonaliseerd heeft nl. naast een specifieke datum van begin van geldigheid van de kaart OOK een specifiek tijdstip (uur) van begin van geldigheid en dit is



geprogrammeerd op 18.00 UTC-tijd van de dag die op de kaart werd vermeld. (Voor meer uitleg over UTC-tijd zie vraag N°31)

Pas vanaf dat concreet tijdstip zal de kaart door de digitale tachograaf als geldig worden aanvaard.

29. Zijn er specifieke opleidingen voorzien voor het gebruik van de digitale tachograaf?

Dit antwoord vereist een differentiatie naargelang de invalshoek van waaruit een persoon met de digitale tachograaf wordt geconfronteerd en naargelang de wijze waarop de opleiding didactisch opgebouwd is.

Men kan onder andere de volgende invalshoeken onderscheiden:

- het operationeel gebruik van de digitale tachograaf door een chauffeur;
- het operationeel gebruik van de digitale tachograaf door een wagenparkbeheerder of een onderneming, inclusief het omgaan met de toepassingen voor het beheer en archiveren van geregistreerde data en de toepassingen voor loonverwerking en opvolging van ritplanningen op basis van deze data;
- het operationeel gebruik van de digitale tachograaf door een wegcontrole en/of bedrijfscontroleur,
- het operationeel gebruik van de digitale tachograaf door een erkende werkplaats, inclusief de technische aspecten verbonden aan het activeren en ijken van de digitale tachograaf en het downloaden van de geregistreerde data;

Elke invalshoek heeft voor de opbouw van de opleiding een eigen benadering en dus ook een eigen oplossing.

Deze opleidingen worden ofwel

- ad hoc door gespecialiseerde ondernemingen gegeven op vraag van de klant vanuit zijn specifieke invalshoek;
- ad hoc door de sociale partners, sectorfondsen, kamers van koophandel of door gespecialiseerde ondernemingen en lesgevers aangeboden;

Anderen zijn ontwikkeld als een zelfstudiepakket en nog andere zullen de komende maanden zeker nog verder ontwikkeld worden.

Al deze oplossingen zijn divers, moduleerbaar en afhankelijk van de keuze van de onderneming in kwestie en uiteraard geïnspireerd door een efficiënt gebruik van de tachograaf in het belang van de verkeersveiligheid in al haar aspecten.

Wat betreft de aspecten inzake het omgaan met de toepassingen voor het beheer, archiveren, opvolging van de geregistreerde data door de wagenparkbeheerder of de onderneming in een kader van een dienst naverkoop kan er verwezen worden naar het antwoord op vraag 18 en de opleidingssessies die regelmatig door deze ondernemingen worden aangeboden.

Wat betreft de wettelijk verplichte opleiding voor werkplaatsen om door de overheid erkend te worden als werkplaats voor het activeren en ijken van de digitale tachograaf kan er verwezen worden naar



- [RAUWERS NV](#), verkoopagent in België voor het type van digitale tachograaf van [Siemens VDO Automotive AG / DTCO 1381](#), Navezstraat 78-86, B-1000 Brussel, +32(0)2/240.09.00.
- [PHELECT bvba](#), verkoopagent in België voor [ACTIA / Smartach STD](#) en voor [Stonerigde El. AB/SE 5000](#), Zoning Industriel des Plénesses, Route des Trois Entités 15, B-4890 Thimister-Clermont, +32.(0)87/56 02 74.

30. Moet een uitgereikte bestuurderskaart tijdens de lopende geldigheidsperiode worden vervangen omwille van een nieuw rijbewijsnummer van de houder van de bestuurderskaart?

Dit antwoord wordt gebaseerd op de Europese regelgeving, waar in bijlage 1B van de Verordening 1360/2002 in punt 175 tabel 5a wordt vermeld dat het rijbewijsnummer dat op de bestuurderskaart wordt gepersonaliseerd dat nummer moet zijn dat op het moment van afgifte van de bestuurderskaart overeenstemt met een geldige rijbewijscategorie voor de toewijzing van zijn bestuurderskaart.

Noch de Europese, noch de nationale wetgeving leggen evenwel de verplichting op om de bestuurderskaart te vervangen bij wijziging van alleen maar het rijbewijsnummer dat nadien tijdens de geldigheidsperiode van de bestuurderskaart wordt toegekend door toevoeging van een andere rijbewijscategorie op zijn rijbewijs of bij vernieuwing van zijn lopende rijbewijscategorie door een medische keuring of bij het uitreiken van een duplicaat van dit rijbewijs.

Op basis van deze redenen moet een bestuurderskaart niet enkel om reden van de wijziging van het rijbewijsnummer of toevoeging van een rijbewijscategorie op het rijbewijs van de bestuurder worden vervangen.

De controle-instanties hebben evenwel wel de bevoegdheid het niet-naleven van de reglementering inzake het rijden van een voertuig zonder geldig rijbewijs of zonder aangepaste rijbewijscategorie tijdens een wegcontrole op basis van de concrete omstandigheden te beoordelen en dit onafhankelijk van het feit of de bestuurderskaart, waarop een ander rijbewijsnummer is vermeld, nog steeds geldig is of niet.

31. Wat is het verschil tussen de UTC tijd en de tijd die op het display van de tachograaf wordt getoond?

De digitale tachograaf registreert effectief de gegevens op basis van de UTC-tijd, die als parameter moet ingebracht worden tijdens de ijking van de tachograaf door een erkende werkplaats.

De UTC-tijd is de standaardtijd, die overeenstemt met de tijdzone van de nulmeridiaan van Greenwich. De UTC-tijd is in België één uur, en met zomertijd twee uur minder, dan de lokale tijd. Op alle print-outs wordt altijd UTC-tijd gebruikt.

De tijd die op het display wordt getoond kan naargelang de chauffeur worden aangepast en is op zich niet als een wettelijke referentie te beschouwen, maar enkel als gebruiksgemak voor de chauffeur, met dien verstande evenwel hij toch moet opletten, mocht hij manueel gegevens in de tachograaf



inbrengen, hij deze gegevens moet inbrengen in UTC-tijd en niet op basis van de door hem aangepaste display tijd.

De garage of atelier kan u daarbij helpen of op basis van de gebruikershandleiding die door hen is meegeleverd in functie van het merk van de digitale tachograaf.

32. Mag de werkgever bij vrijwillig vertrek of ontslag van de chauffeur de bestuurderskaart inhouden?

Nee, in geen enkel geval!!

De bestuurderskaart is persoonlijk een werkinstrument voor de chauffeur en mag niet worden ingehouden door de werkgever bij vrijwillig vertrek of ontslag van de chauffeur. De werkgever is uiteraard verantwoordelijk als burgerrechtelijke aansprakelijke partij voor de activiteiten en de eventuele inbreuken die op de bestuurderskaart zijn terug te vinden, maar enkel voor de activiteiten tot op de datum van vrijwillig vertrek en/of ontslag en die uiteraard toegewezen kunnen worden aan activiteiten in opdracht van deze werkgever.

Art 17 §1 van het KB van 14 juli 2005 bepaalt nl. dat wanneer de bestuurder zijn activiteiten binnen het bedrijf stopzet, de in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen gegevens door de werkgever moeten worden overgebracht voor de lopende periode sinds de laatste overbrenging. Na de overbrenging van deze data MOET de kaart worden vrijgegeven aan de werknemer.

Deze regel heeft natuurlijk repercussies op de betaling of terugbetaling van deze bestuurderskaart. Voorlopig is voor deze omstandigheid GEEN wettelijke regeling voorzien wie moet instaan voor de betaling of terugbetaling van de kaart.

Voorlopig zorgt enkel het Sociaal Fonds voor het goederenvervoer over de weg (PC 140.04/08/09) en het Sociaal Fonds voor het personenvervoer voor een sectorale terugbetaling van de eerste aanvraag van een bestuurderskaart voor de geldigheidsperiode voor de loontrekkende chauffeurs die ingeschreven staan onder de RSZ code 083 en 084.

In alle andere sectoren bestaat voorlopig dergelijke regeling niet. Deze bedrijven hebben dus de discretionaire bevoegdheid om dit onderling tussen werkgever en werknemer te regelen via BIJVOORBEELD een overeenkomst tussen partijen, als dit nodig zou moeten zijn en KAN er bv. in onderling akkoord een clause worden opgenomen in het arbeidscontract of in het arbeidsreglement dat BIJVOORBEELD de bestuurderskaart wordt betaald door de werkgever, maar met een terugbetaling optie pro rata de geldigheidsduur die nog rest bij vrijwillig vertrek en/of ontslag van de chauffeur.

33. Is de Verordening nr°561/2006 ook van toepassing op voertuigen die weliswaar ressorteren onder het toepassingsgebied van deze verordening, maar die (al dan niet gedeeltelijk) rijden op niet-voor-openbaar- gebruik-toegankelijke wegen?

De bepalingen, opgenomen in de Sociale Verordening (EG) n° 561/2006 moeten inderdaad nageleefd worden bij elke verplaatsing verricht door een persoon aan het stuur van een voertuig in lege of beladen toestand en die ressorteert onder haar toepassingsgebied, maar dit enkel bij een verplaatsing over voor-openbaar-gebruik-toegankelijke wegen.



Een verplaatsing op een afgesloten bedrijfsterrein valt m.a.w. buiten het toepassingsgebied, omdat deze verplaatsing normalerwijze zal gebeuren buiten een voor openbaar gebruik toegankelijke weg.

Dit impliceert dus dat de bestuurder niet verplicht is om zijn activiteiten (rij/tijd, werktijd,...) te registreren, want het betreft m.a.w. een vrijgesteld vervoer. Het gebruik van de tachograaf is dus niet nodig voor deze verplaatsing en deze stelling is terecht verdedigbaar, wanneer de bestuurder tijdens zijn dagtaak in het geheel niet op een voor openbaar gebruik toegankelijke weg dit voertuig bestuurt.

Vanaf 11 april 2007 is er evenwel een wijziging in regelgeving waarbij de mogelijkheid bestaat op basis van art 4.a van de Verordening 561/2006 dat bepaalde controle instanties ook het rijden op bedrijfsterreinen zullen interpreteren als deel uitmakend van de dagelijkse rijtijd wanneer deze verplaatsing gebeurde afwisselend met rijden op de openbare weg gedurende de volledige dagtaak van de chauffeur (dus tussen twee wettelijk gekwalificeerde rusttijden).

Maar wat zijn de gevolgen in de praktijk tijdens een wegcontrole voor een chauffeur die tijdens zijn dagtaak (dus tussen twee wettelijk gekwalificeerde rusttijden) zijn voertuig dat uitgerust is met een digitale tachograaf, heeft laten besturen op een buiten voor-openbaar-gebruik- toegankelijke weg door een andere persoon al dan niet tewerkgesteld door het bedrijf die het voertuig gebruikt .

De digitale tachograaf, waarmee dit voertuig is uitgerust, zal nl. altijd deze verplaatsing registreren op basis van het signaal dat via de bewegingssensor van het voertuig wordt gecapteerd en geregistreerd en bewaard wordt door de digitale tachograaf. De geregistreerde data (in casu duur van deze verplaatsing en de afstand ervan) zullen bovendien minstens een jaar lang in het massageheugen van de digitale tachograaf bewaard blijven.

De meeste types van digitale tachografen hebben als waarschuwingfunctie een sonisch of visueel alarmsignaal, wanneer deze tachograaf een verplaatsing van het voertuig waarneemt zonder dat een bestuurderskaart werd ingebracht. Doch in casu heeft deze verplaatsing een vrijgesteld karakter, zodat deze bestuurder niet verplicht was om zijn bestuurderskaart te gebruiken.

Om deze in voorkomende situatie voor de bestuurder hinderlijke sensorische of visuele alarmsignalen (die in deze situatie dus onterecht worden gegeven) te neutraliseren, werd in de menu configuratie van de digitale tachograaf voorzien in een functie "OUT (of scope)" of "een verplaatsing buiten het toepassingsgebied van de wetgeving". Wanneer deze functie wordt geactiveerd, wordt het waarschuwingssignaal geneutraliseerd en wordt bovendien het symbool "OUT" verbonden aan de duur van deze geregistreerde verplaatsing. Door de activatie van deze functie "OUT" verliest m.a.w. de tijdsduur van deze verplaatsing de connotatie rijtijd en wordt deze tijd geherkwalificeerd van "rijtijd" naar "tijd besteed aan andere werkzaamheden".

Voorlopige conclusies:

- 1..De gegevens inzake de duur en afstand van elke verplaatsing door het voertuig worden automatisch geregistreerd en bewaard door de digitale tachograaf;
2. Deze gegevens worden niet gealloceerd aan een persoon, omdat de bestuurderskaart in principe niet verplicht moet ingebracht worden.

Deze situatie geeft m.a.w. aanleiding tot relatief grote rechtsonzekerheid in hoofde van de navolgende bestuurder van dit voertuig, omdat de gegevens i.v.m. verplaatsing op een niet-voor-openbaar-gebruik-toegankelijke weg bij een wegcontrole nooit zullen in overeenstemming kunnen gebracht worden met één of andere registratie op een bestuurderskaart van één of andere bestuurder.



De moeilijkheid is m.a.w. hoe deze navolgende chauffeur een op dat moment en per definitie argwanende controleur kan overtuigen dat :

1. de activatie "Out of scope" hoe dan ook terecht was en
2. wie de chauffeur was die op dat moment de bewuste verplaatsing heeft uitgevoerd.

Een aantal argumenten zouden evenwel kunnen ontwikkeld worden om toe te laten dat een chauffeur langs de weg de controleur overtuigt, zodat de chauffeur niet onnodig veel tijd verliest en de controleprocedure onnodig wordt bemoeilijkt:

1. de chauffeur wijst de controleur op het feit dat omwille van de korte duur en afstand van deze "anonieme" verplaatsing rekening moet gehouden worden met deze parameters om te laten afleiden dat deze verplaatsing noodzakelijkerwijze wel op een bedrijfsterrein moest uitgevoerd zijn voor bijvoorbeeld laad- en los opdrachten of onderhoudsopdrachten en het tijdstip van deze verplaatsing komt min of meer overeen met b.v. een afgetekende laad- of losbon;
2. Of de magazijnier van het laad- of losadres of de technicus van het bedrijf heeft toch zijn persoonlijke bestuurderskaart ingebracht (als hij toch een bestuurderskaart heeft) en de functie "out of scope" geactiveerd; Als de bestuurder een persoon betreft die tewerkgesteld is door een ander bedrijf zou idealiter vooraf ook de lock-in en achteraf de lock-out functie door een bedrijfskaart van dit bedrijf moeten worden gebruikt.
3. Of het bedrijfsterrein heeft een intern badging systeem voor in –en uitgang (of een laadbon aftekening door de magazijnier of een aftekening voor onderhoudsopdracht) en de printings van dit losadres zijn als mogelijk overtuigingsstuk met de chauffeur meegegeven .

Of deze argumenten hard te maken zijn voor de rechtbank is een andere vraag en behoort inderdaad enkel tot de bevoegdheid van de rechtbanken die hun oordeel (vonnis of arrest) baseren op de concrete en feitelijke vaststellingen van de verbalisanten op het moment dat het voertuig wordt staande gehouden voor een controle langs de weg).

34. Welke soort gegevens die geregistreerd en opgeslagen zijn in de chip van de bestuurderskaart en in het massageheugen van de digitale tachograaf moeten gedownload worden en in welk digitaal formaat moeten deze gegevens gearchiveerd worden ?

In de bijlage 1 van de Verordening 1360/2002 worden effectief de gegevens opgesomd die enerzijds worden opgeslagen in de chip van de bestuurderskaart en anderzijds in het massageheugen van de digitale tachograaf.

De gegevens die opgeslagen worden in het massageheugen van de digitale tachograaf betreffen in totaal 15 verschillende rubrieken. Deze gegevens zijn o.a. identificatiegegevens van de voertuigunit en bewegingssensor, beveiligingselementen, gegevens over de activiteiten van de bestuurder, over de kilometerstand, gedetailleerde snelheidsgegevens, voorvallen, fouten, kalibreringsgegevens, bedrijfsvergrendelingen, tijdsafstellingsactiviteiten en overbrengingsactiviteiten....

De gegevens die opgeslagen worden in de chip van de bestuurderskaart betreffen in totaal ook 15 verschillende rubrieken. Deze gegevens zijn o.a. de identificatie van de kaart en veiligheidsgegevens, zoals chip identificatie, beveiligingselementen, kaart identificatie, identificatie van de kaarthouder en



gebruik van de voertuigen, gegevens over de activiteiten van de bestuurder, voorvallen, fouten, controleactiviteiten en kaart sessies...

Art 17 van het KB van 14 juli 2005 bepaalt in zeer algemene bewoordingen dat de in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens moeten worden overgebracht naar een beveiligd extern medium ten minste om de twee maanden te rekenen vanaf de laatste overbrenging en de in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen gegevens ten minste om de eenentwintig dagen vanaf de laatste overbrenging.

Op basis van deze bepaling kan afgeleid worden dat de gegevens, zoals deze zijn opgeslagen in het massageheugen van de digitale tachograaf en in de chip, moeten worden overgebracht zonder onderscheid van soort.

Het enige voorbehoud die ten aanzien van deze zeer algemene verplichting kan worden gemaakt is dat art 10.5 van de Verordening 561/2006 stelt dat enkel de relevante gegevens moeten worden overgebracht.

Daarom kan geargumenteed worden dat de gegevens opgeslagen in het massageheugen van de digitale tachograaf onder de rubriek "gedetailleerde snelheidsgegevens" geen enkele relevantie vertonen ten aanzien van de controle van de naleving van de rij- en rusttijden van de bestuurders, zodat deze rubriek niet hoeft gedownload te worden, tenzij op uitdrukkelijk verzoek van de overheid in het kader van een ongeval, bv

Door deze interpretatie wordt ook het tijdsverlies voor de verantwoordelijke van het bedrijf voor het downloaden van de gegevens van het massageheugen aanzienlijk gereduceerd.

Voor het overige worden geen andere specificaties opgelegd op welke wijze de overbrenging moet gebeuren en welke deze externe beveiligde media moeten zijn. Behalve in de Franse en Spaanse wetgeving werd ook het digitaal formaat waarin deze gegevens moeten worden gearchiveerd, niet door de Belgische regelgeving bepaald. Op voorwaarde dus dat de digitale handtekening die vanuit de digitale tachograaf wordt mee gekopieerd tijdens het downloaden, intact is om de authenticiteit van de gearchiveerde gegevens te garanderen, is de leverancier van download tools en software oplossingen vrij om een digitaal formaat aan te bieden aan de bedrijven en zijn de bedrijven vrij om het even welk formaat te selecteren voor het archiveren van de data.

De controle instanties behouden weliswaar wel de volledige discretionaire bevoegdheid om de door de bedrijven gekozen en gebruikte digitale oplossing in functie van het naleven van de download- en archivering verplichting op basis van de concrete omstandigheden te beoordelen. De uiteindelijke toetssteen om al dan niet te verplichten om alle (al dan niet relevante) data te downloaden is het respecteren van het proportionaliteitsbeginsel in hoofde van de controle instanties en dit ter ondersteuning van hun opsporingsbevoegdheid in het kader van een (vermoeden of poging) van inbreuk.

35. EU-verklaring van activiteiten (tekst integraal opgesteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer op datum van 13-6-2007)

De verklaring werd door België erkend bij KB van 9 april 2007 tot uitvoering van Verordening 561/2006. In België is het voorleggen van deze verklaring niet verplicht, maar ten stelligste sterk aanbevolen en, indien een verklaring wordt gebruikt, moet ze conform het EU-model zijn. Volgens informatie verstrekt op de website van de Europese Commissie is daarentegen in Spanje, Polen,



Bulgarije, Roemenië, Estland, Hongarije, Litouwen, Letland, Slovenië en Slowakije het voorleggen van dergelijke verklaring wel verplicht.

Deze verklaring kan slechts bepaalde “activiteiten” (of non-activiteiten) dekken:

1. de ziekteverloven;
2. de wettelijke verloven (jaarlijks verlof – feestdagen);
3. het besturen van een voertuig dat een vervoer verricht dat buiten het toepassingsveld van verordening 561/2006 of het A.E.T.R.-Verdrag valt (-3,5 t, -9 passagiers, art. 3 van de verordening, art. 6 van het KB van 9.04.2007).

Deze verklaring kan niet gebruikt worden voor andere activiteiten of voor activiteiten die op een andere wijze moeten worden geregistreerd (manueel op een registratieblad, manueel in het geheugen, ... zie verder).

De lijst van gedekte activiteiten is beperkt en vastgelegd in artikel 11.3 van richtlijn 2006/22/EG.

Het elektronische model van verklaring kan [hier](#) afgedrukt worden.

Het dient machinaal ingevuld en ondertekend te worden vóór het begin van elke rit. Het logo of de stempel van de onderneming mag worden aangebracht, maar de gegevens m.b.t. de onderneming dienen niettemin machinaal ingevuld te worden. De keuze van de taal is vrij. Het formulier dient ééntalig te zijn. Het model mag niet gewijzigd worden en het afdrukbare elektronische formulier dient te worden gebruikt. Het formulier moet bewaard worden met de registratiebladen (schijven). Het formulier moet een origineel ondertekend exemplaar zijn. Dus geen (foto)/copie, fax,.... Slechts één van de vakjes 13, 14 of 15 kan aangekruist worden per formulier. Het uur en de datum van het begin van de geldigheid van het formulier evenals het einde ervan (in feite het uur waarop de activiteiten worden hernomen) dienen aangeduid te worden.

Activiteiten die niet door een attest gedekt kunnen worden zijn:

1. rusttijd (wekelijks – dagelijks) – onderbreking – vorming;
2. alle tijd besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van verordening 561/2006 vallen en die manueel op een registratieblad of op een afdruk geregistreerd moeten worden ofwel handmatig in het controleapparaat ingevoerd moeten worden (art. 6.5 van verordening 561/2006);
3. activiteiten die gedekt worden door een dienstregeling of een dienstrooster (art. 16 van verordening 561/2006);
4. -de tijd dat de bestuurder van het voertuig verwijderd is en het controleapparaat niet kan bedienen (art. 15.2 van verordening 3821/85).

Opmerking: Het is aan te raden de rusttijd die niet rechtstreeks in het geheugen van het controleapparaat werd geregistreerd (wegens verwijdering van de kaart) manueel in te brengen in de digitale tachograaf vanaf het ogenblik dat de kaart opnieuw ingebracht is.



36. Is de waarschuwingfunctie in de tachograaf een betrouwbare indicatie voor een chauffeur om zijn reglementair voorziene pauze te nemen na een bepaalde gecumuleerde rijtijd?

De digitale tachograaf voorziet inderdaad in een visuele of sensorische waarschuwingfunctie, wanneer een chauffeur een reglementair voorziene onderbreking van zijn rijtijd zou moeten nemen.

De tachograaf constructeurs baseren zich voor de configuratie van het protocol van bediening, gebruik en werking van de tachograaf op de wettelijke specificaties, die zijn opgenomen in de Verordening 1360/2002.

Daar wordt de volgende definitie gegeven van rijtijd periode

„rijtijd periode” wordt in het controleapparaat berekend als ¹: de op dat moment verzamelde rijtijden van elke bestuurder afzonderlijk sinds de laatste BESCHIKBAARHEID of RUSTPAUZE of ONBEKENDE periode van 45 minuten of meer (deze periode kan in een aantal periodes van 15 minuten of meer worden opgedeeld). De betreffende berekeningen houden, indien nodig, rekening met eerdere op de bestuurderskaart opgeslagen activiteiten.

Voetnoot 1: Door deze berekeningswijze van de rijtijd periode en de cumulatieve rusttijd kan het controleapparaat de rijtijd waarschuwing berekenen. Hiermee wordt niet vooruitgelopen op de wettelijke interpretatie van deze tijden.

Door de Verordening 561/2006 werden evenwel een aantal wijzigingen doorgevoerd aan de begrippen: "onderbreking" en "beschikbaarheidstijd", zonder dat deze wijzigingen ook werden opgenomen in de specificaties voorzien in de Verordening 1360/2002, waardoor er een inconsistentie ontstaan is tussen de twee teksten. Niettemin stond wel al in de definitie, opgenomen in Verordening 1360/2002, in de voetnoot vermeld dat de berekening van de rijtijd waarschuwing niet mocht vooruitlopen op de wettelijke interpretatie van deze tijden.

Een concrete aanbeveling naar de chauffeurs zou daarom kunnen zijn dat de rijtijdwaarschuwing op de digitale tachograaf ofwel wordt uitgeschakeld ofwel dat de chauffeurs worden ingelicht dat de waarschuwing geen 100 % zuivere indicatie mag zijn waarop zij hun onderbreking mogen baseren.

De Europese Commissie is zich bewust van deze problematiek en onderzoekt met de tachograaf constructeurs hoe deze anomalie kan opgelost worden.

Aangezien het wettelijke specificaties zijn kan dit enige tijd vergen vooraleer de specificaties met elkaar consistent zullen zijn en de configuratie van de berekeningswijze in de tachograaf zal aangepast zijn. Beweerd wordt zelfs om de waarschuwingfunctie in de toekomst in het geheel NIET meer te voorzien in de configuratie.

Hoe dan ook, vanaf het najaar 2008 zal bv vanaf de types 1.2 van DTCO 1381 van Continentaal AG /VDO Siemens de upgrade mogelijk zijn voor de configuratie van de waarschuwingfunctie in overeenstemming met de bepalingen van de Verordening 561/2006.



37. Gebruik van de tachograaf in voertuigen met een M.T.M. tussen 2.8 ton en 3.5 ton op Duits grondgebied. (tekst integraal opgesteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer op datum van 18-4-2008)

Duitsland verplicht de naleving van de rij- en rusttijden, zoals bepaald door de Verordening n° 561/2006, eveneens aan bestuurders van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een M.T.M. tussen 2.8 ton en 3.5 ton.

Als deze voertuigen zijn uitgerust met een tachograaf, moet de tachograaf gebruikt worden overeenkomstig de voorschriften van Verordening n° 3821/85.

Als het een digitale tachograaf betreft en de bestuurder is geen houder van een bestuurderskaart, omdat zijn rijbewijscategorie (b.v. categorie B) niet voldoende is om een bestuurderskaart aan te vragen, moet de bestuurder, ZOWEL bij het begin van zijn dagtaak, waarop een rit op Duits grondgebied is voorzien een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig maken waarop hij zijn naam, voornaam en rijbewijsnummer vermeldt EN zijn handtekening plaatst EN op het einde van de dagtaak een afdruk maken van de gegevens over de perioden die door de tachograaf zijn geregistreerd en opnieuw de gegevens vermelden die zijn identificatie mogelijk maken.

Als het een analoge tachograaf betreft, volstaat het om een papieren tachograafschijf te plaatsen en de verplichte vermeldingen te noteren bij het begin en einde van de dagtaak

Als het voertuig niet uitgerust is met een tachograaf, moet hij zijn gegevens betreffende zijn prestaties vermelden op een specifiek blad (datum en begin- en einduur van zijn prestaties) en de gegevens vermelden die zijn identificatie mogelijk maken.

