

LET OP: Deze reeks vragen en antwoorden is opgesteld door de diensten van de Commissie en houdt geen verplichting voor de Europese Commissie in. Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft de bevoegdheid om een bindende interpretatie van de Uniewetgeving te geven.

I. Terugkeer van een bestuurder

1. Hoe moeten de begrippen “verblijfplaats”, “operationeel centrum” en “gewoonlijk gevestigd” worden geïnterpreteerd en bewezen? Wat gebeurt er wanneer een bedrijf in diverse EU-landen of buiten de EU gevestigd is?

Artikel 8, lid 8 bis

Overeenkomstig artikel 26, lid 2, van Verordening (EU) 165/2014 en artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) 1071/2009 betekent de “verblijfplaats” de plaats waar een persoon wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen gewoonlijk leeft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar. De verblijfplaats van iemand die zijn beroepsmatige bindingen op een andere plaats heeft dan zijn persoonlijke bindingen en daardoor afwisselend verblijft op verschillende plaatsen gelegen in diverse lidstaten, moet evenwel worden geacht zich op dezelfde plaats te bevinden als zijn persoonlijke bindingen, op voorwaarde dat hij daar op geregelde tijden terugkeert, bijvoorbeeld om familieredenen.

De term „operationeel centrum” wordt niet gedefinieerd in de EU-wetgeving inzake wegvervoer. Volgens artikel 8, lid 8 bis, is het „operationeel centrum” waar de bestuurder moet kunnen terugkeren, de plaats waar hij gewoonlijk gevestigd is, d.w.z. waar zijn werk georganiseerd is, waar zijn wekelijkse rusttijd begint en waarnaar hij regelmatig terugkeert op het grondgebied van de lidstaat van de werkelijke en duurzame vestiging van zijn werkgever in de zin van artikel 3, lid 1 bis van Verordening (EU) 1071/2009. De voorwaarden voor een dergelijke werkelijke en duurzame vestiging van wegvervoerondernemers zijn vastgesteld in artikel 5 van Verordening (EU) 1071/2009. Het betekent onder meer dat de onderneming moet beschikken over een vestiging in die lidstaat met ruimten waarin zij de documenten inzake haar hoofdactiviteiten bewaart, met name de boekhoudkundige bescheiden, documenten inzake personeelsbeleid en documenten met gegevens over de rij- en rusttijden.

Is de onderneming in verschillende lidstaten gevestigd, overeenkomstig de voorschriften van artikel 5 van Verordening (EG) 1071/2009, dan moet de bestuurder terugkeren naar het operationeel centrum waar hij gewoonlijk gevestigd is. Is de onderneming buiten de EU gevestigd, dan mag het operationeel centrum zich bevinden in het derde land, al mag dat voor de toepassing van de verordening overeenkomstig artikel 2, lid 2 bis, alleen Zwitserland zijn, of een niet-EU-land dat partij is bij de EER-overeenkomst.

2. Hoe lang moet de vervoeronderneming bewijsstukken bewaren om aan te tonen dat het werk zo georganiseerd werd dat de bestuurder naar zijn verblijfplaats dan wel het operationeel centrum van de onderneming kon terugkeren?

Artikel 8, lid 8 bis

Op grond van artikel 33, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014 moeten tachograafgegevens door de onderneming minstens een jaar worden bewaard. Werktijdgegevens moeten op grond van artikel 9 ter van Richtlijn 2002/15/EG minstens twee jaar worden bewaard. Daarbij moeten bewijsstukken worden

bewaard over de organisatie van de terugkeer van de bestuurder, omdat deze verplichting uiterlijk vanaf 2 februari 2022 zal worden onderworpen aan controles in de gebouwen van de onderneming overeenkomstig bijlage I, deel B, van Richtlijn 2006/22/EU, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2020/1057.

3. Geldt de verplichting voor de bestuurder om naar zijn “woonplaats” terug te keren, ook als het gaat om voertuigen die uit een andere lidstaat worden gehuurd en om bestuurders in het personenvervoer?

Artikel 8, lid 8 bis

Verordening (EG) 561/2006, en met name artikel 8, lid 8 bis, waarin de betrekkingen tussen bestuurders in loondienst en werkgevers geregeld zijn als het gaat over de terugkeer van de bestuurder naar diens “woonplaats”, geldt voor het vervoer van goederen of personen over de weg, ongeacht of die voertuigen worden gehuurd of eigendom zijn van de werkgever en ongeacht of er personen of goederen worden vervoerd.

4. Wat wordt er bedoeld met de “rusttijd van meer dan 45 uur die ter compensatie wordt genomen” die elke bestuurder moet nemen nadat hij twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen overeenkomstig de tweede alinea van artikel 8, lid 8 bis? Wanneer moet de rusttijd ter compensatie beginnen?

Artikel 8, lid 8 bis

Na twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden buiten de lidstaat van vestiging overeenkomstig artikel 8, lid 6, moet elke bestuurder kunnen terugkeren voor een reguliere wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur. Volgens artikel 8, lid 6 ter, moet deze normale wekelijkse rusttijd voorafgegaan worden door een rusttijd ter compensatie van de twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden. Zo mag een bestuurder bijvoorbeeld de volgende rusttijden nemen:

Week 1: 24 uur

Week 2: 25 uur

Week 3: 21 + 20 + 45 uur, waarbij 21 uur een compensatie is voor week 1 en 20 uur een compensatie voor week 2.

De reguliere wekelijkse rusttijd die in week 3 wordt genomen moet uiterlijk beginnen aan het einde van zes perioden van 24 uur na het einde van de vorige wekelijkse rusttijd (6x24 uur), als vereist op grond van artikel 8, lid 6. Dit betekent dat de compensatie voor de voorgaande twee verkorte wekelijkse rusttijden afgelopen moet zijn voor het einde van die periode van 6x24 uur, wanneer de normale wekelijkse rusttijd begint.

II. Verbod om de normale wekelijkse rusttijd in de cabine van het voertuig te nemen

5. Mag een zelfstandige bestuurder zijn normale wekelijkse rusttijd in het voertuig nemen?

Artikel 8, lid 8

In het algemeen is Verordening (EG) 561/2006 van toepassing op alle bestuurders die, in loondienst of zelfstandig, die betrokken zijn be vervoer met voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de verordening vallen. Het verbod om de normale wekelijkse rusttijd in de cabine van het voertuig te nemen hoort hierbij. Dit verbod is gerechtvaardigd om vermoeidheid van bestuurders (werknemers of zelfstandigen) te voorkomen en risico's voor de verkeersveiligheid te vermijden.

Het klopt dat enkele bepalingen van Verordening (EG) 561/2006 niet gelden voor zelfstandige chauffeurs; een voorbeeld is artikel 8, lid 8 bis over de betrekkingen tussen bestuurders in loondienst en werkgevers en de organisatie van hun terugkeer naar hun "woonplaats" (zie vraag 4). Maar het verbod om de normale wekelijkse rusttijd in de cabine van het voertuig te nemen hoort hierbij. Dat blijft dus verboden, en eventuele kosten voor het verblijf buiten het voertuig zijn dan voor rekening van de zelfstandige chauffeur.

III. Verkorte wekelijkse en dagelijkse rusttijden

- 6. Een bestuurder neemt twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden (2 x 24 uur) buiten de lidstaat van vestiging. Na terugkeer neemt hij rusttijd ter compensatie (2 x 21 uur) en een normale wekelijkse rusttijd (45 uur). Moet de bestuurder na terugkeer naar de woonplaats de dagelijkse rusttijd (9 of 11 uur) nemen overeenkomstig artikel 8, lid 2, voordat de rusttijd ter compensatie en de wekelijkse rusttijd kan beginnen?**

Artikel 8, lid 6

Het doel van artikel 8, lid 6 en lid 6 ter is dat een bestuurder op internationaal langeafstandsvervoer naar zijn woonplaats kan terugkeren voor een langere rusttijd die bestaat uit de normale wekelijkse rusttijd van minstens 45 uur en eventueel een compensatie voor twee verkorte wekelijkse rusttijden in twee voorafgaande weken.

Maar artikel 8, lid 2, blijft van kracht, dus de dagelijkse rusttijd die een bestuurder binnen elke 24 uur na het einde van een vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet nemen, mag worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd overeenkomstig artikel 8, lid 3.

Dus ook al wordt die mogelijkheid niet uitdrukkelijk vermeld in artikel 8, lid 3, ze geldt ook als de normale wekelijkse rusttijd samen met compensaties voor eerdere verkorte wekelijkse rusttijden wordt genomen.

- 7. Kan een bestuurder meer dan twee verkorte wekelijkse rusttijden nemen binnen de in artikel 8, lid 6, derde alinea bedoelde referentieperiode van vier weken? Moeten alle verkorte wekelijkse rusttijden worden gecompenseerd?**

Artikel 8, lid 6

In artikel 8, lid 6, is het volgende bepaald:

“Per periode van twee opeenvolgende weken neemt een bestuurder ten minste: a) twee normale wekelijkse rusttijden; of b) één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur.”

en:

“In afwijking van de eerste alinea mag een bestuurder die internationaal goederenvervoer verricht, buiten de lidstaat van vestiging twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen, op voorwaarde dat de bestuurder in een willekeurige periode van vier opeenvolgende weken ten minste vier wekelijkse rusttijden neemt, waarvan er ten minste twee normale wekelijkse rusttijden zijn.”

Met “ten minste” wordt bedoeld dat een bestuurder meer wekelijkse rusttijden mag opnemen dan het minimum dat vereist is voor de referentieperioden van twee of vier weken.

Volgens artikel 8, lid 6, is het onder bepaalde voorwaarden toegestaan om in twee opeenvolgende weken twee verkorte wekelijkse rusttijden te nemen. Maar niets verhindert een bestuurder om binnen deze twee opeenvolgende nog meer rusttijden van 24 uur of langer te nemen.

Als een bestuurder over een referentieperiode van vier weken meer dan twee verkorte wekelijkse rusttijden neemt, hoeven die extra rusttijden niet gecompenseerd te worden. Maar die extra rusttijden veranderen niets aan het feit dat de twee verkorte wekelijkse rusttijden gecompenseerd moeten worden volgens artikel 8, lid 6 ter. Zijn er meer dan twee verkorte wekelijkse rusttijden genomen, dan geldt die die het snelst na de vereiste termijn van zes perioden van 24 uur na het einde van de vorige wekelijkse rusttijd als bedoeld in artikel 8, lid 6, wordt genomen, als de wekelijkse rusttijd die moet worden gecompenseerd.

Bijvoorbeeld, binnen een periode van vier opeenvolgende weken mag een bestuurder de minimaal vereiste wekelijkse rusttijden in combinatie met aanvullende rusttijden nemen in deze volgorde:

Week 1: 45 uur (bijv. zaterdag – maandag)

Week 2: 24 uur (uiterlijk: zondag – maandag)

Week 3: 24 uur (bijv. woensdag – donderdag) en 27 uur (uiterlijk: zondag – maandag)

Week 4: 21+18 uur (vrijdag – zondag) + 45 uur (uiterlijk: zondag – dinsdag) (de rusttijden van 21 uur en 18 uur zijn compensaties voor twee verkorte wekelijkse rusttijden in de weken 2 en 3 (zondag – maandag) overeenkomstig artikel 8, lid 6 ter, terwijl de extra rusttijd in week 3 (woensdag – donderdag) niet hoeft te worden gecompenseerd)

8. Mag de bestuurder de dagelijkse en verkorte wekelijkse rusttijd in het voertuig doorbrengen?

Artikel 8

Volgens artikel 8, lid 8, mogen de normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden, niet in een voertuig worden genomen. Maar de bestuurder mag zijn dagelijkse rusttijd en/of verkorte wekelijkse rusttijd wel in het voertuig doorbrengen.

Volgens artikel 4, punt f, van Verordening (EG) 561/2006 is “rusttijd” elke ononderbroken periode waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken. Uit deze definitie blijkt dat een dagelijkse of

verkorte wekelijkse rusttijd alleen in het voertuig kan worden genomen als het voertuig stilstaat, want anders kan een bestuurder niet vrij over zijn tijd beschikken.

Volgens artikel 8, lid 8, moeten de normale wekelijkse rusttijd en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur bovendien worden genomen in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen. Als uitgelegd in overweging 13 van Verordening (EU) 2020/1054 is dat nodig om te garanderen dat “bestuurders hun rusttijd in passende omstandigheden kunnen doorbrengen”. Hetzelfde geldt voor de dagelijkse en verkorte wekelijkse rusttijden, die dus alleen in het voertuig mogen worden genomen als dat over geschikte slaapfaciliteiten beschikt. Dit strookt met de overkoepelende doelstellingen om passende arbeidsomstandigheden voor bestuurders te waarborgen.

IV. Uitzonderlijke overschrijding van de rijtijd

- 9. Volgens de tweede en derde alinea van artikel 12 mag een bestuurder afwijken van artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 8, lid 2 door de dagelijkse en wekelijkse rijtijd te overschrijden. Als de totale dagelijkse rijtijd van de bestuurder lager is dan het toegestane maximum, mag hij dan gebruikmaken van de afwijking van artikel 8, lid 2, zonder de dagelijkse of wekelijkse rijtijd te hoeven overschrijden? Als een bestuurder van die afwijking gebruik maakt en daardoor zijn wekelijkse rusttijd later begint dan 6 x 24 uur na de vorige wekelijkse rusttijd, is dat dan een overtreding van de verordening?**

Artikel 12

De afwijking is er om bestuurders de kans te geven hun wekelijkse rusttijd bij wijze van uitzondering in hun “woonplaats” door te brengen (d.w.z. de verblijfplaats van de bestuurder of het operationeel centrum van de werkgever), en niet in een locatie die maximaal twee uur rijden van de “woonplaats” verwijderd is. Bestuurders mogen hierdoor afwijken van de rijtijdbeperkingen (artikel 6, leden 1 en 2) en/of van de verplichting om binnen 24 uur na het einde van de vorige rusttijd een dagelijkse rusttijd te nemen (artikel 8, lid 2). Soms moet een bestuurder van beide regels afwijken, maar niet noodzakelijk. In andere gevallen, bijvoorbeeld wanneer de bestuurder 1 of 2 uur meer kan rijden zonder de in artikel 6, lid 1 vastgestelde maximale dagelijkse rijtijd van 9 of 10 uur en de maximale wekelijkse rijtijd van 56 uur als bedoeld in artikel 6, lid 2, te overschrijden, hoeft alleen te worden afgeweken van artikel 8, lid 2.

Artikel 12 staat de bestuurder echter niet toe af te wijken van de verplichting om uiterlijk 6 x 24 uur na het einde van de vorige wekelijkse rusttijd een nieuwe wekelijkse rusttijd te nemen, zoals bepaald in de tweede alinea van artikel 8, lid 6. De afwijking moet dus zorgvuldig worden gebruikt.

Als een bestuurder bijvoorbeeld zijn vorige wekelijkse rusttijd om 8 uur op maandag heeft beëindigd, moet hij de volgende wekelijkse rusttijd om 8 uur op zondag beginnen. Als een bestuurder op zaterdag (de zesde werkdag van 24 uur) om 8 uur begint te rijden en 12 uur rijdt (tien uur toegestaan + maximaal twee uur op grond van de afwijking) en alle verplichte pauzes neemt (twee uur in totaal in dit geval) kan hij zijn “woonplaats” die zaterdag rond 10 uur 's avonds bereiken. Zo kan de bestuurder zijn wekelijkse rusttijd dus toch nog starten binnen de in artikel 8, lid 6 vastgestelde periode.

10. Hoe moet de afwijking van artikel 8, lid 2 in artikel 12, tweede en derde alinea, worden geïnterpreteerd? Mag de dagelijkse rusttijd voor een bepaalde periode (een of twee uur) worden verkort en gecompenseerd aan het eind van de derde week na de betrokken week?

Artikel 8, lid 2 en artikel 12

Volgens artikel 8, lid 2 moet een bestuurder binnen 24 uur na het einde van de voorgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd een dagelijkse rusttijd nemen (ten minste 9 uur bij een verkorte en minstens 11 uur bij een normale rust).

De afwijking op grond van artikel 12 maakt het niet mogelijk de duur van een dagelijkse rusttijd te verkorten. Wel kan die afwijking leiden tot een situatie waarin een bestuurder die (een of twee uur) langer moet rijden om zijn “woonplaats” te bereiken, niet binnen 24 uur na het einde van de voorgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd een dagelijkse rusttijd kan nemen, zoals vereist op grond van artikel 8, lid 2. In dat geval moet de dagelijkse rusttijd zonder verkorting worden genomen na 24 uur vanaf het einde van de vorige dagelijkse rusttijd, in afwijking van artikel 8, lid 2. Zo’n dagelijkse rusttijd mag wel worden verlengd tot een wekelijkse rusttijd, zoals toegestaan in artikel 8, lid 3, mist die rusttijd uiterlijk aan het einde van zes 24-uursperiodes begint, zoals verplicht op grond van artikel 8, lid 6.

11. Hoe moeten extra rijtijden als gevolg van uitzonderlijke omstandigheden worden gecompenseerd (moet bijvoorbeeld een uur meer rijden worden gecompenseerd door een uur meer rusten)? Moet de pauze van 30 minuten ook worden gecompenseerd, of alleen de extra rijtijd?

Artikel 12, tweede, derde en vijfde alinea

Zoals staat in de vijfde alinea van artikel 12 van de verordening, moet elke verlenging van de rijtijd in het kader van deze afwijking worden gecompenseerd door een gelijkwaardige rusttijd, die moet worden genomen in combinatie met een willekeurige rusttijd binnen drie weken na het gebruik van de afwijking.

Pauzes hoeven niet te worden gecompenseerd, alleen extra rijtijd.

Heeft een bestuurder bijvoorbeeld anderhalf uur langer gereden dan de toegestane dagelijkse rijtijd, moet die extra rijtijd worden gecompenseerd door anderhalf uur extra rusttijd toe te voegen aan een van zijn wekelijkse of dagelijkse rusttijden aan het einde van de derde week na de betrokken week.

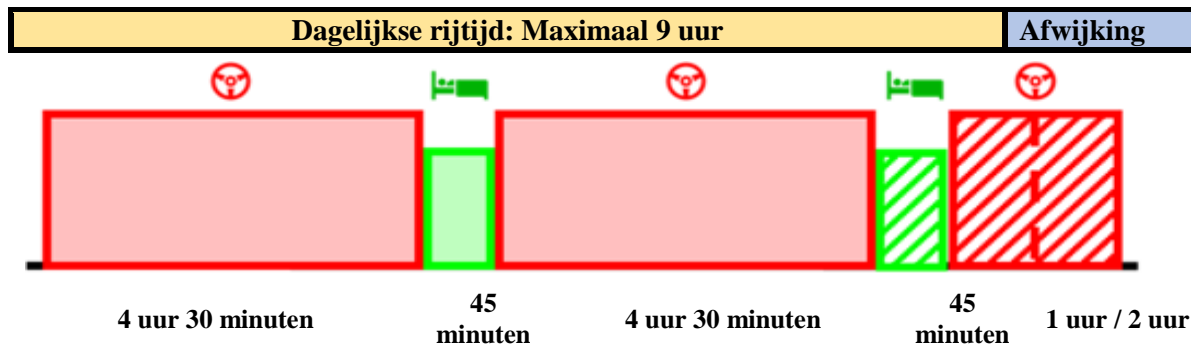
12. Moet een bestuurder die gebruik maakt van de afwijking op grond van artikel 12, na viereneenhalf uur een pauze van 30 of 45 minuten nemen vóór hij aan die extra rijtijd begint?

Artikel 12

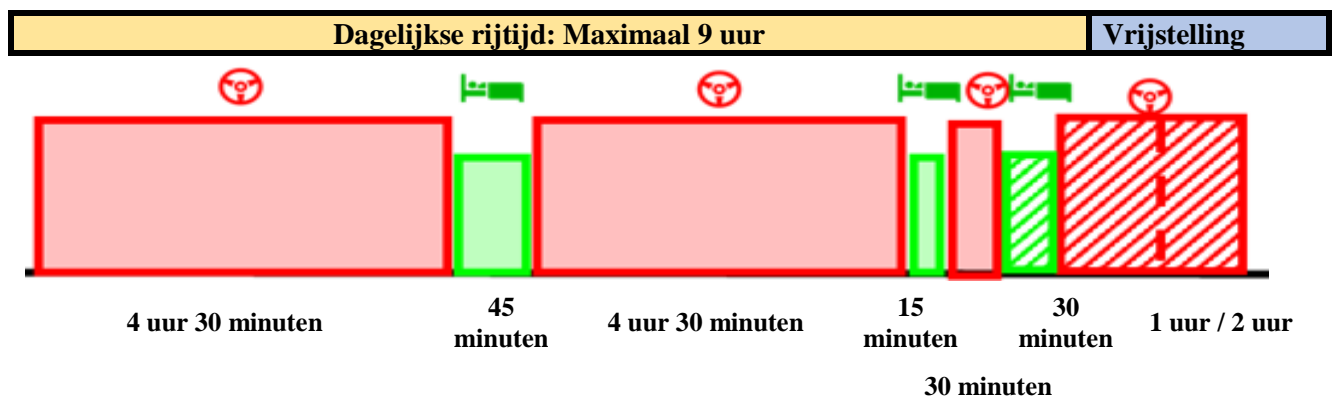
Volgens artikel 7, eerste alinea, moet een bestuurder na een rijtijd van 4,5 uur een pauze van minstens 45 minuten nemen. Op grond van de tweede en vijfde alinea van artikel 12 mag daar niet van worden afgeweken. Dus na 4,5 uur rijden met een bestuurder vóór hij aan een nieuwe rijperiode begint, minstens 45 minuten pauzeren. Heeft een bestuurder 45 minuten gepauzeerd (of 30 minuten na een pauze van 15 minuten) en moet hij daarna nog 1 à 2 uur rijden, dan is de bestuurder niet verplicht om vóór die extra rit een extra pauze van 30 minuten te nemen. Mag de bestuurder 10 uur per dag rijden en heeft hij die

dagelijkse rijtijd al gehad als hij zich op 1 à 2 uur rijden van zijn “woonplaats” bevindt voor een wekelijkse rusttijd, dan moet hij een extra pauze van 30 minuten nemen, alvorens door te rijden naar de woonplaats. Maar overschrijdt de bestuurder in zo’n geval de totale rijtijd voor die dag met minder dan een uur, dan is een extra pauze van 30 minuten niet nodig.

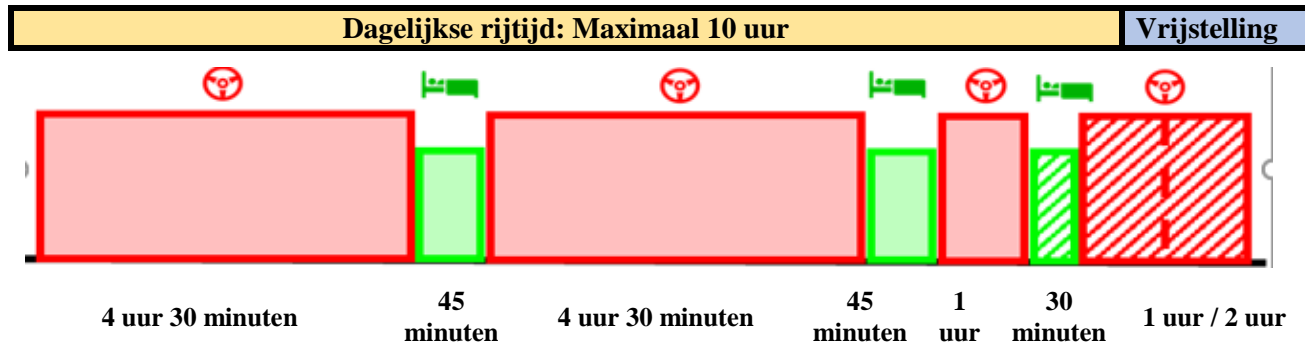
Voorbeeld 1: Iemand heeft 4,5 uur achter het stuur gezeten en daarna 45 minuten gepauzeerd; daarna heeft hij opnieuw 4,5 uur gereden en weer 45 minuten pauze genomen. Die bestuurder heeft daarmee de maximale dagelijkse rijtijd van 9 uur bereikt, maar hij moet nog 1 à 2 uur rijden om zijn “woonplaats” te bereiken. In dit geval mag hij na de tweede pauze van 45 minuten nog doorrijden.



Voorbeeld 2: Iemand heeft 4,5 uur achter het stuur gezeten en daarna 45 minuten gepauzeerd; daarna heeft hij nog eens 4 uur gereden, een gedeeltelijke pauze van 15 minuten genomen, opnieuw 30 minuten gereden en daarna nog 30 minuten gepauzeerd. Dit is toegestaan volgens de regels van artikel 7, want een pauze van minstens 45 minuten mag in twee delen worden genomen (dus als pauze van minstens 15 minuten gevolgd door een onderbreking van ten minste 30 minuten). Moet de bestuurder na dat half uur pauzeren nog 1 à 2 uur rijden om zijn “woonplaats” te bereiken, dan hoeft hij daarvoor niet opnieuw 30 minuten te pauzeren.



Voorbeeld 3: Iemand heeft 4,5 uur achter het stuur gezeten en daarna 45 minuten gepauzeerd; daarna heeft hij opnieuw 4,5 uur gereden en weer 45 minuten pauze genomen. Bedraagt zijn maximale dagelijkse rijtijd 10 uur, dan mag hij nog 1 uur extra rijden. Moet hij na dat uur nog 1 à 2 uur rijden om zijn “woonplaats” te bereiken, dan moet hij eerst weer 30 minuten pauzeren.



In alle voorbeelden hierboven mag de bestuurder zijn verplichte onderbreking in twee delen nemen, d.w.z. minimaal 15 minuten gevolgd door minimaal 30 minuten verdeeld over de periode van 4,5 uur rijtijd, zoals is toegestaan volgens de tweede alinea van artikel 7. Dit verandert niets aan de verplichting (als die van toepassing is) om vóór de extra rijtijd van 1 à 2 uur nog een extra pauze van 30 minuten te nemen.

V. Meervoudige bemanning

13. Hoe moet een pauze van 45 minuten voor de tweede bestuurder worden geregistreerd in een rijdend voertuig met meervoudige bemanning, aangezien de digitale tachograaf automatisch registreert dat de bestuurder beschikbaar is. Wanneer kan de bestuurder de pauze van 45 minuten nemen, d.w.z. aan het begin, aan het eind of wanneer dan ook tijdens de beschikbaarheidsperiode?

Artikel 7

Volgens artikel 7, eerste alinea, moeten bestuurders uiterlijk na een rijtijd van 4,5 uur pauzeren. Die pauze moet dus onmiddellijk aansluiten op de rijperiode.

Bij een meervoudige bemanning mag een bestuurder zijn pauze van 45 minuten in een rijdend voertuig nemen op voorwaarde dat hij op geen enkele manier betrokken is bij het besturen van het voertuig.

Omdat met de huidige tachografen geen pauzes in een rijdend voertuig geregistreerd kunnen worden, beschouwen de handhavingsinstanties gewoonlijk de eerste 45 minuten na een beschikbaarheidsperiode als pauze.

14. Is het bij meervoudige bemanning mogelijk om een pauze te splitsen?

Artikel 7

Een pauze van minstens 45 minuten opdelen in minstens 15 minuten en minstens 30 minuten is niet alleen mogelijk bij een solobemanning. Bestuurders van hetzelfde team bij meervoudige bemanning mogen dus in principe ook hun pauzes opdelen.

Maar bij meervoudige bemanning lijkt dat onpraktisch, omdat dit zou betekenen dat de tweede bestuurder maar 15 minuten rijdt om de eerste te laten pauzeren, en vervolgens moet stoppen om de eerste weer te laten rijden, of dat de eerste bestuurder tijdens de volledige rijtijd zijn collega (4,5 uur) maar 15 minuten pauzeert.

VI. Tachografen

15. Hoe kunnen handhavers de registratie van laad- en losactiviteiten handhaven als bestuurders niet wettelijk verplicht zijn deze te registreren?

Artikel 8, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014

In de tweede versie van de slimme tachograaf komt een nieuwe functie om de positie van het voertuig tijdens het laden en lossen automatisch te registreren. Dat moet wel door de bestuurder worden geactiveerd, door aan te geven of hij op de betrokken plaats gaat laden, lossen, of allebei. Dit moet manueel gebeuren in het menu van de tachograaf.

Verordening (EU) 165/2014 verplicht bestuurders inderdaad niet uitdrukkelijk om laad- en losverrichtingen te registreren. Maar een correcte registratie is een belangrijk deel van het werk van chauffeurs en nodig om te voorkomen dat de controles veel tijd en moeite in beslag nemen. Het is dus van essentieel belang dat bestuurders leren om hun slimme tachografen optimaal te gebruiken, zodat alles correct wordt geregistreerd en controles, vooral langs de weg, geen tijdverlies opleveren.