

## RICHTSNOER 1

**Onderwerp:** Uitzonderlijke afwijking van de minimumrusttijden en maximumrijtijden, teneinde een geschikte stopplaats te vinden.

**Artikel:** 12 van Verordening (EG) nr. 561/2006

**Procedure:** Artikel 12 bevat bepalingen die een bestuurder toelaten om af te wijken van de vereiste minimumrusttijden en maximumrijtijden als opgenomen in de artikelen 6 tot en met 9, teneinde een geschikte stopplaats te vinden. Dit artikel verleent een bestuurder niet het recht om inbreuk te maken op de verordening voor redenen die reeds bekend waren vóór het begin van de rit. Het is bestemd voor gevallen waarin het voor een bestuurder tijdens de rit onverwacht onmogelijk wordt om aan de verordening te voldoen, met name in situaties van abnormale moeilijkheden, buiten de wil van de bestuurder, die blijkbaar onvermijdelijk en onverwacht zijn, ook al werd de nodige zorgvuldigheid aan de dag gelegd. De afwijking moet ook de veiligheid van personen, van het voertuig en van zijn lading waarborgen en ervoor zorgen dat de vereisten inzake verkeersveiligheid steeds in acht worden genomen.

Voor drie partijen vloeien uit zulke situaties bepaalde verplichtingen voort:

1) Een vervoersonderneming moeten de veilige rit van een bestuurder zorgvuldig plannen door bijvoorbeeld rekening te houden met veel voorkomende files, weersomstandigheden en de toegang tot geschikte parkeerplaatsen. Ze moeten hun werk zondanig organiseren dat bestuurders kunnen voldoen aan de verordening en aan de vereisten van verladers en verzekeringsmaatschappijen inzake veilig parkeren.

2) Een bestuurder moet zich strikt aan de voorschriften houden en mogen niet afwijken van de maximumrijtijden, tenzij in uitzonderlijke, onverwachte gevallen waarin het voor de bestuurders onmogelijk wordt om aan de verordening te voldoen en die geen gevaar opleveren voor de veiligheid van personen, van het voertuig en van diens lading. Indien bestuurders het nodig achten om af te wijken van de verordening en indien die afwijking geen afbreuk doet aan de Sjoerd verkeersveiligheid, moeten ze, zodra ze stoppen, aard en reden van de afwijking op manuele wijze (in een willekeurige taal van de Gemeenschap, op het registratieblad of op de afgedrukte gegevens van hun controleapparaat of in hun dienstrooster) aantekenen.

3) Een controlebeambte inspecteert met inachtneming van zijn professionele deskundigheid wanneer ze een bestuurder controleren of de afwijking van de maximumrijtijden gerechtvaardigd is. Ze moeten bij het nagaan van de legitimiteit van de afwijking op grond van artikel 12 alle omstandigheden grondig onderzoeken, met inbegrip van:

(a) een overzicht van de rijtijden van de bestuurders, teneinde hun rijpatroon te bepalen en na te gaan of zij zich normaal gesproken houden aan de maximumrijtijden en minimumrusttijden, en of de afwijking uitzonderlijk is;

(b) de afwijking van de maximumrijtijden mag niet op regelmatige basis gebeuren en moet het gevolg zijn van uitzonderlijke omstandigheden zoals: zware verkeersongevallen, extreme weersomstandigheden, wegomleggingen, geen vrije plaats op het parkeerterrein, enz. (Deze lijst met mogelijke uitzonderlijke omstandigheden dient uitsluitend ter illustratie. Het principe dat bij de controle geldt, is dat het motief voor de mogelijke afwijking van de maximumrijtijden niet van tevoren bekend of zelfs te voorzien was);

(c) de dagelijkse en wekelijkse maximumrijtijden moeten worden gerespecteerd, met dien verstande dat het overschrijden van de maximumrijtijden bij het zoeken naar een parkeerplaats, bestuurders geen "tijdwinst" mag opleveren;

(d) de afwijking van de voorschriften inzake de maximumrijtijden mag niet leiden tot een vermindering van de vereiste onderbrekingen of van de dagelijkse en wekelijkse rusttijden.

**Opmerking:** Europees Hof van Justitie, Zaak C-235/94

## RICHTSNOER 2

**Onderwerp:** Registratie van de reistijd van een bestuurder naar een locatie, die niet-gebruikelijke plaats is om controle te nemen over een voertuig dat binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 valt of dit voertuig af te staan.

**Artikel:** 9 van Verordening (EG) nr. 561/2006

### **Procedure:**

Een bestuurder die zich naar een bepaalde locatie begeeft die door hun werkgever is aangeduid en niet de standplaats van de onderneming is, om er een "met een tachograaf uitgerust voertuig" over te nemen en te besturen, komen een verplichting tegenover hun werkgever na en beschikken dus niet vrij over hun tijd.

Aldus geldt overeenkomstig artikel 9, leden 2 en 3:

- tijd besteed door een bestuurder om te reizen van of naar een plaats, die niet de woonplaats van de bestuurder of de standplaats van de werkgever is en waar de bestuurder het voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, moet overnemen of achterlaten, ongeacht of de werkgever richtlijnen gaf over wanneer en hoe de bestuurder zich moet verplaatsen of dat die keuze aan de bestuurder werd overgelaten, moet geregistreerd worden als "beschikbaarheid" of "andere werkzaamheden", overeenkomstig de nationale wetgeving van de lidstaat.

en

- tijd besteed door een bestuurder die lay out **een voertuig bestuurt dat buiten het toepassingsgebied van de verordening valt, om te reizen van of naar een plaats, die niet de woonplaats van de bestuurder of de standplaats van de werkgever is lay out en waar de bestuurder het voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, moet overnemen of achterlaten, moet worden geregistreerd als "andere werkzaamheden"**.

In de volgende drie gevallen kan de tijd die wordt besteed aan het vervoer, beschouwd worden als "rust" of "onderbreking".

Ten eerste wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd. De bestuurders kunnen dan rusttijd of een onderbreking nemen, op voorwaarde dat ze een bed of slaapbank ter beschikking hebben (Artikel 9, lid 1).

Ten tweede wanneer bestuurders een voertuig niet begeleiden, maar per trein of veerboot naar of van een plaats reizen waar ze controle nemen of afstaan over een voertuig dat binnen het toepassingsgebied van de verordening valt (artikel 9, lid 2), op voorwaarde dat hij /zij toegang heeft tot een bed of slaapbank op die veerboot of trein.

Ten derde wanneer een voertuig door meer dan één bestuurder wordt bemand. Als een tweede bestuurder, die naast de bestuurder van het voertuig zit en die laatste niet actief bijstaat, beschikbaar is om het voertuig indien nodig te besturen, dan mag een periode van 45 minuten van de "periode van beschikbaarheid" van die tweede bestuurder worden beschouwd als een "onderbreking".

Het type arbeidsovereenkomst van de bestuurder is niet van belang. Deze voorschriften zijn dus zowel van toepassing op in vaste dienst aangestelde bestuurders als op bestuurders die

tijdelijk in dienst zijn genomen door een onderneming.

Voor een "tijdelijke bestuurder" is de "standplaats van de werkgever" de vestiging van de onderneming die voor haar wegvervoer gebruik maakt van de diensten van die bestuurder ("inlenende onderneming"), en niet het hoofdkantoor van het "uitzendbureau".

**Opmerking:** Europees Hof van Justitie, Zaak C-76/77 en Zaak C-29/99

### RICHTSNOER 3

**Onderwerp:** De onderbreking van de dagelijkse of wekelijkse rusttijden of van onderbrekingen, teneinde een voertuig op een terminal, op parkeerplaatsen of op parkeerterreinen bij grensposten te verplaatsen.

**Artikel:** 4, onder d) en f), van Verordening (EG) nr. 561/2006

**Procedure:** Meestal moeten de bestuurders tijdens hun dagelijkse of wekelijkse rusttijden vrij over hun tijd kunnen beschikken en mogen ze derhalve niet verplicht worden om in de omgeving van hun voertuig te blijven.

De onderbreking van de dagelijkse of wekelijkse rusttijden of van onderbrekingen vormt over het algemeen een inbreuk (tenzij de "veerbootregel" van toepassing is - artikel 9, lid 1). In een terminal of op een parking kan evenwel plotseling een abnormale situatie of een noodgeval optreden, waardoor het voertuig dient te worden verplaatst.

Op een terminal is er meestal een bestuurder (in dienst van de terminal) die voertuigen indien nodig verplaatst. Als dat niet het geval is en het als gevolg van uitzonderlijke omstandigheden onvermijdelijk wordt om het voertuig te verplaatsen, mogen bestuurders alleen op vordering van een bevoegde instantie of terminalbeheerder, die bevoegd is om de verplaatsing van voertuigen af te dwingen, hun rusttijden onderbreken.

Indien er op andere plaatsen (bv. op parkings, in grensgebieden en in noodgevallen) objectieve en dringende redenen zijn om het voertuig te verplaatsen of als de politie of een andere instantie (bv. brandweer, wegenadministratie, douaneambtenaren, enz.) het bevel geven om een voertuig te verplaatsen, moeten bestuurders hun onderbreking of rusttijd voor enkele minuten onderbreken en mogen ze in dat geval niet worden vervolgd.

Als zulke gevallen zich aandienen, moeten de bevoegde instanties van de lidstaten de nodige tolerantie aan de dag leggen en elke situatie apart beoordelen.

Een dergelijke onderbreking van de rusttijd of van onderbrekingen van een bestuurder moet op manuele wijze worden geregistreerd door de bestuurder en indien mogelijk door de bevoegde instantie die de bestuurder verzocht om het voertuig te verplaatsen, worden gemarkeerd.

**RICHTSNOER 4**

**Onderwerp:** Registratie van de rijtijden aan de hand van digitale tachografen bij vervoersactiviteiten met frequente stops en met veel afleverpunten

**Artikel:** 1 van Verordening (EEG) nr. 3821/85 onder verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1360/2002 (Bijlage 1 B)

**Procedure:**

Aangezien digitale tachografen nauwkeuriger kunnen registreren dan analoge tachografen, kunnen de rijtijden van bestuurders die vaak moeten stoppen, langer zijn wanneer ze worden geregistreerd met een digitale tachograaf dan met een analoge tachograaf. Deze situatie is tijdelijk en heeft vooral invloed op lokale distributie vervoersactiviteiten. Deze situatie zal zich alleen in de overgangsperiode voordoen waarin zowel analoge als digitale tachografen naast elkaar worden gebruikt.

Om een snelle overschakeling naar de digitale tachograaf aan te moedigen en de gelijke behandeling van alle bestuurders te verzekeren – onafhankelijk van het controleapparaat dat ze gebruiken - moeten nationale controle instanties controlebeambten gedurende de overgangsperiode tolerant te werk kunnen gaan. Deze overgangstolerantie moet worden toegepast op de voertuigen die gebruikt worden voor vervoersactiviteiten met frequente stops en met veel afleverpunten en die uitgerust zijn met digitale tachografen.

De controlebeambten tonen evenwel te allen tijde hun professionele deskundigheid. Wanneer een bestuurder voorts achter het stuur van het voertuig zit en actief betrokken is bij een vervoersactiviteit die binnen het toepassingsgebied van de verordening valt, worden ze geacht het voertuig te besturen, ongeacht de omstandigheden waarin ze zich bevinden (bv. wanneer de bestuurders in een file of voor verkeerslichten staan).

**Bijgevolg:**

- moeten lidstaten hun controlebeambten meedelen dat ze de mogelijkheid hebben om een tolerantie toe te passen tot 15 minuten per rijtijd van vier en een half (4,5) uur voor voertuigen die gebruikt worden voor vervoersactiviteiten met frequente stops, op voorwaarde dat dat kan worden bewezen. Deze tolerantie kan bijvoorbeeld worden toegepast door aftrek van een minuut per rijperiode, zonder stops, met een maximum van 15 minuten per rijtijd van vier en een half (4,5);uur
- moeten de controlebeambten zich bij de deskundige uitoefening laten leiden door de omstandigheden en gebruik maken van het bewijsmateriaal waarover zij op dat moment beschikken (zoals toetsbaar bewijs dat de bestuurder betrokken was bij vervoersactiviteiten met frequente stops en veel afleverpunten) en moeten ze nagaan of hun interpretatie niet indruist tegen de voorschriften inzake de rijtijden en daardoor de veiligheid op de weg in het gevaar brengt;
- kunnen lidstaten gebruik maken van analysesoftware die is geconfigureerd om een tolerantieperiode in de berekening van de rijtijden op te nemen, maar ze moeten zich bewust zijn van het feit dat dat in een later stadium problemen kan opleveren voor de bewijsvoering. De tolerantie mag nooit meer dan 15 minuten per rijperiode van vier en een half uur (4,5) bedragen;
- mag de tolerantie noch nationale, noch internationale bestuurders discrimineren of benadelen en mag ze alleen worden toegepast voor vervoersactiviteiten waarin duidelijk frequente en multi stops worden ingelast.

## RICHTSNOER 5

**Onderwerp:** Het bij beschikking van 12 april 2007 door de Commissie vastgestelde formulier voor de verklaring van activiteiten

**Artikel:** 11, lid 3, van Richtlijn 2006/22/EG

**Procedure:** De verklaring heeft betrekking op bepaalde activiteiten gedurende de in artikel 15, lid 7, onder a), van Verordening (EEG) nr. 3821/85 genoemde periode, namelijk:

- de dag zelf + de voorafgaande 28 dagen (met ingang van 1 januari 2008).

De verklaring mag **uitsluitend** worden gebruikt indien een bestuurder:

- met ziekteverlof is geweest,
- met vakantie is geweest en die vakantie deel uitmaakt van de jaarlijkse vakantieperiode waarop de bestuurder recht heeft overeenkomstig de wetgeving van de lidstaat waar de vervoersonderneming is gevestigd,
- met een ander voertuig heeft gereden dat niet onder Verordening (EG) nr. 561/2006 of de AETR-overeenkomst valt.

Lidstaten zijn niet verplicht het gebruik van dit formulier voor te schrijven. Indien een lidstaat het gebruik van een formulier echter verplicht in de bovenvermelde gevallen, dan moet het vastgestelde standaardformulier voor zulke doeleinden als een geldig document worden erkend. Lidstaten hebben de mogelijkheid om het gebruik van het formulier op hun grondgebied voor alle betrokken bestuurders te verplichten. Indien echter aan de hand van een tachograaf de rijtijden worden geregistreerd van een voertuig dat niet onder Verordening (EG) nr. 561/2006 of de AETR-overeenkomst valt, mag het gebruik van het formulier voor die periode niet worden verplicht.

Het elektronische en afdrukbare formulier, alsmede gegevens inzake de lidstaten die het gebruik ervan verplichten, zijn beschikbaar op:

[http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_form\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm).

Het formulier wordt overal in de EU aanvaard in elk van de officiële talen van de Europese Unie. Het gebruik van een standaardformaat vereenvoudigt het begrip van het formulier, omdat er vooraf vastgestelde, genummerde velden ingevuld moeten worden.

Alle in het formulier opgenomen velden moeten ingetypt worden ingevuld. Om geldig te zijn, moet het formulier voor de rit door de vertegenwoordiger van de onderneming en de bestuurder worden ondertekend. Zelfstandige bestuurders ondertekenen het formulier eenmaal als vertegenwoordiger van de onderneming en eenmaal als bestuurder van het voertuig.

Uitsluitend het ondertekende originele formulier is geldig. De tekst van het formulier mag niet worden gewijzigd. Het formulier mag niet van tevoren worden ondertekend en er mogen geen handgeschreven wijzigingen aan worden aangebracht. Uitsluitend in uitzonderlijke omstandigheden en indien het juridisch mogelijk is in de nationale wetgeving, kan een gefaxte versie van het formulier worden aanvaard.

Het formulier mag worden afgedrukt op papier dat het logo en de contactgegevens van de onderneming bevat, maar de velden met betrekking tot de bedrijfsinformatie moeten ook worden ingevuld.

Indien een bestuurder zijn voertuig niet bestuurt wanneer hij reeds onderweg is, bv. in geval van ziekte of defect aan het voertuig, kan het formulier niet worden gebruikt en kunnen de controlebeambten voor de periode van onderbreking een ander bewijs voor zijn andere activiteiten vragen.

De verklaring heeft uitsluitend betrekking op de erin opgenomen activiteiten. Het formulier kan niet worden gebruikt voor andere activiteiten.

Voorts wordt erop gewezen dat het formulier niet in de plaats treedt van de in artikel 6, lid 5, van Verordening (EG) nr. 561/2006 en in artikel 15 van Verordening (EEG) nr. 3821/85 genoemde registratieverplichtingen.

