



SAMEN MET U OP WEG

VERSIE 6: 08/2026

RIJ- EN RUSTTIJDEN & GEBRUIK VAN DE TACHOGRAAF EEN ACTUEEL OVERZICHT



BETALING VAN PARKINGS

Met uw badge voor elektronische tolheffing:

- betaalt u beveiligde parkings voor vrachtwagens in Frankrijk en Spanje
- reserveert en betaalt u beveiligde parkings via de app Trucks'nB



Wat zijn uw voordelen?

- één factuur voor tolheffingen en de betaling van parkings
- traceerbaarheid van uw betalingen
- een vermindering van de behandelingstijd van uw rekeningen
- de mogelijkheid om uw chauffeurs een veilige nachtrust te bieden
- beveiliging van uw lading en brandstof



04. DE RIJ- EN RUSTTIJDEN: VERORDENING 561/2006

23. DE TACHOGRAAF: VERORDENING 165/2014

UNIE VAN PROFESSIONELE TRANSPORTEURS EN LOGISTIEKE ONDERNEMERS

ERKENDE PROFESSIONELE UNIE NR. 5451

HAVENLAAN 104-106 - 1000 BRUSSEL
TEL: 02 420 54 56

ENGELSE WANDELING 2 BUS K07G - 8500 KORTRIJK
TEL: 056 60 17 38

DUBLINSTRAT 35 BUS 014 - 9000 GENT
TEL: 09 218 17 70

RUE DE L'ABBAYE 138 - 4040 HERSTAL
TEL: 04 361 40 90

INFO@UPTR.BE - WWW.UPTR.BE



INLEIDING

De meest fundamentele principes van de Europese regelgeving inzake rij- en rusttijden vinden hun oorsprong in het jaar 1985 (ingevolge de twee Verordeningen 3820/85 en 3821/85).

De bedoeling van de principes die toen vastgelegd werden, was de verbetering van de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van chauffeurs, alsook het creëren van een 'equal level playing field' binnen Europa door een harmonisatie van de regels.

De tachograaf werd ontwikkeld als een meetinstrument om de naleving van deze nieuwe regels te controleren. In 2002 zorgde de Richtlijn 2002/15 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, ervoor dat de regels enkel maar uitgebreider en ingewikkelder werden waardoor de tekst zeer onleesbaar werd.

Voor Belgische vervoersondernemingen onder paritair subcomité 140.03 werden de regels van de Richtlijn aanvankelijk omgezet in nationaal recht via de CAO van 27 januari 2005, die de arbeidsvoorwaarden en lonen van het rijdend personeel in het goederenvervoer en de goederenbehandeling voor rekening van derden vastlegde. Deze CAO werd vervangen door de CAO van 17 november 2022, die de lonen van het rijdend personeel koppelt aan de functieclassificatie zoals bepaald in de CAO van 19 juni 2014 en tevens de arbeidsvoorwaarden voor het rijdend personeel regelt.

In 2006 werden de regels verder aangepast door de Verordening 561/2006 (tot intrekking van Verordening 3820/52 inzake de rij- en rusttijden en tot wijziging van Verordening 3821/85 inzake de tachograaf). Een volgende Verordening 165/2014 voorzorg in de vervanging van de gewijzigde Verordening 3821/85 inzake de tachograaf en bracht ook enkele wijzigingen met zich mee inzake het toepassingsgebied van Verordening 561/2006.

Met het luik 'rij- en rusttijden' van het Mobility Package, werd (voorlopig) een laatste stap gezet in de evolutie inzake deze regelgeving. Deze laatste wijzigingen zijn terug te vinden in Verordening 2020/1054 en werden gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie van 31/07/2020.

Hoewel deze veranderingen op vele vlakken gevoeld kunnen worden, werd er een grote focus gelegd op het toepassingsgebied van de regelgeving en de regels inzake de dubbele bemanning. De meeste aandacht is echter gegaan naar de wekelijkse rusttijd van wegvervoerders in het internationale vervoer.

Deze maatregelen traden in werking op 20/08/2020, met bijzondere aandacht voor de wekelijkse rusttijd in het internationale vervoer en de regels voor dubbele bemanning. Tegelijk werd de tweede generatie slimme tachograaf geïntroduceerd: nieuwe voertuigen boven 3,5 ton moesten vanaf augustus 2023 hiermee uitgerust zijn, terwijl oudere voertuigen die internationaal rijden stapsgewijs via verplichte retrofits tussen 2024 en 2025 van de slimme tachograaf v2.0 werden voorzien.

Ten slotte moeten in juli 2026 de bestelwagens van meer dan 2,5 ton MTM uitgerust worden met een slimme tachograaf v2.0 wanneer ze internationaal gebruikt worden.

Het doel van de onderstaande bijdrage is om een duidelijk overzicht te creëren van de huidige regels inzake rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf en de wetteksten om te zetten in een tekst die leesbaar en begrijpelijk is voor iedereen.

**Ronald Tiebout, Juridisch Adviseur.
Michaël Reul, Secretaris-Generaal.**

DE RIJ- EN RUSTTIJDEN:

VERORDENING 561/2006

Verordening 561/2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, zoals gewijzigd door Verordening 2020/1054, bepaalt de regels inzake de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden waaraan chauffeurs in het wegvervoer van goederen zich moeten houden.

Het doel: harmonisatie van de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land (in het bijzonder inzake de wegvervoersector) en een verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid.

1. TOEPASSINGSGEBIED

A. VOERTUIGEN VOOR HET WEGVERVOER VAN GOEDEREN

Verordening 561/2006 bepaalt welke voertuigen, bestemd voor het goederenvervoer over de weg, onderworpen zijn aan de regels van de rij- en rusttijden. Het betreft voertuigen (opleggers en aanhangwagens inbegrepen) waarvan de toegestane maximummassa (MTM) meer dan 3,5 ton bedraagt.

Kraanauto's en voertuigen voorzien van een betonpomp of hoogtewerker worden niet beschouwd als voertuigen die bestemd zijn voor het goederenvervoer en vallen dus buiten het toepassingsgebied.

Zeer belangrijke wijziging: sinds 1 juli 2026 zijn de regels inzake rij- en rusttijden ook van toepassing zijn op voertuigen waarvan de MTM meer bedraagt dan 2,5 ton (opleggers en aanhangwagens inbegrepen), indien zij gebruikt worden voor internationaal goederenvervoer of cabotage.

Daar het Europese regels betreft, is bovenstaande van toepassing op wegvervoer dat:

- uitsluitend in de Gemeenschap plaatsvindt, dan wel
- tussen de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (momenteel zijn dit de lidstaten van de EU, alsook Noorwegen, IJsland en Liechtenstein), ongeacht het land waar het voertuig ingeschreven is.

Sinds 31 januari 2020 maakt het Verenigd Koninkrijk geen deel meer uit van de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte. Ingevolge de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK blijven de regels inzake de rij- en rusttijden, alsook het gebruik van de tachograaf, nog steeds van toepassing op het grondgebied van het VK.

B. VOOR EIGEN REKENING EN VOOR REKENING VAN DERDEN

Op dit punt kent de regelgeving een heel breed toepassingsgebied.

Zij is immers van toepassing op iedere natuurlijke persoon, rechtspersoon, vereniging of groep van mensen zonder rechtspersoonlijkheid, met of zonder winstoogmerk, die zich bezighoudt met wegvervoer **voor rekening van derden of voor eigen rekening**.

Bovendien vallen ook officiële instanties, met eigen rechtspersoonlijkheid of afhankelijk van een autoriteit met een rechtspersoonlijkheid, die zich bezighoudt met wegvervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, onder het toepassingsgebied.

C. VERPLAATSINGEN DIE PLAATSVINDEN OVER VOOR OPENBAAR GEBRUIK TOEGANKELIJKE WEGEN

Verordening 561/2006 is van toepassing op iedere verplaatsing die **geheel of gedeeltelijk over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen** plaatsvindt, **in lege of beladen toestand**, door een voertuig, bestemd voor het vervoer van goederen.

Verplaatsingen die enkel plaatsvinden op gesloten bedrijfsterreinen (bedrijfsterreinen waarvoor een speciale toelating of bewijs nodig is om gebruik van te mogen maken) vallen niet onder het toepassingsgebied van de Verordening. Zulke bedrijfsterreinen zijn immers geen wegen die toegankelijk zijn voor het publiek.

Indien enkel dit soort verplaatsingen gedaan wordt tussen twee wettelijk gekwalificeerde rusttijden dienen deze niet als activiteiten (zoals rijtijd, arbeidstijd,...) geregistreerd te worden. De chauffeur dient in dat geval de digitale tachograaf evenwel op OUT (of scope) te zetten.

Door de activatie van de functie «OUT» worden de gegevens inzake de duur en afstand van de verplaatsing door het voertuig nog altijd automatisch geregistreerd en bewaard door de digitale tachograaf maar wordt de rijtijd geherkwalificeerd naar tijd besteed aan andere werkzaamheden.

In principe moet de chauffeurskaart niet in de tachograaf gestoken worden als deze op "OUT" staat met als gevolg dat de gegevens van de rit niet toegewezen worden aan een specifieke persoon.

Dit kan aanleiding geven tot grote onzekerheid in hoofde van een andere chauffeur die dit voertuig nadien gebruikt. De gegevens inzake de 'Out of Scope' verplaatsingen zullen bij een wegcontrole immers nooit in overeenstemming gebracht kunnen worden met een registratie op chauffeurskaarten.

In het geval de chauffeur van een voertuig zich zowel op gesloten bedrijfsterreinen als op voor openbaar gebruik toegankelijke wegen begeeft, valt elk onderdeel van deze verplaatsing onder het toepassingsgebied en dient de volledige rit correct geregistreerd te worden in de tachograaf.





D. EUROPESE UITSLUITINGEN

De huidige Europese regelgeving voorziet in verschillende uitsluitingen uit het toepassingsgebied van de regelgeving. Deze uitsluitingen zijn van toepassing op:

- Voertuigen, of een samenstel van voertuigen, met een toegestane maximum-massa van **niet meer dan 7,5 ton** die enerzijds gebruikt worden voor:
 - a. het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de chauffeur nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, of
 - b. voor het leveren van goederen die op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd, en anderzijds:
 - enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden geleverd en
 - op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de chauffeur is en
 - waarbij het vervoer niet voor rekening van derden gebeurt;
- voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 40 km per uur bedraagt;
- voertuigen van, of zonder chauffeur gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voor zover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen zijn belast en onder hun controle valt;
- voertuigen, met inbegrip van voertuigen gebruikt bij niet-commerciële vervoersoperaties met betrekking tot humanitaire hulp, die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 km rond hun standplaats;
- voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximum-massa niet meer dan 7,5 ton bedraagt;
- voertuigen met een toegestane maximummassa, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, indien het vervoer niet wordt verzorgd voor rekening van derden, maar voor rekening van de onderneming of de chauffeur, en het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt;
- commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de lidstaat waarmee wordt gereden een historisch statuut hebben, en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.

E. BELGISCHE UITZONDERINGEN

Artikel 13 van de Verordening 561/2006 geeft aan elke lidstaat de mogelijkheid om, op haar eigen grondgebied, te voorzien in bepaalde uitzonderingen. België heeft hier gebruik van gemaakt door voor de onderstaande voertuigen uitzonderingen te voorzien:

- voertuigen van, of zonder chauffeur gehuurd door, de overheid voor het verrichten van wegvervoer dat de particuliere vervoersondernemingen niet beconcurrereert;
- voertuigen voor goederenvervoer van, of zonder chauffeur gehuurd door, landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen bedrijvigheid worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf;
- land- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor land- of bosbouwwerkzaamheden, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf dat het voertuig bezit, huurt of leest;
- voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximum-massa van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt door leveranciers van de universele dienst. Deze voertuigen mogen alleen binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de chauffeur is;
- voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het behalen van een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid, voor zover ze niet worden gebruikt voor het commerciële goederen- of personenvervoer;
- voertuigen die worden gebruikt in verband met de rioleringsdienst, diensten ter bescherming tegen overstromingen, diensten met betrekking tot de water-, gas- of elektriciteitsvoorziening, het onderhoud van en het toezicht op wegen (in opdracht van een overheid), de huis-aan-huisophaling en verwijdering van huishoudelijk afval, diensten van telegrafie en telefonie, radio- en televisie-uitzendingen, evenals voor de opsporing van zend- of ontvangst-apparatuur voor radio en televisie;
- speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen;
- speciaal uitgeruste voertuigen voor mobiele projecten, die in stilstand voornamelijk als educatieve inrichting bedoeld zijn;
- voertuigen voor het ophalen van melk op de boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar de boerderijen;
- speciaal voor geld- en/of waardetransporten uitgeruste voertuigen;
- voertuigen gebruikt voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafval;
- voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hubfaciliteiten, zoals havens, intermodale overslaghavens en spoorwegterminals;
- voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen binnen een straal van 100 km;
- voertuigen gebruikt voor goederenvervoer binnen een straal van 100 km rond de vestiging van de onderneming, met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 4.250 kg, met een elektrische motor en die het voorwerp uitmaken van het proefproject voorzien bij het koninklijk besluit van 16 april 2023 betreffende het rijbewijs vereist voor door waterstof of met een elektrische motor aangedreven bestelwagens. Deze afwijking wordt verlengd tot en met 26 november 2027, zijnde de datum van inwerkingtreding van een bepaling van Richtlijn 2025/2205 die van toepassing is op deze voertuigen.



2. REGISTRATIE VAN DE GEGEVENS EN DE PICTOGRAMMEN VAN DE TACHOGRAAF

Verordening 561/2006 definieert de “rijperiode” als “de bij elkaar opgetelde rijtijd vanaf het ogenblik dat een chauffeur begint te rijden na een rusttijd of een onderbreking, totdat hij een rusttijd neemt of een onderbreking neemt”. Een rijperiode mag onderbroken worden.

De definities van “arbeidstijd” en “beschikbaarheidstijd” zijn te vinden in Richtlijn 2002/15:

Onder “arbeidstijd” dient verstaan te worden het geheel van de tijd die gespendeerd wordt aan de onderstaande activiteiten:

- rijden;
- laden en lossen;
- schoonmaken en technisch onderhoud;
- alle andere werkzaamheden om de veiligheid van het voertuig, de lading of de passagiers te verzekeren, dan wel om te voldoen aan de wettelijke of bestuursrechtelijke verplichtingen die direct met het specifieke vervoer in kwestie verbandhouden met inbegrip van toezicht op het laden en lossen, afwikkeling van administratieve formaliteiten bij de politie, de douane, de immigratie-autoriteiten, enz.

Ook wachttijden bij het laden en/of lossen worden in aanmerking genomen indien de vermoede/verwachte duur ervan overschreden wordt.

“Arbeidstijd” bestaat dus uit zowel de “rijtijd” (die geregistreerd worden met het symbool ) als “andere werkzaamheden” (die door middel van de tachograaf geregistreerd dienen te worden met het symbool .

Onder “beschikbaarheidstijd” dient begrepen te worden:

- andere periodes dan pauzes of rusttijden, waarin de werknemer niet op de werkplek hoeft te blijven, doch beschikbaar moet zijn om gevolg te kunnen geven aan eventuele oproepen om de rit aan te vatten of te hervatten, of om andere werkzaamheden uit te voeren;
- de périodes waarin de werknemer een per veerboot of trein vervoerd voertuig begeleidt;
- de wachttijden aan grenzen of bij laden en/of lossen wordt vermoed vooraf gekend te zijn zoals hierna bepaald:
 - twee uur per laad- en/of losoperatie in het nationaal vervoer;
 - vier uur per laad- en/of losoperatie in het internationaal vervoer;
 - twee uur voor de wachttijden aan de grenzen; tenzij de werkgever voor het vertrek of net voor het daadwerkelijk begin van de période in kwestie een andere verwachte duur heeft kenbaar gemaakt aan de werknemer;
- de wachttijden ten gevolge van de rijverboden;
- de tijd doorgebracht gedurende de rit naast de chauffeur of in de slaapcabine;
- de meertijd die de werknemer nodig heeft om de afstand af te leggen van en naar de plaats waar het voertuig zich bevindt indien dit niet op de gebruikelijke plaats is gestald;
- de wachttijden die verband houdt met de tol, quarantaine- of medische aangelegenheden;
- de tijd gedurende dewelke de werknemer aan boord of in de nabijheid van de wagen verblijft, ten einde de veiligheid van de wagen en de goederen te verzekeren, maar geen arbeid presteert;



Rijden



Beschikbaarheid



**Andere werkzaamheden
(buiten rijden)**



Rust

- de tijd gedurende welke geen arbeid verricht wordt maar tijdens dewelke de aanwezigheid aan boord of in de nabijheid van de wagen vereist is ten einde de verkeersreglementen na te komen of de verkeersveiligheid te verzekeren.

De beschikbaarheidstijden dienen geregistreerd te worden in de tachograaf met het symbool .

Voor onderbrekingen en rusttijden dient men gebruik te maken van het symbool .

De activiteit "rijden" wordt automatisch geselecteerd door de tachograaf van zodra het voertuig in beweging komt en dit zonder enige tussenkomst van de chauffeur.

Periodes van stilstand van het voertuig tijdens de diensttijd of dagtaak van de chauffeur moeten daarentegen nog altijd door de chauffeur zelf correct geregistreerd worden (als andere werkzaamheden, beschikbaarheidstijd of rusttijd) via de aanwezige pijltoetsen op de tachograaf.

De autoriteit, bevoegd voor de homologatie van tachografen, heeft toegestaan dat een pre-set optie voorzien wordt in de tachograaf die, op basis van een werkplaatskaart dan wel een bedrijfskaart, geactiveerd kan worden om een periode van stilstand van het voertuig automatisch te laten registreren als rusttijd.

Deze optie om een registratie van een periode van stilstand van een voertuig automatisch als rusttijd te registreren, neemt echter op geen enkel ogenblik de verantwoordelijkheid van de chauffeur weg om zijn activiteiten correct in de digitale tachograaf te registreren.

De verantwoordelijkheid van de chauffeur beperkt zich ook niet tot selecteren van de juiste symbolen voor zijn activiteiten, hij dient ook op een juiste manier zijn periodes van "inactiviteit" te registreren.

Bijkomend: Verordening 165/2014 heeft het doodsvonnis getekend voor de patronale attesten van inactiviteit (verlofbriefjes).

De chauffeur die zich niet bij zijn voertuig bevindt en daardoor de tachograaf waarmee het voertuig is uitgerust, niet kan bedienen, dient zijn onderbrekingen, rust, jaarlijks verlof en ziekteverlof nadien te registreren met behulp van de handmatige invoer waarmee de tachograaf is uitgerust.

Richtsnoer 5 van de Europese Commissie verduidelijkt:

"De verklaring is niet vereist voor activiteiten die door de tachograaf kunnen worden geregistreerd. De tachograafgegevens zijn de eerste en voornaamste informatiebron bij wegcontroles en het ontbreken van gegevens kan alleen worden verantwoord met een verklaring wanneer het om objectieve redenen onmogelijk was om tachograafgegevens, ook op handmatige wijze, te registreren."



DAGELIJKSE RIJTIJDEN

Duur van de dagelijkse rijtijd: 9 uur per dag (kan tweemaal per week verlengd worden tot 10 uur)

Voorbeeld:



Dag 1



Dag 2



Dag 3



Dag 4



Dag 5



Dag 6

3. RIJTIJDEN EN ONDERBREKINGEN

In de Verordening 561/2006 worden drie beperkingen opgelegd aan de rijtijd:

- de beperking van de « dagelijkse rijtijd »;
- de beperking van de « wekelijkse rijtijd »;
- de beperking van de « rijtijd per periode van twee opeenvolgende weken ».

De Verordening stelt ook dat de rijtijd onderbroken dient te worden door een pauze van 45 minuten na maximum 4 uur en 30 minuten rijden.

Uit Richtlijn 2002/15 volgt nog dat een pauze van 30 of 45 minuten dient genomen te worden na maximaal 6 arbeidsuren (rijtijd + andere werkzaamheden).

A. DAGELIJKSE RIJTIJD

De duur van de dagelijkse rijtijd wordt gedefinieerd als “de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd”.

- In beginsel mag de duur van de dagelijkse rijtijd mag niet meer zijn dan 9 uren.
- Zij kan evenwel tweemaal per week verlengd worden tot maximaal 10 uren.

Er is geen enkel bezwaar om deze verlenging toe te passen op twee opeenvolgende dagen.

“Week” betekent in dit kader “de periode tussen 00.00 uur op maandag en 24.00 uur op zondag”.

Het valt op te merken dat het perfect mogelijk is om binnen een periode van 24 uur twee dagelijkse rijtijden te beginnen zonder dat dit in tegenspraak is met de regelgeving (uiteraard op voorwaarde dat de regels met betrekking tot het onderbreken van de rijtijd en de dagelijkse rusttijden gerespecteerd worden).



B. ONDERBREKING VAN DE RIJTIJD (DE PAUZE)

Onder "onderbreking" dient elke periode waarin de chauffeur niet mag rijden en ook geen andere werkzaamheden mag verrichten en die uitsluitend dient om te rusten, verstaan te worden (= pauze).

Iedere chauffeur dient een aaneengesloten pauze van ten minste vijfenveertig minuten te nemen na een rijperiode van maximum vier en een half uur, tenzij hij zijn dagelijkse of wekelijkse rusttijd neemt.

Deze aaneengesloten pauze van vijfenveertig minuten kan eventueel vervangen worden door twee verschillende pauzes waarvan de eerste minimaal vijftien minuten en de twee minimaal dertig minuten duurt.

Men dient er in dat geval wel op te letten dat beide pauzes zodanig genomen worden dat na een rijperiode van 4 uur 30, een rijonderbreking van ten minste 45 minuten in acht is genomen.

Pauzes van minder dan vijftien minuten (geregistreerd in de tachograaf met het symbool ) worden niet in beschouwing genomen bij de berekening van de reglementaire onderbrekingen.

Een arrest van het Europees Hof van Justitie preciseerde verder dat, wanneer een chauffeur een volledige pauze van de rijtijd van 45 minuten (aaneengesloten of 15 + 30 minuten) genomen heeft, de berekening van de, gecumuleerde, rijtijd na deze 45 minuten opnieuw vanaf nul begint, ongeacht de voorafgaande duur van de rijperiodes of onderbrekingen van de chauffeur.

C. ONDERBREKING VAN DE ARBEIDSTIJD

De bepalingen van Verordening 561/2006 ('rij- en rusttijden') zijn ondergeschikt aan deze van de Richtlijn 2002/15 ('arbeidstijd') in de zin dat ze nog steeds vergeeten worden door een groot deel van de chauffeurs. En met reden: met uitzondering van woon-werk verplaatsingen met de vrachtwagen, **maakt de rijtijd deel uit van de arbeidstijd!**

Op het sociale niveau en voor loonarbeiders, zijn de essentiële punten van de Richtlijn 2002/15 omgezet in het Belgische recht door de CAO van 27 januari 2005 tot vaststelling van de loonvoorwaarden voor rijdend personeel (en vervangen door de CAO 177365/CO/140 van 17 november 2022).

Met het koninklijk besluit van 8 oktober 2012 werd de Richtlijn in België ook van toepassing op zelfstandige vervoerders.

Beschikbaarheidstijd (wachturen) wordt echter niet beschouwd als arbeidstijd. Hierdoor blijft de reikwijdte van Richtlijn 2002/15 op de arbeidstijd relatief beperkt. De Richtlijn bepaalt dat: "*Personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, in geen enkel geval langer werken dan zes uur achtereenvolgend zonder pauze. De arbeidstijd wordt onderbroken door een pauze van ten minste 30 minuten, indien het totaal aantal arbeidsuren zes tot negen uur bedraagt, en van ten minste 45 minuten, indien het totaal aantal uren meer dan negen uur bedraagt.*"

Gezien de onderbreking van de rijtijd (45 minuten na maximaal 4u30 te rijden) logischerwijze ook in aanmerking komt als een geldige 'pauze' (met uitzondering van enkele exceptionele gevallen zoals huis-aan-huis distributie) in de zin van Richtlijn 2002/15, is het probleem in feite reeds aan de bron geregeld!

Voorbeeld van twee dagelijkse rijtijden binnen een periode van 24 uur (na een dagelijkse of wekelijkse rust):



1. 05u00-09u30 - Rijden



2. 09u30-10u15 - Pauze



3. 10u15-14u45 - Rijden



4. 14u45-23u45 (Verkorte) dagelijkse rusttijd



5. 23u45-04u15 - Rijden

ONDERBREKING VAN DE RIJTIJD (PAUZE)



**WEKELIJKSE EN
TWEEWEEKLIJKSE
RIJTIJD**

56
uur

Week 1

+

34
uur

Week 2

=

90
uur

D. WEKELIJKSE EN TWEEWEEKLIJKSE RIJTIJD

De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan 56 uur.

Deze wekelijkse rijtijd wordt gedefinieerd als de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een week (= de periode tussen 00u00 op maandag en 24u00 op zondag).

De totale wekelijkse rijtijd mag in de periode van één week niet meer bedragen dan 56 uur (wat overeenkomt met 4 dagelijkse rijtijden van 9 uur en twee dagelijkse rijtijden van 10 uur).

Zij mag bovendien in de periode van twee opeenvolgende weken niet meer bedragen dan 90 uur.



4. RUSTTIJDEN

Bovenop de verplichte onderbreking van de rijtijd, voorziet Verordening 561/2006 ook twee vormen van rusttijden:

- De “dagelijkse rusttijden”;
- De “wekelijkse rusttijden”.

A. DAGELIJKSE RUSTTIJD

Binnen elke periode van 24 uur na het einde van de voorafgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet een chauffeur een nieuwe dagelijkse rusttijd genomen hebben.

Onder “dagelijkse rusttijd” dient verstaan te worden “de dagelijkse periode waarin een chauffeur vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een “normale dagelijkse rusttijd” en een “verkorte dagelijkse rusttijd” omvat”.

Men dient een onderscheid te maken tussen een “normale” en “verkorte” dagelijkse rusttijd.

1. DE NORMALE DAGELIJKSE RUSTTIJD

De **normale dagelijkse rusttijd** moet ten minste **11 achtereenvolgende uren** per periode van 24 uur bedragen.

De normale dagelijkse rusttijd kan ook opgesplitst worden in twee perioden, waarvan de eerste ten minste **drie ononderbroken uren** bedraagt en de tweede ten minste **negen ononderbroken uren**.

Indien het deel van de dagelijkse rusttijd dat binnen deze periode van vierentwintig uur valt, ten minste negen uur maar minder dan elf uur bedraagt, wordt de desbetreffende dagelijkse rusttijd beschouwd als een verkorte dagelijkse rusttijd.

DAGELIJKSE RUSTTIJDEN

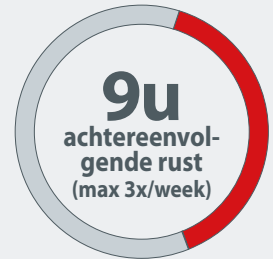
Normale dagelijkse rusttijd:



Normale, onderbroken, dagelijkse rusttijd:



verkorte dagelijkse rusttijd:



2. DE VERKORTE DAGELIJKSE RUSTTIJD

De normale dagelijkse rusttijd van 11 achtereenvolgende uren mag maximaal 3 maal tussen twee wekelijkse rusttijden beperkt worden tot 9 achtereenvolgende uren.

Een dagelijkse rusttijd mag eveneens worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd.

Indien het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat binnen die periode van 24 uur valt ten minste negen doch niet meer dan elf uur bedraagt, wordt deze dagelijkse rusttijd beschouwd als een verkorte dagelijkse rusttijd.

3. BEGELEIDING VAN EEN VOERTUIG VERVOERD PER TREIN OF FERRY

Zoals reeds gesteld moet de periode van de dagelijkse rusttijd, in beginsel, genomen worden in één aaneensluitende rustperiode en mag zij in geen geval onderbroken worden door een, zelfs een minieme (b.v. een verplaatsing tijdens de dagelijkse rustperiode naar een laad- of loskade), rijperiode.

Op deze algemene regel geldt echter een uitzondering in geval van de in- en uitlading van het voertuig op de trein of de in- of ontschepping van het voertuig op een ferryboot.

Onder "voertuig" dient in deze context verstaan te worden: "een motorrijtuig, trekker, aanhangwagen of oplegger of een combinatie van deze voertuigen".

De regelgeving werd lichtelijk gewijzigd door Verordening 2020/1054 en voorziet nu dat wanneer een chauffeur een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd neemt, **die rusttijd tweemaal onderbroken mag worden door andere activiteiten zolang die samen niet langer dan één uur duren.**

Tijdens die normale dagelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd moet de chauffeur evenwel kunnen beschikken over een slaapcabine, bed of slaapbank.

Wat de normale wekelijkse rusttijden betreft, geldt die afwijking alleen voor veerboot- of treinreizen indien:

- de geplande reis ten minste 8 uur zal duren; en
- de chauffeur toegang heeft tot een slaapcabine op de veerboot of de trein.

4. TIJD OM ZICH TE BEGEVEN NAAR EEN VRACHTWAGEN

Verordening 561/2006 onderscheidt de twee onderstaande situaties:

- De tijd die een chauffeur besteedt aan het reizen (verschillend van rijden) naar een plaats om controle te nemen over een vrachtwagen, of om terug te keren van deze plaats, **wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de chauffeur of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de chauffeur normalerwijze verbonden is**, bevindt, wordt niet geteld als rust of een onderbreking, tenzij:
 - de chauffeur reist met een veerboot of trein; en
 - een bed of slaapcabine ter beschikking heeft.
- De tijd die een chauffeur besteedt om met een voertuig dat buiten het toepassingsgebied van deze verordening valt, **te rijden van of naar een vrachtwagen die zich niet in de woonplaats van de chauffeur of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de chauffeur normalerwijze verbonden is**, bevindt, wordt geteld als "andere werkzaamheden".



B. DE WEKELIJKSE RUSTTIJD

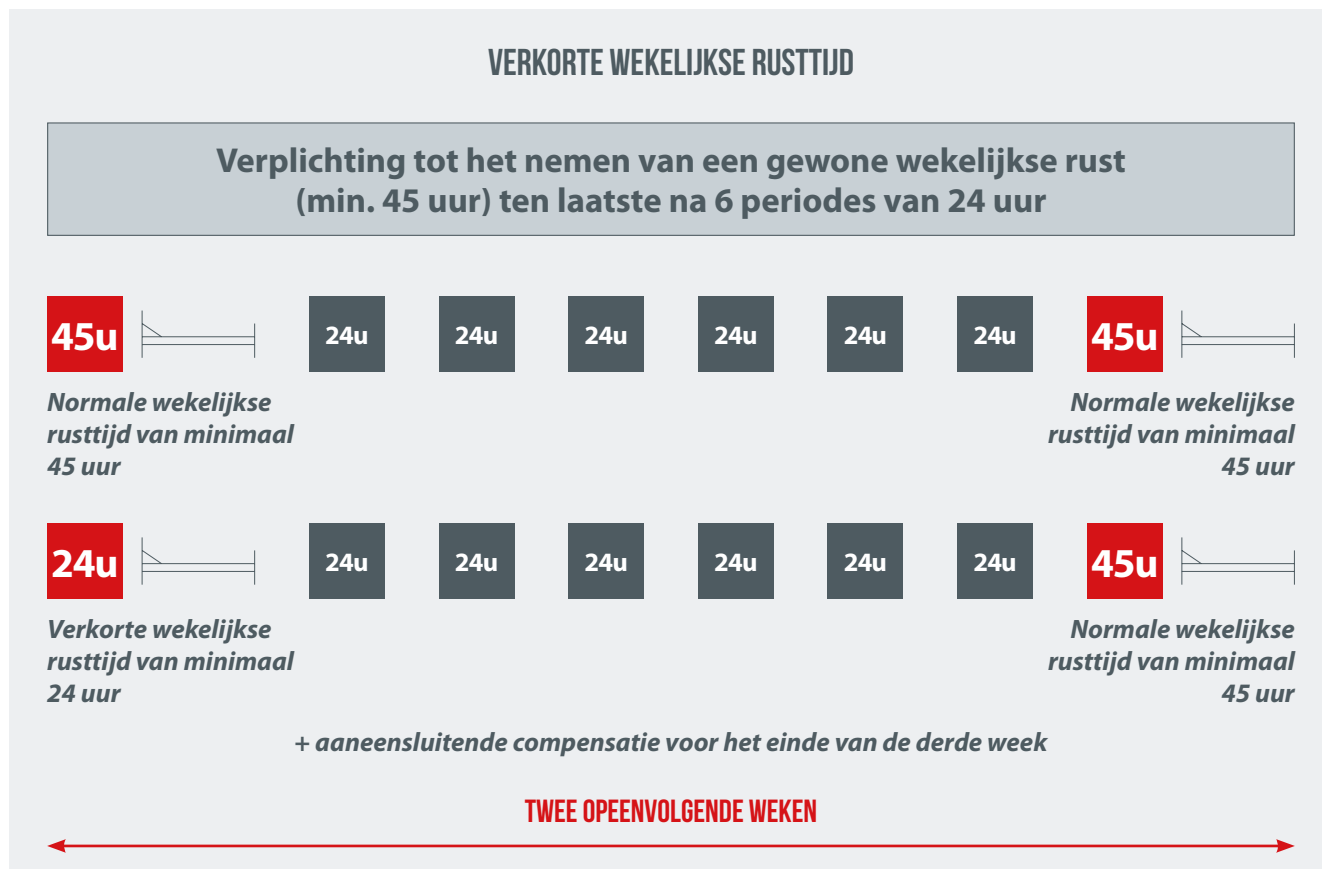
De meest belangrijke wijzigingen die ingevoerd werden door Verordening 2020/1054 hebben betrekking op de wekelijkse rusttijd.

Hoewel het onderscheid tussen de “normale” en “verkorte” wekelijkse rusttijd bewaard bleef, werd er wel een nieuw onderscheid gecreëerd tussen nationale en internationale chauffeurs.

De verlenging van de referentieperiode (van 3 naar 4 weken) voor internationale chauffeurs is een bijkomende belangrijke verandering.

1. DE NORMALE WEKELIJKSE RUSTTIJD

Onder de normale wekelijkse rusttijd verstaat men “de periode van rust van ten minste **45 uur** waarin de chauffeur vrijelijk over zijn tijd kan beschikken”.



RIJ- EN RUSTTIJDEN

DAGELIJKSE RIJTIJDEN

Duur van de dagelijkse rijtijd:
9 uur per dag (kan tweemaal
per week verlengd worden
tot 10 uur)
Voorbeeld:



Dag 1



Dag 2



Dag 3



Dag 4



Dag 5



Dag 6

ONDERBREKING VAN DE RIJTIJD (PAUZE)



WEKELIJKSE EN TWEE-WEKELIJKSE RIJTIJD



Week 1

+



Week 2

=



DAGELIJKSE RUSTTIJDEN

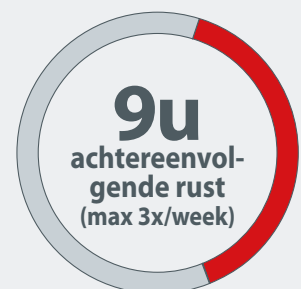
Normale dagelijkse rusttijd:



Normale, onderbroken, dagelijkse rusttijd:



verkorte dagelijkse rusttijd:



VERKORTE WEKELIJKSE RUSTTIJD

Verplichting tot het nemen van een gewone wekelijkse rust (min. 45 uur) ten laatste na 6 periodes van 24 uur



+ aaneensluitende compensatie voor het einde van de derde week

TWEE OPEENVOLGENDE WEKEN

WEKELIJKSE RUSTTIJD: INTERNATIONALE CHAUFFEURS

Mogelijkheid om twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden te nemen



AANEENSLUITEND

VIJF OPEENVOLGENDE WEKEN

2. DE VERKORTE WEKELIJKE RUSTTIJD EN COMPENSATIES

Onder de verkorte wekelijkse rusttijd verstaat men de periode van rust van minder dan **45 uur** waarin de chauffeur vrijelijk over zijn tijd kan beschikken en die wordt bekort **tot minimaal 24 achtereenvolgende uren** onder de volgende voorwaarden.

- Per periode van twee opeenvolgende weken neemt een chauffeur ten minste:
 - twee normale wekelijkse rusttijden; of
 - één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur;
- Een wekelijkse rusttijd mag niet later beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24uur te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd;
- Iedere reductie van wekelijkse rusttijden wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc moet worden genomen;
- De rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd moet aansluitend op een andere rusttijd van ten minste negen uur worden genomen.

3. INTERNATIONALE CHAUFFEURS

Een chauffeur die **internationaal goederenvervoer** verricht, mag buiten de lidstaat van vestiging **twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen** (van minstens 24 uur), op voorwaarde dat hij in een willekeurige periode van vier opeenvolgende weken ten minste vier wekelijkse rusttijden neemt, waarvan er ten minste twee normale wekelijkse rusttijden (van minstens 45 uur) zijn.

Een chauffeur wordt geacht een internationaal vervoer te verrichten indien de chauffeur de twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden begint buiten de lidstaat van de vestiging van de werkgever en buiten het land van zijn woonplaats.

Indien twee verkorte wekelijkse rusttijden opeenvolgend worden genomen, moet de volgende wekelijkse rusttijd voorafgegaan worden door een rusttijd ter compensatie van die twee verkorte wekelijkse rusttijden.

De normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden, mogen niet in een voertuig worden genomen. Zij moeten genomen worden in een passend gender-vriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen.

Kosten voor het verblijf buiten het voertuig dienen door de werkgever betaald te worden.



Vervoersondernemingen moeten het werk van chauffeurs zodanig plannen dat deze binnen elke periode van vier opeenvolgende weken kunnen terugkeren naar:

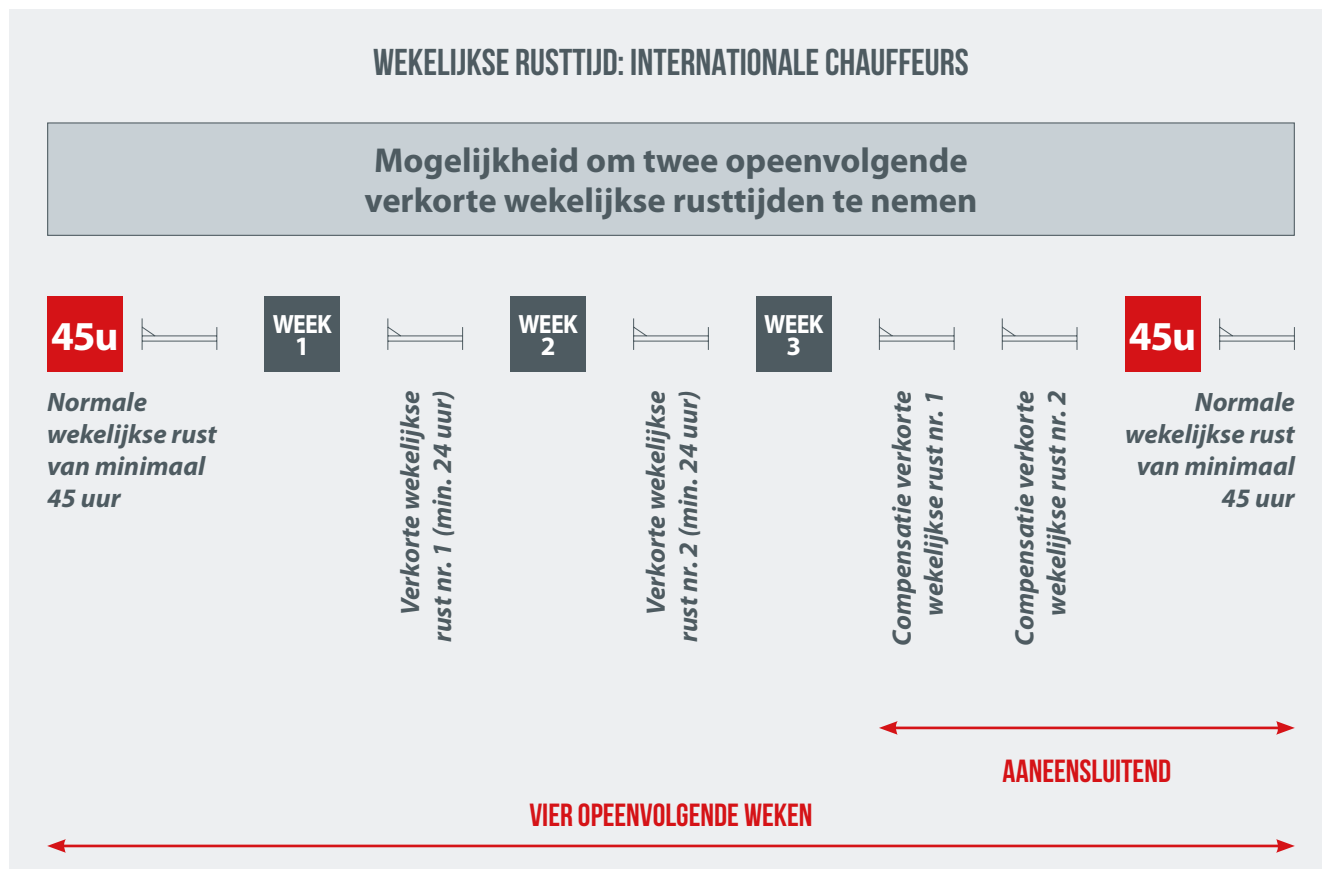
- de exploitatievestiging van de werkgever waar hij normaal gesproken gestationeerd is en waar hij zijn normale wekelijkse rusttijd begint in de lidstaat van vestiging van de werkgever, of
- naar zijn woonplaats,

zodat hij ten minste één normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd kan nemen.

Indien de chauffeur echter twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen, plant de vervoersonderneming het werk van de chauffeur zodanig in dat de chauffeur vóór het begin van de normale wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die ter compensatie wordt genomen, kan terugkeren.

De onderneming licht toe hoe zij die verplichting vervult en houdt de nodige stavingstukken hierover bij op haar zetel om deze op verzoek van de controleautoriteiten ter beschikking te kunnen stellen.

Een wekelijkse rusttijd die in twee weken valt, mag in één van beide weken geteld worden, maar niet in beide.





5. UITZONDERLIJKE OMSTANDIGHEDEN

Verordening 561/2006 voorziet dat de chauffeur mag afwijken van de regels inzake de rij- en rusttijden, voor zover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen op voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet in gevaar komt en teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken,

De chauffeur moet uiterlijk bij aankomst op een geschikte stopplaats de aard en de reden van een dergelijke afwijking manueel noteren op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

Indien men gebruikt maakt van zulke afwijkingen, dient men er rekening mee te houden dat zij zeer strikt geïnterpreteerd worden.

Deze afwijkingen bieden de chauffeur de mogelijkheid om, in zeer specifieke omstandigheden, tijdens het traject af te wijken van de regels inzake de rij- en rusttijden ten gevolge van specifieke voorvallen (b.v. uitzonderlijke atmosferische omstandigheden, technisch defect, ongewoon zware verstoringen van het verkeer,...).

Verordening 2020/1054 voorziet in een afwijking die chauffeurs in staat moet stellen om hun eigen woonplaats of de zetel van de onderneming te bereiken.

Verordening 561/2006 stelt nu uitdrukkelijk dat mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, de chauffeur in uitzonderlijke omstandigheden ook mag afwijken van de regels inzake de rij- en rusttijden, door de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal één uur te overschrijden om de exploitatievestiging van de werkgever of zijn woonplaats te kunnen bereiken voor het nemen van een wekelijkse rusttijd.

De chauffeur mag, onder dezelfde omstandigheden, de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal twee uur overschrijden, op voorwaarde dat onmiddellijk vóór het extra rijden een aaneengesloten onderbreking van 30 minuten is genomen, om de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de chauffeur te bereiken met het oog op het nemen van een normale wekelijkse rusttijd.

De chauffeur moet uiterlijk bij aankomst op de bestemming of op de geschikte stopplaats de reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op een afdruk van zijn controleapparaat.

Iedere verlenging van de rijtijd moet gecompenseerd worden door een equivalente periode van rust, die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc in combinatie met een rusttijd moet worden genomen.

6. DUBBELE BEMANNING

Onder het rijden met een dubbele bemanning dient verstaan te worden de situatie waarin er zich twee chauffeurs in het voertuig bevinden om het te besturen tijdens elke rijperiode tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd. Bij dubbele bemanning is de aanwezigheid van een andere chauffeur gedurende het eerste uur vrijblijvend, maar gedurende de resterende periode is zijn aanwezigheid verplicht.

A. DE DAGELIJKE (EN WEKELIJKE) RIJTIJD

Het rijden met een dubbele bemanning heeft geen invloed op de dagelijkse en wekelijkse rijtijd.

Net als bij enkelvoudige bemanning is de maximale dagelijkse rijtijd per chauffeur 9 uur (met eventueel tweemaal per week een verlenging tot 10 uur) en wekelijkse en tweewekelijkse rijtijd per chauffeur respectievelijk 56 en 90 uur.

B. ONDERBREKINGEN VAN DE RIJTIJD

De nieuwe Verordening 2020/1054 voorziet inzake de onderbreking van de rijtijd dat een chauffeur die deel uitmaakt van een dubbele bemanning een onderbreking van 45 minuten kan nemen in een voertuig dat door een andere chauffeur wordt bestuurd, mits de chauffeur die de onderbreking neemt, de chauffeur die het voertuig bestuurt, niet behulpzaam is.

C. DAGELIJKE RUSTTIJD

Verordening 561/2006 stelt hierover dat een chauffeur die deel uitmaakt van een dubbele bemanning, een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste 9 uur moet hebben genomen binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd.

Het valt echter op te merken dat de tijd die in het voertuig doorgebracht wordt slechts aanvaard wordt als dagelijkse rusttijd, indien het voertuig zelf stilstaat. M.a.w. ook al slaapt de tweede chauffeur effectief tijdens de rit (terwijl het ander bemanningslid het voertuig bestuurt), wordt deze tijdsperiode van de tweede chauffeur beschouwd als beschikbaarheidstijd en niet als dagelijkse rusttijd.

Evenzeer dient men te onthouden dat deze dagelijkse rusttijd bij een dubbele bemanning in de slaapcabine mag genomen worden, op voorwaarde dat het voertuig stil staat.

D. WEKELIJKE RUSTTIJD

Het gebruik van een dubbele bemanning heeft geen invloed op de wekelijkse rusttijd die iedere chauffeur in acht moet nemen.





7. TRUCKRUNS

Truckruns zijn “niet-commerciële parades voor charitatieve doeleinden waar vrachtwagenchauffeurs op geheel vrijwillige basis kinderen met een handicap in hun vrachtwagen meenemen voor een langzame rit door een stad of een aantal dorpen in België”.

Gezien deze activiteiten meestal tijdens het weekend plaatsvinden, zijn zij moeilijk te verzoenen met de verplichting van de gewone wekelijkse rusttijd van 45 uur. Zowel inzake de regelgeving als de praktische organisatie ervan.

Onder bepaalde strikte voorwaarden, kan men echter een vrijstelling bekomen van de verplichting om het verlies van een verplichte rustdag te compenseren en aldus een werkdag te verliezen.

Deze voorwaarden zijn terug te vinden in het besluit van de Europese Commissie van 22 juni 2012:

- a. In overeenstemming Verordening 561/2006 wordt België gemachtigd een uitzondering toe te staan op de wekelijkse rusttijd voor chauffeurs die maximaal 1 keer per jaar en op vrijwillige basis deelnemen aan een truckrun en als gevolg daarvan een kortere wekelijkse rusttijd nemen.
- b. België wordt gemachtigd deze chauffeurs als volgt vrijstelling te verlenen:
 - Schorsing van de eis om de verkorting van de wekelijkse rusttijd te compenseren door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc moet worden genomen.
 - De verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur is dus voldoende en de verkorting dient niet te worden gecompenseerd indien volgende regels gerespecteerd worden:
 - Tijdens de truckrun plaatst de chauffeur de tachograaf op « OUT » (Out of Scope) alsook voor de rit naar de truckrun en de rit terug naar de standplaats;
 - Na de truckrun vult de organisator het deelnameformulier in en handtekent dit. Er worden 3 formulieren opgesteld: 1 exemplaar voor de chauffeur van de truckrun, 1 exemplaar voor de werkgever en 1 exemplaar voor de collega-chauffeur die het voertuig dat werd ingezet bij de truckrun desgevallend bestuurt na de datum waarop de truckrun heeft plaatsgevonden;
 - Dit deelnameformulier is beschikbaar op de website van UPTR: www.uptr.be
 - Bij thuiskomst vult de chauffeur de totale duur en het totale aantal km in;
 - De chauffeur neemt het formulier mee in het voertuig samen met een afschrift van het besluit van de Commissie. Dit besluit kan u eveneens terugvinden op de website van UPTR.

DE TACHOGRAAF:

VERORDENING 165/2014

Het doel van Verordening 165/2014 van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, zoals gewijzigd door Verordening 2020/1054 van 31/07/2020, is het vastleggen van de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt om de naleving te verifiëren van:

- Verordening 1071/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen;
- Verordening 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg;
- Richtlijn 2002/15 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen;
- Richtlijn 92/6 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen;
- Richtlijn 92/106 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten;
- Richtlijn 96/71 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten;
- Richtlijn 2020/1057 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector.

1. DE DIGITALE TACHOGRAAF

Sinds 5 augustus 2005 is de digitale tachograaf verplicht in alle lidstaten van de EU, alsook in Zwitserland, IJsland, Noorwegen en Liechtenstein.

De digitale tachograaf dient geïnstalleerd te worden op alle voertuigen waarvan de MTM 3,5 ton overschrijdt, die voor de eerste keer in het verkeer werden gebracht vanaf 5 augustus 2005 en die door de chauffeurs zowel voor vervoer voor eigen rekening als voor vervoer voor rekening van derden gebruikt worden, waarop Verordening 561/2006 van toepassing is.

2. DE “SLIMME” TACHOGRAAF V1.0

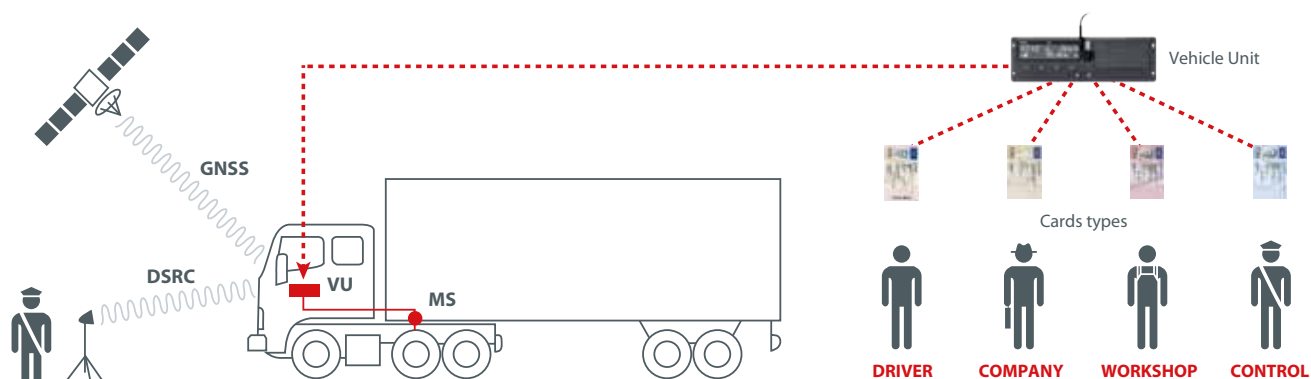
Vanaf 15 juni 2019 werden alle nieuw ingeschreven voertuigen die onderhevig zijn aan Verordening 165/2014 uitgerust met de eerste generatie van de “slimme” tachograaf.

Dit nieuwe model is beter beveiligd, kan verbinding maken met Intelligent Transport Systems en laat geolokalisatie van het voertuig toe.

Vroeger stelde Verordening 165/2014 hierover dat de positie van het voertuig automatisch geregistreerd moest worden, op onderstaande plaatsen of op de dichtstbijzijnde plaats waar er een satelliet signaal is:



Smart Tachograph



Bron: European Commission

- De plaats van het begin van de dagelijkse werktijd;
- Iedere drie uur van de bij elkaar opgetelde rijtijd;
- De plaats van het einde van de dagelijkse werktijd.

Door te voorzien dat de “slimme” tachograaf gegevens kan uitwisselen met de controleautoriteiten terwijl het voertuig aan het rijden is, is het duidelijk dat het vereenvoudigen van gerichte wegcontroles met vroegtijdige opsporing vanop afstand om manipulaties en misbruiken te detecteren, het doel is van deze nieuwe tachograaf.

Vanuit dat oogpunt bepaalt Verordening 165/2014, zoals gewijzigd bij Verordening 2020/1054, dat tijdens de communicatie uitsluitend gegevens worden uitgewisseld die nodig zijn voor gerichte wegcontrole van voertuigen met een tachograaf ten aanzien waarvan het vermoeden van manipulatie of misbruik bestaat. Die gegevens hebben betrekking op de volgende voorvallen of gegevens die door de tachograaf zijn geregistreerd:

- De meest recente inbreuk op de beveiliging;
- De langste stroomstoring;
- Fout in de sensor;
- Fout in de bewegingsgegevens;
- Tegenstrijdige bewegingsgegevens;
- Rijden zonder geldige kaart;
- Invoeren van kaart tijdens het rijden;
- Tijdafstellingsgegevens;
- Ijkgegevens, daaronder de gegevens van de jongste twee ijkingen;
- Kenteken;
- De door de tachograaf geregistreerde snelheid;
- Overschrijding van de maximale rijtijd.

De bevoegde controleautoriteit kan, op basis van de uitgewisselde gegevens, beslissen het voertuig en de tachograaf te controleren. In geen geval zal communicatie over vroegtijdige detectie op afstand van het in dit artikel beschreven type kunnen leiden tot automatische boeten of sancties voor de bestuurder of de vervoersonderneming.

De gegevens mogen enkel bewaard worden voor de duur van de wegcontrole en dienen ten laatste drie uur nadat ze zijn medegedeeld, gewist te worden, tenzij de gegevens wijzen op mogelijke manipulatie of misbruik van de tachograaf.

3. DE “SLIMME” TACHOGRAAF V2.0

De invoering van de tweede generatie tachografen vloeit voort uit Verordening 2020/1054. Sinds 2023 worden alle nieuw ingeschreven voertuigen standaard uitgerust met de slimme tachograaf v2.0.

De retrofit

Daarnaast golden retrofit-verplichtingen voor voertuigen die gebruikt werden voor het **internationaal vervoer**:

- **1 januari 2025**: vervanging van alle oudere (analoge en “oude” digitale) tachografen door v2.0;
- **18 augustus 2025**: ook voertuigen uitgerust met de slimme tachograaf v1.0 moesten overstappen naar v2.0.
- **Sinds 1 juli 2026** moeten ook bestelwagens vanaf 2,5 ton MTM die internationaal vervoer uitvoeren, uitgerust worden met een slimme tachograaf v2.0.

Dit betekent dat alle voertuigen waarop Verordening 561/2006 van toepassing is, verplicht uitgerust moeten zijn met de slimme tachograaf v2.0. indien zij grensoverschrijdend gebruikt worden. Enkel oude voertuigen die uitsluitend nationaal gebruikt worden, kunnen nog beschikken over een oudere versie tachograaf.

In de Verordening 1072/2009 wordt ‘internationaal vervoer’ als volgt gedefinieerd:

a) de verplaatsingen van een geladen voertuig waarvan het punt van vertrek en het punt van aankomst zich in twee verschillende lidstaten bevinden, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;

b) de verplaatsingen van een geladen voertuig vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;

c) de verplaatsingen van een geladen voertuig tussen derde landen met doorvoer via één of meer lidstaten, of

d) de lege ritten in verband met het onder a), b) en c) bedoelde vervoer."

De “slimme” tachografen v2.0 registreren de positie van voertuigen automatisch op onderstaande plaatsen of op de dichtstbijzijnde plaats waar er een satelliet-sigitaal is:

- De plaats van het begin van de dagelijkse werktijd;
- Telkens wanneer het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt;
- Telkens wanneer laad-of losactiviteiten met betrekking tot het voertuig worden verricht;
- Om de drie uur bij elkaar opgetelde rijtijd;
- De plaats van het einde van de dagelijkse werktijd.

Grensoverschrijdingen

Verordening 165/2014, zoals gewijzigd door Verordening 2020/1054, legt de nieuwe verplichting op aan chauffeurs om te registreren wanneer zij de grens oversteken. Deze registratie gebeurt automatisch met de “slimme” tachograaf v2.0, geïnstalleerd in voertuigen onderworpen aan Verordening 561/2006.

Het gebruik van oudere bestuurderskaarten is mogelijk en toegestaan in combinatie met een slimme tachograaf v2.0. Hoewel grensovergangen in dat geval niet altijd automatisch op de bestuurderskaart worden geregistreerd, vormt dit geen overtreding. De controlediensten zijn ervan op de hoogte dat deze gegevens dan rechtstreeks van de tachograaf moeten worden uitgelezen.





4. TACHOGRAAF VERPLICHT VOOR LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN (> 2,5 EN < 3,5 TON MTM)

De laatste maatregelen van het Mobility Package zullen in werking treden op 1 juli 2026. Zij zullen leiden tot vrij fundamentele wijzigingen voor ondernemingen die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken voor het uitvoeren van internationaal vervoer of cabotageactiviteiten.

A. INTERNATIONAAL TRANSPORT EN CABOTAGE

De verplichting geldt uitsluitend voor internationaal vervoer en cabotage. Sinds 1 juli 2026 is Verordening 561/2006 van toepassing op het *"wegvervoer van goederen in het internationale vervoer of bij cabotage, waarbij de toegestane maximummassa van het voertuig, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,5 ton bedraagt"*.

Enkel voor internationaal vervoer en cabotageactiviteiten is de installatie en het gebruik van een slimme tachograaf versie 2 (Smart Tacho V2) verplicht. Ook bij de lege ritten die plaatsvinden in dit kader, dient de tachograaf gebruikt te worden.

Zelfs al dient men uitgerust te zijn met een tachograaf, kan men deze voor ritten die uitsluitend op het nationaal grondgebied plaatsvinden op OUT zetten.

Voertuigen die louter nationaal worden ingezet dienen (vooralsnog) niet te beschikken over een tachograaf. België heeft er voorlopig nog niet voor gekozen om verder te gaan dan de Europese minimumnormen.

B. EIGEN REKENING VS. REKENING VOOR DERDEN

In tegenstelling tot de overige regelgeving inzake rij- en rusttijden, die uniform van toepassing is op voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton, dient hier te worden gewezen op een belangrijk onderscheid tussen vervoer voor eigen rekening en vervoer voor rekening van derden.

Het onderscheid tussen vervoer voor eigen rekening en vervoer voor rekening van derden is in dit kader zeer belangrijk: het vervoer van goederen, indien het vervoer niet wordt verzorgd voor rekening van derden, maar **voor rekening van de onderneming of de bestuurder, en het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt, blijft buiten het vizier van deze uitbreiding van het toepassingsgebied** van de rij- en rusttijden. De focus ligt op het vervoer van goederen voor rekening van derden.

De tekst van de verordening bevat geen criteria om te bepalen wat de hoofdactiviteit is. Volgens de FOD Mobiliteit zou men *"kunnen aannemen dat de 'andere werkzaamheden' minstens langer moeten duren dan de 'rijtijd'". In internationale controlerichtlijnen wordt echter een drempel van 30% gehanteerd. Dit percentage zou beoordeeld worden over een periode van 1 maand. Hoewel de wettelijkheid van dat criterium onzeker is, wordt uit voorzichtigheid aangeraden bij internationaal transport de tachograaf te gebruiken wanneer de rijtijd meer bedraagt dan 30% van de totale werkactiviteit van de laatste maand. Men moet echter ook ten alle tijde zorgen dat de rijtijd op de dag zelf niet hoger is dan de andere arbeidstijd (andere werkzaamheden) om binnen de bewoordingen van Verordening 561/2006 correct vrijgesteld te blijven."*

Anders gesteld is de uitbreiding van de regelgeving bijna uitsluitend gericht op het goederenvervoer voor rekening van derden. Zij zal bijgevolg van toepassing zijn op professionele transportondernemingen die vandaag, met lichte bedrijfs-

voertuigen, internationale leveringen, expresvervoer of distributieactiviteiten uitvoeren.

Deze ondernemingen zullen onder het toepassingsgebied van Verordening 561/2006 vallen, met de verplichting om een tachograaf van de nieuwste generatie te installeren.

C. CODE 95

Bestuurders van voertuigen tussen de 2,5 en 3,5 ton MTM dienen evenwel niet te beschikken over de code 95. Deze blijft pas vereist voor bestuurders van een voertuig met een MTM > 3,5 ton (eventuele verhogingen van deze MTM voor zero-emissie voertuigen buiten beschouwing gelaten).

D. VERKLARING VAN ACTIVITEITEN

Op de bestuurderskaart dient ieder uur verantwoord te zijn. Zodra een chauffeur zijn bestuurderskaart in de tachograaf steekt, vraagt het apparaat om handmatig de ontbrekende uren in te vullen.

Wanneer de manuele invoer om objectieve technische redenen niet mogelijk is, mag de bestuurder als alternatief een “verklaring van activiteiten” gebruiken. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer de bestuurder gedurende een lange periode ander werk heeft verricht en het invoeren van al die gegevens een onevenredige administratieve last zou vormen. Op die manier blijft een evenwicht behouden tussen de strikte registratieverplichting en de praktische haalbaarheid voor de chauffeur.

De Europese Commissie heeft het model van dergelijk formulier bepaald op basis van het Besluit 2009/959/EU. Het formulier is dus niet afgeschaft, maar dient als noodoplossing.

E. DETACHERING

Ondernemingen die onder deze regelgeving vallen, moeten voor bepaalde internationale vervoersactiviteiten een detachingsverklaring registreren via het IMI-platform (Internal Market Information System).

Deze verplichting geldt voor:

- cabotagevervoer;
- internationaal goederenvervoer tussen twee andere lidstaten dan de lidstaat van vestiging (cross-trade).

Een registratie is niet vereist voor:

- bilateraal vervoer tussen de lidstaat van vestiging en een andere lidstaat;
- transitvervoer, waarbij een lidstaat uitsluitend wordt doorkruist zonder laad- of losactiviteiten.

De registratie gebeurt uitsluitend via de module Road Transport – Posting Declaration van het IMI-platform.

Daarnaast moet de chauffeur tijdens het vervoer steeds een geldige kopie van de detachingsverklaring kunnen voorleggen. Deze mag zowel in papieren als in elektronische vorm worden bewaard.





5. DE TACHOGRAAF IN DE PRAKTIJK

A. DE TACHOGRAAF EN DE TACHOGRAAFKAARTEN

Het controlesysteem bestaat uit de (digitale of slimme) tachograaf zelf die verbonden is met een bewegingsopnemer. Hij bestaat verder uit een geheugen, een leesvenster, een verbinding voor gegevensoverbrenging, twee kaartlezers en een printer. Het geheugen van de tachograaf kan gegevens met betrekking tot het voertuig en zijn bestuurders van minstens 365 kalenderdagen opslaan. Drie geheime sleutels verzekeren de beveiliging van de registratie en de bewaring van de gegevens.

De digitale tachograaf werkt in combinatie met tachograafkaarten en registreert voornamelijk:

- De identiteit van de chauffeur;
- De gegevens over controle, kalibratie en reparatie van de tachograaf, onder meer de identiteit van de werkplaats;
- De activiteiten:
 - Rijtijden + symbool;
 - Beschikbaarheidstijden + symbool;
 - Rusttijden + symbool;
 - Andere werkzaamheden + symbool;
 - Onderbrekingen van de rijtijden + symbool.
- De snelheid van het voertuig;
- De gereden afstand;
- De onregelmatigheden.

De "slimme" tachograaf v1.0 registreert eveneens (automatisch) de plaats van vertrek en aankomst van een traject.

De "slimme" tachograaf v2.0 registreert ook, automatisch, de grensoverschrijdingen en de activiteiten met betrekking tot laad- en losplaatsen.

De gegevens worden op twee manieren opgeslagen: in het geheugen van de tachograaf en op de persoonlijke tachograafkaart van de chauffeur.

Deze **bestuurderskaart** houdt per chauffeur de rij- en rusttijdgegevens bij van minimaal 56 dagen.

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 waarschuwings-signaal.

Het bedrijf als gebruiker van dit voertuig moet met behulp van de eigen **bedrijfskaart** alle opgeslagen gegevens met betrekking tot het voertuig en het bedrijf uit het massageheugen van de digitale tachograaf downloaden en bewaren.

Ook om de digitale tachograaf te kunnen activeren, aan te zetten of te ijken is een speciale **werkplaatskaart** noodzakelijk. Tot slot geeft de **controlekaart** bevoegde agenten toegang tot de gegevens die in het geheugen van het apparaat en in de bestuurderskaart opgeslagen zijn, en/of laat toe ze te downloaden.

B. DIGITACH

In België is de vzw Instituut Wegtransport en Logistiek België (ITLB) door de Staat gemandateerd om, bij delegatie en onder controle van de Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, een openbare opdracht uit te voeren die erin bestaat het systeem voor het beheer en de afgifte van alle digitale tachograafkaarten m.b.t. de digitale tachograaf, te organiseren en uit te baten.

De dienst 'Digitach' van het ITLB staat in voor het afleveren van:

- Bestuurderskaarten aan chauffeurs die hun gewoonlijke verblijfplaats in België hebben;
- Bedrijfskaarten aan Belgische ondernemingen die opgenomen zijn in het KBO;
- Werkplaatskaarten aan erkende werkplaatsen;
- Controlekaarten aan bevoegde autoriteiten.

C. BESTUURDERS- EN BEDRIJFSKAARTEN

De kaarten hebben een geldigheid van maximaal 5 jaar. De **eerste aanvraag** voor een bestuurders- of bedrijfskaart dient te gebeuren bij Digitach. De aanvraag kan zowel per post als online gebeuren.

Indien men gebruik maakt van de **papieren formulieren** dient men 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 (op voorwaarde dat onmiddellijk bij ontvangst van de factuur de betaling werd verricht). Bij aanvragen **online** bedraagt de termijn **3 tot 5 werkdagen** (omdat de factuur online reeds kan betaald worden). Bijkomend bestaat ook de optie voor levering van de kaart in 'express mode' waardoor de termijn slechts **2 tot 3 werkdagen** is.

De aanvraag voor **vernieuwing** kan ten vroegste twee maand maar moet uiterlijk **15 werkdagen voor de vervaldatum van de huidige kaart** gedaan worden. De aanvraag voor **vervanging** in geval van verlies of diefstal of van slechte werking van de bestuurderskaart moet binnen zeven dagen ingediend worden bij Digitach.

- In geval van slechte werking van de bestuurderskaart moet de houder de kaart aangetekend terugsturen met het oog op verdere analyse.
- In geval van verlies of diefstal moet een verklaring van onvrijwillige buitenbezitstelling uitgereikt door de politie bij de aanvraag gevoegd worden.
- In geval van diefstal in het buitenland moet eveneens een verklaring uitgereikt worden door de bevoegde diensten uit het land waar de diefstal heeft plaatsgevonden.
- Zolang de chauffeur bij verlies, diefstal, beschadiging of slechte werking niet over een nieuwe bestuurderskaart beschikt, dient hij de rij- en rusttijden bij te houden met behulp van print-outs uit de digitale tachograaf. De bestuurder moet 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, alsook op het einde van zijn rit 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.
- De bestuurder kan bij verlies, diefstal, beschadiging of slechte werking **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.





D. FINANCIËLE TUSSENKOMST VAN HET SFTL

Het SFTL biedt werkgevers (die ressorteren onder het PC 140.03) een tussenkomst in de aankoop van de **bestuurderskaart** voor de digitale tachograaf. Dit aanbod geldt enkel voor arbeiders van de sector transport en logistiek behorende tot RSZ-categorie 083. Deze tussenkomst wordt slechts **éénmaal per geldigheidsperiode van 5 jaar** betaald. Je dient de **volledige aankoopkost inclusief btw** voor jouw rekening te nemen en de terugbetaling bij het SFTL aan te vragen.

Voor bestuurderskaarten die in **België** uitgereikt zijn, bedraagt de tussenkomst **53,72 euro**. Voor bestuurderskaarten die in het **buitenland** uitgereikt zijn, bedraagt de tussenkomst maximaal **65 euro**. Je vult het formulier 'Aanvraag financiële tussenkomst bestuurderskaart voor digitale tachograaf' volledig in, ondertekent het en stuurt het op naar het SFTL. Het SFTL ontvangt het ingevulde formulier **binnen een periode van 3 jaar** vanaf de geldigheidsdatum van de bestuurderskaart.

E. DOWNLOADEN VAN DE GEGEVENS VAN DE TACHOGRAAF EN DE BESTUURDESKAART

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.

Deze gegevens uit het geheugen van de voertuigunit van alle voertuigen van eenzelfde bedrijf worden bewaard op eenzelfde beveiligde plek waartoe slechts gerechtigde personen toegang hebben. Het bedrijf bewaart volgens de reglementering de overgebrachte gegevens ten minste **vijf jaar**.

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 als "elke kalenderdag waarop de kaart wordt gebruikt of waarvoor de bestuurder handmatig activiteiten heeft ingevoerd." Deze gegevens uit het geheugen van de bestuurderskaart van alle door dit bedrijf tewerkgestelde bestuurders worden bewaard op eenzelfde beveiligde plek waartoe slechts gerechtigde personen toegang hebben. Het bedrijf bewaart volgens de reglementering de overgebrachte gegevens ten minste **vijf jaar**.

In de boetecatalogus (koninklijk besluit 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) is geen enkele boete voorzien indien de gegevens van de tachograaf of de bestuurderskaart niet tijdig worden overgebracht naar een beveiligd extern medium. Dit is evenwel geen vergissing in hoofde van de wetgever. De boetecatalogus bevat een (uitgebreide) lijst aan inbreuken waarvoor de controlediensten een onmiddellijke inning kunnen voorstellen. Deze lijst is echter niet exhaustief.

Indien controlediensten vaststellen dat de gegevens van de tachograaf of bestuurderskaart niet tijdig werden uitgelezen, wordt er automatisch een proces-verbaal opgesteld en behoort een onmiddellijke inning tot de mogelijkheden.

De boete voor zulke inbreuk is terug te vinden in artikel 46 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden: "De inbreuken op Verordening 561/2006, Verordening 165/2014, de AETR en dit besluit, vastgesteld in België of aangegeven door de bevoegde overheid van een andere lidstaat of van een derde land, worden bestraft overeenkomstig de artikelen 2 en 2bis van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de

internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg of de artikelen 4 en 4bis van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, ook als de inbreuk is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land, al naargelang zij betrekking hebben op het gebruik van de tachograaf of op zijn technische kenmerken."

De verplichting tot overbrenging van de gegevens wordt voorzien in artikel 34 van hetzelfde koninklijk besluit:

- *De in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens worden door het bedrijf overgebracht naar een beveiligd extern opslagmedium ten minste om de twee maanden te rekenen vanaf de laatste overbrenging. Indien het voertuig uit het verkeer wordt genomen of ter beschikking wordt gesteld van een ander bedrijf in welke vorm dan ook, worden de in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens overgebracht voor de lopende periode sinds de laatste overbrenging.*
- *De in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen gegevens worden overgebracht naar een beveiligd extern opslagmedium ten minste om de eenentwintig dagen, te rekenen vanaf de laatste overbrenging. 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 voor de kaart voor vervanging of vernieuwing naar de bevoegde instantie teruggestuurd wordt.*

Een overbrenging van de gegevens over een bepaalde periode kan door onderstaande controleambtenaren geëist worden:

1. het personeel van het operationele kader van de federale politie en van de lokale politie;
2. de ambtenaren van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, bekleed met de hoedanigheid van gerechtelijke politie;
3. de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen;
4. de sociale inspecteurs en sociale controleurs die toezien op de sociale wetten van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.
5. de sociale inspecteurs en sociale controleurs van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Gezien er geen onmiddellijke inning voor deze inbreuk bestaat, zal het aan de rechter toekomen om te oordelen welke straf opgelegd zal worden binnen de grenzen van artikel 2 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg: **"De overtredingen van de besluiten die genomen werden bij toepassing van artikel 1 van deze wet worden gestraft met een *gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van vijftig tot tienduizend euro*, of slechts een van beide straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding"**.

De rechter heeft dus een brede beoordelingsvrijheid bij het uitspreken van een straf voor wat vaak eenvoudigweg een administratieve vergetelheid kan zijn.

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden vervoelvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande en schriftelijke toestemming. Ondanks het feit dat de samenstelling van deze uitgave met de meeste zorg werd samengesteld, is de juistheid van de vermeldingen mede afhankelijk van informatie die ons door derden werd verstrekt. Indien deze uitgave dan ook onjuistheden zou bevatten kan noch de auteur, noch de uitgever enige aansprakelijkheid aanvaarden. Deze uitgave werd redactioneel afgesloten op 31/08/2026. @ copyright Michaël Reul

BRONNEN

- Verordening 2020/1054
- Verordening 561/2006 en K.B. van 17 oktober 2016
- Verordening 165/2014
- Richtlijn 2002/15, CAO van 27 januari 2005 en CAO van 17 november 2022
- Syllabus ITLB inzake rij- en rusttijden
- Digitach
- FOD Mobiliteit



UPTR & PARTNERS

Een professionele verdediging van uw belangen, informatie die er toe doet, efficiënte dienstverlening en geëngageerde partners voor de Belgische transporteurs en logistieke ondernemers!



UNIE VAN PROFESSIONELE TRANSPORTEURS EN LOGISTIEKE ONDERNEMERS

BRUSSEL

Havenlaan 104-106
1000 Brussel
T. 02 420 54 56

KORTRIJK

Engelse Wandeling 2
Bus K07G
8500 Kortrijk
T. 056 60 17 38

GENT

Dublinstraat 35
Bus 014
9000 Gent
T. 09 218 17 70

LUIK

Z.I. des Hauts-Sarts
Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal
T. 04 361 40 90

E-mail: info@uptr.be • Website: www.uptr.be • LinkedIn: [UPTRBE](https://www.linkedin.com/company/uptrbe)