

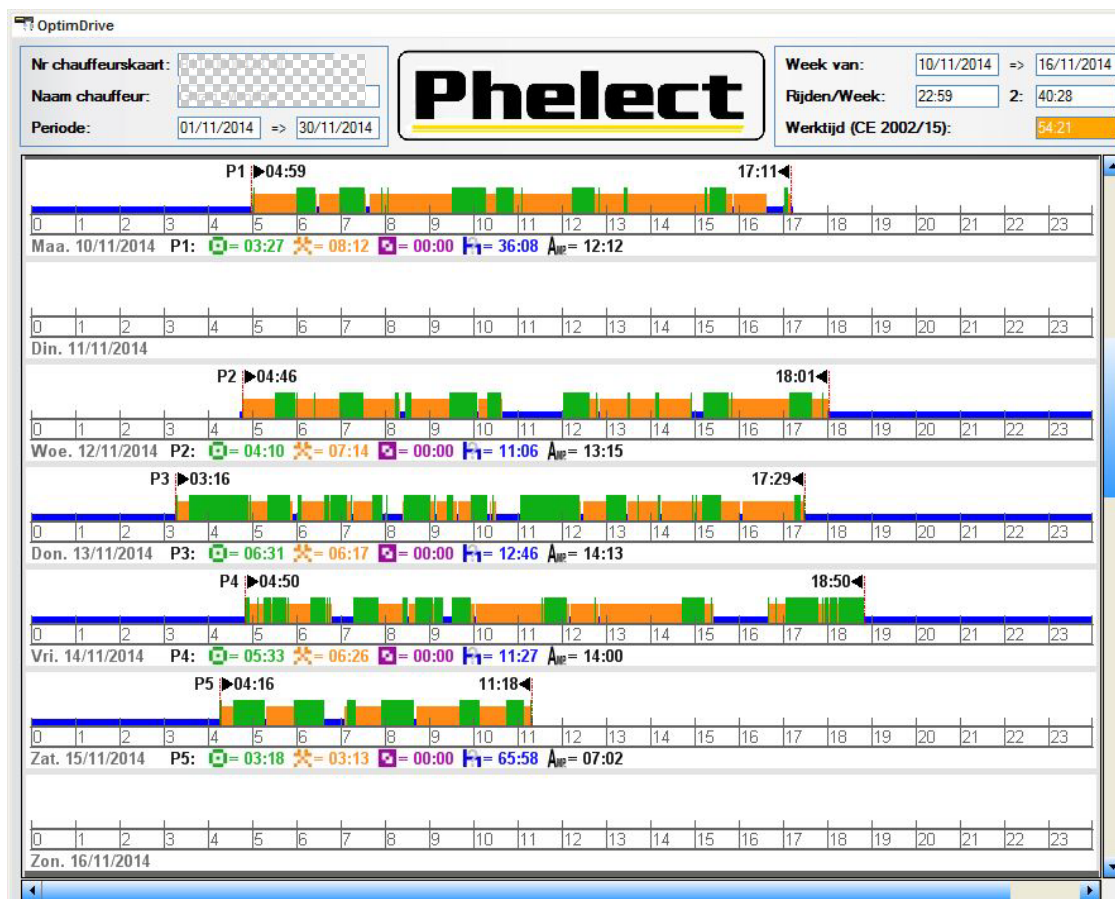
VERMIJD OVERTREDINGEN BIJ KEUZE VAN DE ACTIVITEIT BESCHIKBAARHEID

De activiteit "beschikbaarheid" (☑) werd in het verleden voornamelijk gebruikt in geval van rijden in ploegen. Ter herinnering, volgens richtlijn 2002/15/EG (artikel 3b) omvat "beschikbaarheidstijd" het volgende: "andere perioden dan pauzes of rusttijden, waarin de mobiele 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..." Periodes die in werkelijkheid overeen kwamen met "beschikbaarheid" werden door de chauffeur geregistreerd als de activiteiten "arbeid" (⚙) of "rust" (☑) met problemen als gevolg. Inderdaad, indien de controles zich enkel richten tot de rij- en rust tijden (verordening 561/2006) vormt dit geen probleem. Maar de controles worden steeds strikter en ze controleren nu ook de naleving van de arbeidstijd/werktijd (richtlijn 2002/15/EG of ook wel de "Work Time Directive" of WTD genoemd). Onder arbeidstijd (werktijd) moet men de som van de "rijtijd" (⌚) en "arbeid" (⚙) verstaan.

De volgende voorbeelden, gebaseerd op werkelijke situaties, omschrijven de gevaren indien men de activiteit "beschikbaarheid" niet gebruikt.

Voorbeeld 1: hoofdzakelijk "arbeid" geselecteerd

Het voorbeeld hieronder toont een chauffeur die, buiten de periodes dat hij aan het rijden is, hoofdzakelijk de activiteit "arbeid" geselecteerd heeft. Dit heeft tot gevolg dat de chauffeur betreffende zijn wekelijkse werktijd aan 54u21 zit ondanks dat hij die week maar 4.5 dagen gewerkt heeft. Zijn gemiddelde van 48u per week is deze week dus al ruim overschreden. Het voorbeeld toont ook dat de chauffeur de rustpauzes volgens richtlijn 2002/15/EG niet gerespecteerd heeft. Hij heeft echter geen enkele overtreding gemaakt tegen de rij- en rust tijden (EG 561/2006):

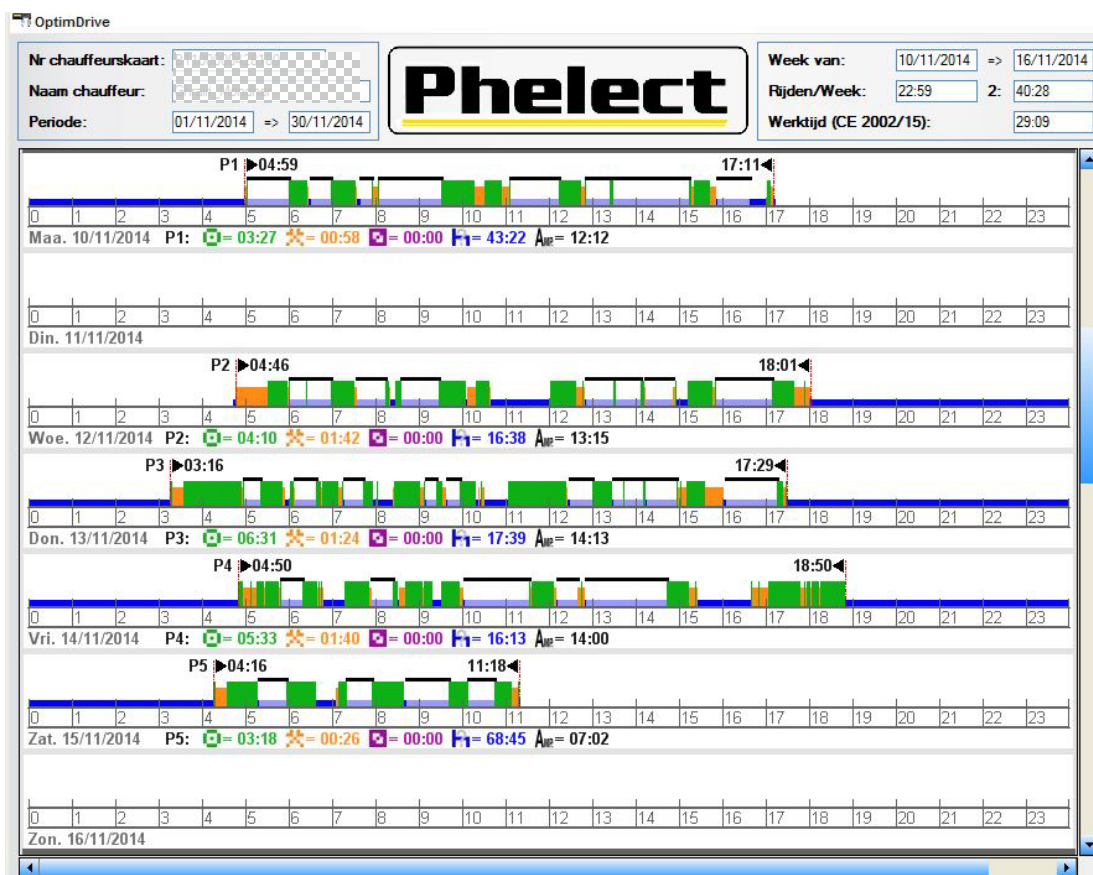


De risico's die we uit dit voorbeeld kunnen afleiden zijn de volgende:

- Het overschrijden van de wekelijkse werktijd volgens richtlijn 2002/15/EG (artikel 4a), waaruit blijkt dat de gemiddelde wekelijkse werktijd "... de 48 uur niet overschrijdt. De maximale wekelijkse arbeidstijd mag alleen dan tot 60 uur worden verhoogd, wanneer over een periode van vier maanden het gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden."
- Het niet respecteren van de pauzes volgens richtlijn 2002/15/EG (artikel 5), waaruit blijkt dat personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, "...in geen enkel geval langer werken dan zes uur achtereen 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."

Voorbeeld 2: hoofdzakelijk gebruik van de activiteit "rust"

Voorbeeld 2 is een aanpassing van het eerste voorbeeld waarin de chauffeur nu hoofdzakelijk de activiteit "rust" geselecteerd heeft. Het voorbeeld toont dat ten opzichte van het vorige voorbeeld de wekelijkse werktijd ruimschoots onder de 48u blijft. (29u09 in plaats van 54u21):

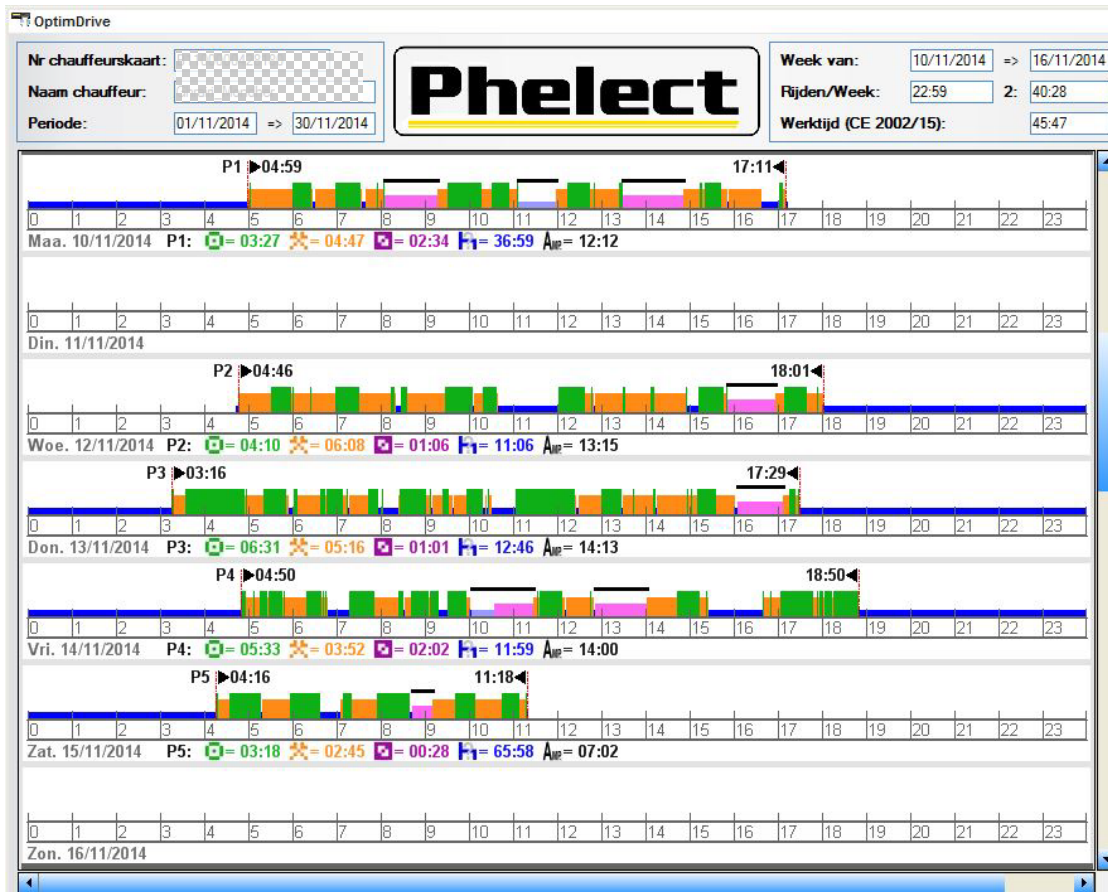


De risico's die we uit dit voorbeeld kunnen afleiden zijn de volgende:

- De chauffeur moet in principe exact betaald worden zoals zijn prestaties geregistreerd door de tachograaf of, in andere sectoren, moeten de aan de chauffeur betaalde uren gerechtvaardigd kunnen worden door de door de tachograaf opgeslagen gegevens. Indien de chauffeur dus de activiteit "rust" selecteert in plaats van de activiteit "beschikbaarheid" is deze ofwel niet betaald gedurende deze periodes, terwijl dat wel het geval zou moeten zijn, ofwel is hij betaald zoals het moet, maar neemt de firma risico's op boetes omdat de gepresterde uren (volgens de tachograaf) niet overeen komen met de betaalde uren.
- Afhankelijk van de sector is het, in geval van controle, dikwijls moeilijk, zo niet onmogelijk, voor de chauffeur om te kunnen bewijzen dat hij in de loop van de dag verschillende periodes met "rust" genomen heeft die conform zijn met verordening 561/2006 („rust”: iedere ononderbroken periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken).

Voorbeeld 3 : de activiteit “beschikbaar” weldoordacht geselecteerd

Voorbeeld 3 is ook een aanpassing van het eerste voorbeeld maar waarin de chauffeur weldoordacht de activiteit “beschikbaar” heeft geselecteerd. Dit voorbeeld toont dat de wekelijkse werktijd onder de 48u terecht gekomen is (45u47 in plaats van 54u21) en dat de rusttijd volgens richtlijn 2002/15/EG gerespecteerd is. Dit voorbeeld toont dus dat het gebruik van de activiteit “beschikbaar” er voor zorgt dat de chauffeur in orde is met richtlijn 2002/15/EG betreffende de arbeidstijd, en dit zonder in aanvaring te komen met verordening 561/2006 over de rij- en rust tijden, en met naleving van de wetgeving betreffende de uitkeringen.



OPGELET: de tachografen van het merk VDO, de huidige versie 2.2 inbegrepen, en ook de oudere generaties van de Stoneridge tachografen interpreteren de activiteit “beschikbaarheid” op dezelfde manier als de activiteit “rust” voor het berekenen van de pauzes en accepteren dus beide activiteiten als geldige pauze. Met andere woorden, de teller voor de ononderbroken rijtijd, (van maximum 4u30) zal gereset worden zowel na 45 minuten (of 15 + 30 minuten) “rust” (☞) als na 45 minuten “beschikbaarheid” (☑) wat uiteraard kan leiden tot overtredingen van de chauffeurs omdat **de tachograaf verkeerdelijk aangeeft dat er terug gereden mag worden.**

De oorzaak van dit probleem ligt bij een oud interpretatie verschil van verordening 561/2006 door de bestuurders van de verschillende lidstaten. De nieuwe verordening 165/2014 **laat geen interpretatie meer** toe en verplicht duidelijk dat de tijd van onderbreking en rust moet genomen worden met ☞ als symbool (verordening 165/2014, artikel 34, paragraaf 5b). Stoneridge heeft, sinds eind 2014, dan ook een nieuwe parameter toegevoegd in zijn digitale tachograaf SE5000 exact Duo² (7.5) waardoor beschikbaarheid niet meer geaccepteerd zal worden voor de berekening van pauzes en er dus **correcte informatie aan de chauffeur getoond kan worden.**

Let er wel op dat deze parameter, weergegeven als ☑ = ☞, standaard op « Ja » staat. Vergeet deze parameter dus niet op « Nee » te zetten. Dit kan gedaan worden via het menu van de tachograaf indien er een bedrijfs- of werkplaatskaart in de tachograaf zit. Hiervoor moet u in het tacho menu gaan naar Instelling/DDS-Instell./☑ = ☞ → Ja.

Het is ook belangrijk om te weten dat **de Stoneridge SE5000 Exact Duo² tachograaf de enigste** is die richtlijn 2002/15/EG betreffende de arbeidstijden integreert in hun “DDS” systeem, de real-time rij hulp (Driver Decision Support). Deze functie die u waarschuwt bij het maken van overtredingen, “DDS”, is beschikbaar op alle actuele stoneridge tachografen en helpt de chauffeur om zich **tegelijktijd** te houden aan de wetgeving omtrent de rij- en rust tijden (561/2006) en **ook** aan deze over de arbeidsduur (2005/15/EG).

Phelect sprl/bvba

Z.I. des Plénesses – rue des Trois Entités 15

B-4890 Thimister-Clermont

☎ +32 (0)87 / 56 02 74 - ☎ +32 (0)87 / 56 02 73 - 📠 0439.839.075

✉ info@phelect.be - www.phelect.be