

Format Rij- en rusttijden en vigerende wetgeving (Versie 1-1-2016)

Inleiding:

In het Veiligheidsdocument van SKTB is de volgende bepaling opgenomen:

Handhavingafspraken met ILT

SKTB heeft met ILT handhavingafspraken gemaakt met betrekking tot de naleving van rij- en rusttijden en vigerende wetgeving. Deze afspraken gelden voor elke keurmerkhouders en zijn erop gericht om als keurmerkhouders samen een realiseerbaar en acceptabel resultaat te bereiken. Het streven is dat ieder bedrijf geheel aan de wet voldoet en daar hoort een percentage kernovertredingen van 0 % bij. Voor 2013 hanteert SKTB als acceptabele bovengrens een percentage kernovertredingen van maximaal 8 %. In overleg met het Centrale College van Deskundigen zal jaarlijks in november het acceptabele maximumpercentage voor het volgende jaar worden vastgesteld. Het streven is om dit de komende jaren jaarlijks naar beneden bij te stellen. De doelstelling hiervan is dat SKTB op termijn een collectief convenant voor de keurmerkhouders kan sluiten met ILT. De volgende afspraken zijn van toepassing:

1. De keurmerkhouders houdt een overzicht bij van alle ritten die tachograafplichtig zijn. Het Keurmerk Touringcarbedrijf bepaalt op basis van haar vervoersrisicoanalyse welke en hoeveel ritten uitgevoerd op een voertuig met een analoge tachograaf een representatief beeld geven en analyseert deze ritten alsmede alle ritten uitgevoerd op een voertuig met digitale tachograaf.
2. Het Keurmerk Touringcarbedrijf stuurt tenminste jaarlijks, op basis van een door SKTB beschikbaar gesteld format, de navolgende informatie over de analyse rij- en rusttijden en vigerende wetgeving naar SKTB:
 - * totaal aantal tachograafplichtige ritten uitgevoerd in twaalf aaneengesloten maanden;
 - * aantal voertuigen in het wagenpark uitgerust met een analoge tachograaf respectievelijk met een digitale tachograaf;
 - * totaal aantal vastgestelde overtredingen met een onderverdeling in overtredingen op basis van een format van SKTB;
 - * een toelichting op de ontwikkeling / bijzonderheden van de naleving rij- en rusttijden en vigerende wetgeving ten opzichte van de voorgaande jaren;
 - * bij de audit stelt het Keurmerk Touringcarbedrijf deze informatie beschikbaar aan de certificatie-instelling;
3. De keurmerkhouders voert de analyses tenminste op een maandelijkse basis uit.
4. De keurmerkhouders bespreekt vastgestelde overtredingen met de betreffende chauffeur en treft verbetermaatregelen;
5. De keurmerkhouders bespreekt vastgestelde overtredingen met de planning en treft verbetermaatregelen;
6. De keurmerkhouders controleert of de maatregelen ter verbetering resultaat hebben;
7. Overgangsbepaling: Voorafgaande aan de initiële audit dient het bedrijf volgens genoemde werkwijze een eerste analyse rij- en rusttijden en vigerende wetgeving over een periode van zes aaneengesloten maanden uitgevoerd te hebben. Deze periode dient maximaal drie maanden voor de auditdatum afgelopen te zijn.

Het genoemde format treft u hierbij aan.

Uw ingevulde format kunt u zenden naar: info@sktb.nl. U ontvangt binnen een week een bevestiging van ontvangst van SKTB. Ontvangt u geen bevestiging, dan wordt u verzocht om contact op te nemen met SKTB.

Format Rij- en rusttijden en vigerende wetgeving SKTB

1. Naam Keurmerk Touringcarbedrijf:
Naam en functie contactpersoon:
Telefoonnummer contactpersoon:
Mailadres contactpersoon:
2. Periode waarop de rapportage betrekking heeft (*):
3. Totaal aantal tachograafplichtige ritten uitgevoerd in twaalf aaneengesloten maanden:
4. Totaal aantal tachograafplichtige voertuigen in het wagenpark (*) met onderverdeling in voertuigen met digitale tachograaf en analoge tachograaf?
5. Hoe luidt uw actuele vervoersrisicoanalyse (*)?
6. Hoeveel overtredingen (absoluut en percentage) zijn er in de rapportageperiode in totaal vastgesteld (*)?
Welke onderverdeling van de overtredingen kan u maken (absoluut en percentage) ?
 - Dagelijkse arbeidstijd en rusttijd;
 - Dagelijkse pauzetijd:
 - Dagelijkse rijtijd (opgesplitst in 9 uur rijtijd en 2 x per week 10 uur rijtijd):
 - Wekelijkse rijtijd:
 - Totale rijtijd gedurende iedere twee opeenvolgende weken:
 - (verkorte) Wekelijkse en tweewekelijkse rust:
 - Samenloop:
7. Welke ontwikkeling van de naleving ten opzichte van de voorafgaande jaren is er? (*)
8. Welke bijzonderheden in de naleving zijn zichtbaar (*)?
9. Welke andere overtredingen zijn vastgesteld bij de naleving van de vigerende wet- en regelgeving (*)?
10. Zijn uw touringcars betrokken geweest bij een calamiteit met lichamelijk letsel tot gevolg?
11. Is uw bedrijf in de rapportageperiode nog gecontroleerd door ILT. JA / NEE (**)
Zo ja, wat was de uitkomst en hoe verhouden de bevindingen van ILT zich tot de eigen bevindingen?
12. Ruimte voor opmerkingen:

(* = zie toelichting) (** = doorhalen wat niet van toepassing is)

Toelichting op de vragen van het format:

Vraag 2: Bijvoorbeeld 1-1-2012 t/m 31-12-2012 of 1-5-2012 t/m 30-4-2013. Deze periode hoeft niet samen te vallen met de auditdatum. U dient na erkenning in het vervolg binnen het Nieuwe Keurmerk tenminste jaarlijks het ingevulde format met de resultaten van de voorgaande twaalf maanden naar SKTB te sturen.

Vraag 4: Bijvoorbeeld 7, waarvan 2 d.t. en 5 analoog. Indien binnen de rapportageperiode de samenstelling is gewijzigd, kunt u dit vermelden. Voorbeeld: Mei 2012 vervanging voertuig met analoge tachograaf door voertuig met d.t. Nieuwe samenstelling: 3 d.t. en 4 analoog. Wordt een voertuig met d.t. ingeruild voor een ander voertuig met d.t., dan hoeft u dit niet te melden.

Vraag 5: Ieder bedrijf is verschillend en daarmee varieert ook de vervoersrisicoanalyse op basis waarvan het bedrijf uit de ritten met analoge tachograaf die ritten heeft geselecteerd die gecontroleerd zijn, omdat ze risicovol zijn. Gedurende de tijd kan de vervoersrisicoanalyse binnen het bedrijf aangepast worden aan verschuivende risico's. Of een aanpassing wenselijk is, zal blijken uit de soort overtredingen, de percentages en de analyse.

Vraag 6: Uw antwoord heeft betrekking op alle ritten uitgevoerd met de voertuigen met digitale tachograaf plus die ritten met analoge tachograaf, die op basis van de vervoersrisicoanalyse risicovol zijn en daarom gecontroleerd zijn.

- Dagelijkse arbeidstijd en rusttijd: deze overtredingen worden hier in de rapportage samengevoegd, terwijl de analyse separate cijfers zal geven. Een overschrijding van de arbeidstijd levert echter automatisch een te korte dagelijkse rust op.
- Dagelijkse pauzes: een te korte pauzetijd levert automatisch een overschrijding van de aaneengesloten rijtijd op. Dubbeltellingen moeten voorkomen worden.
- Dagelijkse rijtijd: dagelijkse rijtijd mag 2 x per week 10 uur bedragen. Komt dit in een week vaker voor, dan wordt het een overtreding. Bij de analyse moet daar rekening mee gehouden worden.
- Wekelijkse rijtijd: een overtreding van de wekelijkse rijtijd is altijd het gevolg van een overtreding van de dagelijkse rijtijd. De overtreding wekelijkse rijtijd moet wel gesignaleerd worden, maar voorkomen moet worden dat een overtreding dubbel meegeteld wordt.
- Samenloop: samenloop - voor zover het rijden op een tachograafplichtig voertuig betreft - kan ontdekt worden wanneer bij uitlezen van de bestuurderskaart conflicterende ritten voor andere bedrijven worden aangetroffen. Er kan ook sprake zijn van samenloop waarbij de chauffeur elders met een tachograafschijf heeft gereden of andere arbeid heeft verricht. Ook die gevallen van vastgestelde samenloop moeten in de verslaglegging meegenomen worden.

Vraag 7: Deze vraag zal bij de eerste rapportage mogelijk niet beantwoord kunnen worden, tenzij u bijvoorbeeld de analyse kunt vergelijken met de uitkomsten van een (recente) bedrijfsinspectie. Bij deze analyse dient de PDCA systematiek (Plan, Do, Check, Act) toegepast te worden.

Vraag 8: Hierbij kunt u bijvoorbeeld denken aan rijtijdoverschrijdingen als gevolg van langlopende wegwerkzaamheden op een bepaald traject, waardoor de planning

tijdelijk aangepast moet worden. Bij deze analyse dient de PDCA systematiek (Plan, Do, Check, Act) toegepast te worden.

Vraag 9: De definitie van vigerende wet- en regelgeving is te vinden in het Veiligheidsdocument.

Voor vragen over dit format kunt u contact opnemen met het secretariaat van SKTB: h.michel@sktb.nl.