

De ontwikkelingen van de tachografen hebben niet stilgestaan. Dit merken we bij het Technisch Kenniscentrum van de RDW waar diverse vragen zijn binnengekomen. Inmiddels heeft een aantal leveranciers nieuwe tachograaf op de markt gebracht, zoals VDO met de versie 3.0 en Stoneridge met de versie R7.6. Hierin zien we wijzigingen die invloed hebben op de werkzaamheden van de tachograaftechnicus en erkenninghouders. De belangrijkste informatie hebben we voor jullie in deze nieuwsbrief verzameld.

VDO 3.0.

VDO heeft het type 3.0 op de markt gebracht. Dit is de voorloper van de smarttachograaf (type 4.0), die vanaf 15 juni 2019 moet zijn geïnstalleerd in alle nieuwe voertuigen die tachograaf plichtig zijn. Op de technische-print-out staat de versie V3037 (versie 3.0) afgedrukt.



VDO

☰ 20.04.2018 14:48 (UTC)

☰

☰ WDB96340310250000
NL /03-BXX-8

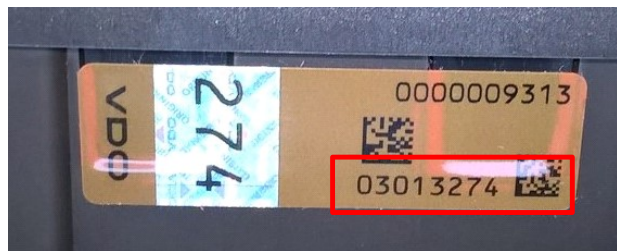
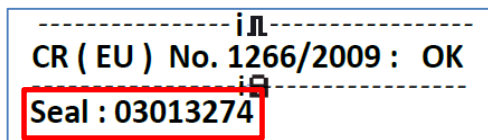
☰ Continental Automotive Gmbh
H.-Hertz-str . 45 78052
VS-Villingen
1381.2502003001
e1-84
0000048819
2018
V 3037 19.03.2018

☰ 005651383
e1-175
28.03.2018

Bovenzijde voertuigunit met verzegeling



In tegenstelling tot de voorgaande types is deze voertuigunit uitgevoerd met een volledig kunststof behuizing. Een ander groot verschil is dat de behuizing is voorzien van één verzegeling op de bovenzijde van het huis. Het zegelnummer van deze ene verzegeling vindt u ook weer terug aan de onderzijde van de technische print-out. De bekende rode ronde fabrieksverzegeling op het front van de voertuigunit is niet meer aanwezig.



Bewegingssensor Lesikar



Lesikar is een nieuwe fabrikant die naast VDO ook een bewegingssensor op de markt brengt. Het serienummer hiervan is anders opgebouwd dan de gebruikelijke nummering bij een bewegingssensor van Continental VDO. Van de bewegingssensor van Continental VDO is aan de opbouw van het serienummer te herkennen om welke type sensor het gaat en zodoende in welke voertuig deze gemonteerd moet zijn. Dit is bij Lesikar niet het geval.

Een Lesikar bewegingssensor is echter altijd een sensor 2+ die geschikt is voor een tachograaf 3^e versie die gemonteerd moet zijn vanaf 01-10-2012 (IMS-sigitaal). Dit betreft een VDO vanaf versie 2.0 en een Stoneridge vanaf versie R7.4.

De tachograaf van VDO is zo geprogrammeerd en ontworpen dat een juiste werking en instelling onderaan de technische print-out te zien is. Dit is te herkennen aan de tekst '**CR (EU) No. 1266/2009: OK**'.

```

-----
CAN: 1
Source : Speed
Gain : 0.003900625
Factor : 1.000000
-----
CR ( EU ) No. 1266/2009 : OK
-----
Seal : 03899471
  
```

De afbeelding hiernaast (VDO) laat zien dat de voertuigunit voldoet aan de verordening (EU) nr. 1266/2009 en geschikt voor de toepassing van het tweede snelheidssignaal (IMS). Het is de juiste bewegingssensor die correct is ingesteld "OK".

```

-----
CAN: 1
Source : Speed
Gain : 0.003900625
Factor : 1.000000
-----
CR(EU) No. 1266/2009 : ?
-----
Seal : 02486888
Seal : 01990940
  
```

De tweede afbeelding hiernaast laat zien dat de voertuigunit voldoet aan de verordening (EU) nr. 1266/2009. Het vraagteken achter 'CR (EU) No. 1266/2009: ?' geeft aan dat de gemonteerde bewegingssensor mogelijk niet een communicatiefout geeft met de 3e versie tachograaf of onjuist is ingesteld. Bij montage van een Lesikar bewegingssensor ziet u altijd het vraagteken, omdat deze niet door de VDO-voertuigunit wordt herkend. Een vraagteken wil niet per definitie zeggen dat er iets fout is, maar geeft wel aan dat er verder onderzoek nodig is.

Controle DET-voertuig

```

E Continental Automotive
  GmbH
  H.-Hertz-str . 45 78052
  VS-Villingen
  1381.2502003001
  e1-84
  0000048800
  2017
  V 2223 02.02.2017
-----
L 0004948416
  e1-175
  24.08.2017
-----
T VOLVO GROUP BELGIUM NV
  Smalleheerweg 31 9041
  Gent
  TB / W 0 0 0 1 5 0 A
  02.03.2017
  T 13.02.2017 (1)
  YV2RT40C6HB814000
  /????????????????
W 4715 Imp/km
K 4715 Imp/km
L 3170 mm
  315/70 R 22.5
  > 90 km/h
  4 - Km
  
```

Bij de controle van het type tachograaf en bewegingssensor die gemonteerd moeten zijn, is de DET (datum eerste toelating) van het voertuig een belangrijk gegeven. Als het voertuig in gebruik is genomen na 01-10-2012, moet er minimaal een voertuigunit VDO-versie 2.0 of Stoneridge versie R 7.4 gemonteerd zijn. Als u de DET van het voertuig weet, dan zal de activatiedatum van de bewegingssensor en/of voertuigunit normaal ook rond deze datum liggen. Lopen deze data ver uiteen, dan is de voertuigunit of de bewegingssensor mogelijk vervangen. In deze situatie moet u extra alert zijn of de juiste versie voertuigunit of bewegingssensor gemonteerd is.

Op de afgebeelde technische print-out hiernaast is het voertuig in gebruik genomen (DET) op 17-05-2017. De voertuigunit is op 02-02-2017 geproduceerd en geactiveerd door de fabrikant Volvo België op 13-02-2017. De bewegingssensor is 24-08-2017 geactiveerd. Met andere woorden: Volvo heeft de voertuigunit en oorspronkelijke 1^e montage bewegingssensor geactiveerd op 13-02-2017. De bewegingssensor is daarna vervangen en deze is geactiveerd op 24-08-2017. Bij de controle van het serienummer van de sensor blijkt deze niet toegestaan voor dit voertuig. Het nummer is ≤ 10-000-000, een "oude bewegingssensor".

Alléén een registratie van kalibratieblok 1 bij vervangen van een voertuigunit

```

T 01.05.2017 14:48 (UTC)
-----
T
-----
A YS2P4X20005440000
NL /03-BXX-2
-----
E Continental Automotive
Gmbh
H.-Hertz-str . 45 78052
VS-Villingen
1381.2502003001
e1-84
0000048819
2016
V 2223 10.08.2016
-----
L 005651383
e1-175
21.12.2016
-----
T
T BEDRIJFSWAGEN SERVICE
RDW B.V.
2711 ER 205
T NL / W 0 0 0 1 5 0 A
02.12.2017
T 21.12.2016 (1)
A YS2P4X20005440000
NL /03-BXX-2
W 9229 Imp/km
K 9629 Imp/km
L 3167 mm
315/70 R 22.5
> 90 km/h
4 - Km
-----
! x A
! 14.04.2014 13:18
x

```

Op de technische print-out hiernaast is te zien dat er alléén een kalibratieblok 1 is geregistreerd. In deze situatie is de tachograaf alleen geactiveerd. Is het 1e onderzoek/kalibratie juist uitgevoerd dan, staan de volgende kalibratieblokken op de technische print-out:

VDO:

- Activatie voertuigunit blok (1).
- Eerste kalibratie na activatie blok (2).
- Eerste montage voertuigunit in huidige voertuig blok (3).

Stoneridge:

- Activatie voertuigunit blok (1).
- Eerste kalibratie na activatie blok (2).

Alléén een activatieblok (1) is niet toegestaan en wil zeggen dat de tachograaf alleen is geactiveerd en dat er geen kalibratie (blok 2) na activatie is uitgevoerd. De werkzaamheden zijn onvolledig uitgevoerd en voldoen niet aan de gestelde eisen.

Juiste Werkwijze

De procedure is dat een voertuigunit eerst wordt geactiveerd. Dit is herkenbaar aan activatieblok 1. Na deze activatie wordt de werkplaatskaart verwijderd. Hiermee is de activatie afgerond en zijn op dat moment bekende of door de fabrikant voorgeprogrammeerde parameters zichtbaar op de technische print. De werkplaatskaart wordt opnieuw ingebracht en een volledige kalibratie wordt uitgevoerd waarbij de tijdens het uitrollen vastgestelde parameters worden ingevoerd. Na het

verwijderen van de werkplaatskaart is de kalibratieprocedure volledig afgerond en verschijnt het kalibratieblok (2) op de technische print-out. Hiermee is de procedure goed doorlopen en afgerond.

Belading van het voertuig bij de werkzaamheden

Het voertuig moet bij het vaststellen van de wielomtrek (L) en het kenmerkende coëfficiënt (W) onbeladen zijn. Dit wil zeggen dat alle lading van/uit het voertuig moet zijn verwijderd.

Alleen vaste uitrusting mag aanwezig zijn. Hierbij moet u onder meer denken aan:

- Gereedschap in een serviceauto;
- Bibliotheekvoertuig;
- Winkelwagen;
- Lesauto die voorzien is van betonvloer om lessen te mogen uitvoeren volgens CBR.

P.S. Een oplegger achter een trekker zien we ook als lading en deze moet dus worden afgekoppeld. Dit is ook van toepassing op de zogenoemde BE-oplegger.

Welke banden moeten voorzien zijn van voldoende bandenprofiel bij het vaststellen parameters?

In de verordening is aangegeven dat het bandenprofiel aan de wettelijke eisen moet voldoen om de parameters te kunnen vaststellen. Dit wil zeggen dat alle aangedreven wielen minimaal 1,6 mm bandenprofiel moeten hebben. Immers alle aangedreven wielen zijn van invloed op het bepalen van de wielomtrek (L) en het kenmerkende coëfficiënt (W). Tijdens de kalibratie van een tachograaf moet u een proefrit houden om te kijken of de tachograaf juist werkt. Als dat op de openbare weg moet gebeuren, moeten alle banden voldoende profiel hebben om te voldoen aan de permanente eisen.

Bepalen van de parameters (wiel wisselen)

Bij een voertuig worden de wielomtrek (L) en het kenmerkende coëfficiënt (W) bepaald aan de hand van de wielen (banden) die zijn gemonteerd. De exacte waardes die bij het uitrollen van een digitale tachograaf worden vastgesteld (kalibreren) moeten in de tachograaf worden ingevoerd (justeren). Er zit geen marge in en deze waardes moeten één op één worden geprogrammeerd.

Uitrollen met banden met minimale profieldiepte (1,6 mm) en daarna het voertuig weer voorzien van andere banden is niet toegestaan. Als de erkenninghouder/voertuigeigenaar de wielen weer wisselt na de kalibratie dan **moet** het voertuig worden gekalibreerd. De verordening schrijft namelijk voor dat na het veranderen van de wielomtrek (L) (bandenwissel) een kalibratie verplicht is.

Positie van de hefas

De tachograaftechnicus mag zelf bepalen in welke positie de hefas wordt geplaatst. De invloed van de hefas op de parameters is klein vandaar dat dit geen controle-item is.

Moet u bij een tachograaf 1324 het digitale zegelnummer in de tachograaf controleren?

Nee, dit is geen verplicht item omdat het niet met alle apparatuur te controleren en in te stellen is.

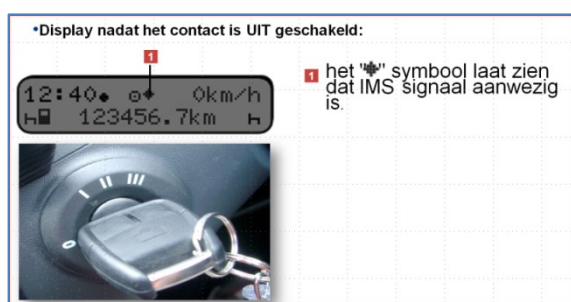
Met Continental VDO-apparatuur is deze controle wel mogelijk met Stoneridge apparatuur echter niet. Als een onjuist zegelnummer is vermeld en u kunt dit aanpassen in de voertuigunit, dan is het wel raadzaam dit te doen.

Koppelen voertuigunit met bewegingssensor

Het is noodzakelijk om een voertuigunit na verificatie van de bewegingssensor altijd opnieuw te koppelen.

Ondanks dat fabrikanten aangeven dat dit niet nodig is, raadt de RDW aan dit wel te doen. Zo weten we zeker dat de voertuigunit is gekoppeld met de (juiste) bewegingssensor.

Controle tweede snelheidssignaal (IMS) bij een digitale tachograaf



VDO:

Dit is te zien via het wybertje in het display of onderaan de technische print-out. Hier staan dan de gegevens van de instelling van het IMS-signaal.

Dit is te controleren met de VDO apparatuur.

```
-----iL-----  
CAN: 1  
Source : Speed  
Gain : 0.003900625  
Factor : 1.000000  
-----iL-----  
CR ( EU ) No. 1266/2009 : OK  
-----iL-----  
Seal : 03899471
```

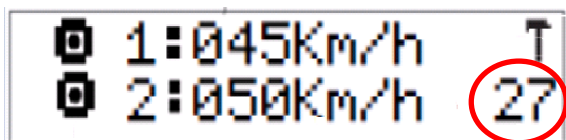


Correcte instelling IMS

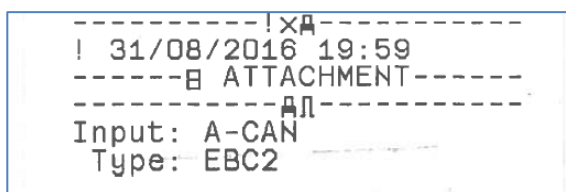


Stoneridge:

Dit is te zien op de display waar dubbele snelheid wordt weergegeven. Dit is te controleren bij een proefrit.



In geval van een afwijking voorval/gebeurtenis/fout wordt er ook een foutcode weergegeven op de display.



Vanaf de versie R7.5 is het ingestelde IMS-sigitaal onderaan de technische print-out te zien. Ontbreken deze gegevens dan is het 2^e snelheidssigitaal niet ingesteld of onjuist ingesteld.

Controle op manipulatie

Een belangrijke controle bij de werkzaamheden aan de tachograaf is de controle op manipulatie van de installatie. Deze controle moet de tachograaftechnicus registreren op de registerkaart. Hij moet aangeven dat hij deze heeft uitgevoerd en de installatie akkoord is of dat hij manipulatie heeft aangetroffen.

Er is sprake van manipulatie als zich één van de onderstaande vijf situaties voordoet. In deze situatie moet u **altijd** een manipulatie melden bij de RDW met een manipulatieformulier.

1. Uiterlijke beschadigingen die de integriteit van de tachograaf kunnen beïnvloeden;
2. Aanwezige manipulatievoorzieningen bij de verificatie en manipulatie controle bewegingssensor;
3. Verbroken of niet aanwezige verzegelingen;
4. Installatieplaat wijkt af van parameters in de tachograaf;
5. Installatieplaat niet origineel of gegevens zijn gewijzigd.

Mogelijke manipulatie

Op de print-out gebeurtenissen staan één of meerdere van de onderstaande voorvallen/gebeurtenissen die **mogelijk** duiden op manipulatie:

- Snelheidsoverschrijding van meer dan 5 minuten;
- Onderbreking van de stroomvoorziening;
- Fouten in de bewegingssensor;
- Poging tot inbreuk op de beveiliging.

Doet één van deze situaties zich voor, dan moet de tachograaftechnicus een extra onderzoek uitvoeren om te achterhalen of deze voorvallen/gebeurtenissen veroorzaakt zijn door een manipulatie. Als uit het onderzoek blijkt dat de tachograafinstallatie **niet** is gemanipuleerd, hoeft u dit **niet** te melden aan de RDW.

Alleen als daadwerkelijk na het onderzoek een manipulatie wordt vastgesteld, moet u dit via een manipulatieformulier (RDW) aan de RDW melden.

IL&T en Politie voeren controles uit op de weg. Vanuit deze controles wordt soms een voertuig naar een erkenninghouder gebracht voor nader onderzoek. Als blijkt dat er manipulatie wordt aangetroffen, hoeft u dit niet te melden aan de RDW. IL&T en/of Politie heeft de situatie immers al geregistreerd.

Certificaat van onmogelijkheid van gegevens overdracht

- Een Certificaat van onmogelijkheid van gegevensoverdracht (COU) is een document dat wordt afgegeven aan de voertuigeigenaar. Dit is van toepassing bij het vervangen van een voertuigunit waarvan geen M-bestanden (ritgegevens) kunnen worden gedownload. De RDW geeft op aanvraag dan een nummer af voor een Certificaat van onmogelijkheid van gegevensoverdracht en registreert de benodigde gegevens. Dit nummer kan en mag alleen worden afgegeven op de dag van het onderzoek en de melding in het RDW-register. Een COU afgeven op een later tijdstip is niet mogelijk.
- Bij de software van VDO-workshopreport is er ook de mogelijkheid om een certificaat van **mogelijkheid** van gegevens overdracht te maken. Dit is een document waar de erkenninghouder kan aangeven dat hij **wel** de M-bestanden heeft kunnen downloaden. Hiervoor geeft de RDW geen nummer af.

Controle juiste zegelnummer

Elke erkenninghouder heeft zijn eigen unieke zegelnummer. Dit nummer staat vermeld op het erkenningsbesluit. Het nummer dat hierop is vermeld moet in overeenstemming zijn met de zegeltang, registerkaart en installatieplaat.

Er zijn twee fabrikanten die deze zegelnummers uitgeven:

- Casu Nieuwegein: zegelnummer MM NL123
- VDO Eindhoven: Zegelnummer VDO NL 0123, VDO NL 123 of Kienzle NL 123

De volgorde van de karakters mag afwijken, bijv.: Kienzle 123 NL of NL MM 123. Een voorloop-nul kan en mag ook afwijken.

Werkplaatskaart

Een aantal tips voor het gebruik van een werkplaatskaart:

- Een werkplaatskaart mag alleen worden gebruikt bij werkzaamheden, instellingen en reparaties **aan** de tachograaf en het downloaden van gegevens uit de tachograaf. Bij werkzaamheden aan het **voertuig** mag de werkplaatskaart niet worden gebruikt, bijvoorbeeld als u de koppeling vervangt. Bij onrechtmatig gebruik van de werkplaatskaart bestaat het risico dat een kalibratieblok 4 wordt weggeschreven op de technische print-out. Dit geeft aan dat er een periodiek onderzoek (blok 4) is uitgevoerd en dat een volledig onderzoek heeft plaats gevonden. Hiervan moet altijd een afmelding zijn gedaan in het RDW-register. Dit is ook van toepassing op het losnemen van de geverkabel hiermee verbreek je de digitale verzegeling en dit resulteert altijd in een kalibratie.
- Na het veranderen van de NAW-gegevens van de erkenning moet ook de werkplaatskaart worden vervangen. De gegevens van de erkenning zijn dan namelijk niet meer in overeenstemming met de werkplaatskaart. In samenspraak met IL&T en de KIWA hebben we afgesproken, dat er in de overgangperiode van 4 weken, de oude werkplaatskaart nog mag worden gebruikt. Na deze periode moet er een nieuwe werkplaatskaart aanwezig zijn en alle gegevens op de registerkaart/installatieplaat zijn voorzien van deze nieuwe NAW-gegevens.
- Afgelopen jaar heeft de KIWA zijn procedure aangepast voor het aanvragen van de werkplaatskaarten. De werkplaatskaart wordt aangevraagd op bedrijfsnummer. Let dan op dat de juiste locatie/erkenning wordt geselecteerd, anders is er het risico dat u een kaart ontvangt waarop niet het juiste adres staat. **Controleer daarom bij ontvangst van de werkplaatskaart** of deze is afgegeven op het juiste adres (postcode), KI-nummer en of de gegevens van de tachograaftechnicus kloppen. De NAW-gegevens op de werkplaatskaart/registerkaart en technische print-out moeten altijd gelijk zijn.
- De werkplaatskaart wordt afgegeven op KI-nummer en postcode. Hierdoor kan en mag deze alleen op de genoemde locatie worden gebruikt. Als u als tachograaftechnicus op een andere locatie werkzaamheden wilt verrichten, moet u ook voor deze andere locatie een werkplaatskaart aanvragen.
- De erkenninghouder is er verantwoordelijk voor dat de werkplaatskaarten de werkplaats niet verlaten en goed opgeborgen zijn en blijven.

Vragen over de afgifte van tachograafkaarten

Heeft u vragen over de afgifte van tachograafkaarten? Deze moet u stellen aan de KIWA. De KIWA is verantwoordelijke voor de aanvragen en afgifte van tachograafkaarten.

Welke kilometerstand moet ik registreren?

- Bij het afmelden van het voertuig moet u de tellerstand van het voertuig ingegeven en niet de tellerstand van de tachograaf. Pas als er **geen** tellerstand in het voertuig aanwezig is, gebruikt u de tellerstand uit de tachograaf.
- Bij voertuigen zwaarder dan 3500 kg wordt de tellerstand bepaald door de tachograaf. Bij een aanpassing van de tellerstand in de tachograaf wordt de tellerstand van het voertuig automatisch aangepast. Bij sommige voertuigen en met name voertuigen ≤ 3500 kg is deze koppeling niet altijd aanwezig en worden beide mogelijk zelfstandig aangestuurd. Hierbij kunnen de beide tellerstanden uit elkaar gaan lopen. De tachograaftechnicus kan en mag de tellerstand van de tachograaf aanpassen op de tellerstand van het voertuig.

Afmelden werkzaamheden aan de RDW

U moet alle werkzaamheden melden aan de RDW. Het uitvoeren van de werkzaamheden en het afmelden moet op één dag gebeuren. In de regelgeving is dit opgenomen in artikel 36: **Na de installatie of onderzoek worden de gegevens gemeld aan de dienst wegverkeer**. Hiermee wordt dezelfde dag bedoeld.

U moet ook werkzaamheden aan buitenlandse voertuigen of voertuigen waar (nog) geen kenteken van bekend is melden. Deze laatste voertuigen kunt u op VIN melden. Dit geldt ook voor exportvoertuigen die in het RDW-register als export staan gemeld.

Er zijn nog enkele voertuigen die niet op kenteken en VIN gemeld kunnen worden in het RDW-register. Dit zijn:

- Voertuigen die via de versnelde regeling een kenteken hebben gekregen. Deze voertuigen worden dan zonder tennaamstelling gelijk op buitenlands kenteken gezet. Onder water is het NL-kenteken wel bekend. Melden op kenteken of VIN is dan niet mogelijk.
- Het NL-voertuig is op buitenlands kenteken gezet, maar is niet als export gemeld in het RDW-register. Melden op VIN is dan niet mogelijk en het kenteken is niet bekend.

Bij het melden van deze voertuigen komt in het RDW-register een foutmelding in beeld dat afmelden op VIN niet mogelijk is. Afmelden op kenteken is echter niet mogelijk omdat het niet bekend is. In deze situatie maakt de tachograaftechnicus een screenshot van het afmeldscherm met de foutmelding en voegt deze bij de registerkaart. Hiermee zijn de werkzaamheden verantwoord.

Vanuit de erkenninghouders komen ook regelmatig opmerkingen dat een voertuig niet gemeld kan worden die net bij de RDW zijn geweest voor een keuring en een voorlopig kenteken hebben ontvangen. Deze voertuigen kunnen op de normale wijze worden gemeld. Veel erkenninghouders raadplegen eerst de voertuiggegevens (dit is voor de tachograaf niet nodig) in het RDW-register. Hier komt in beeld dat het voertuig niet bekend is, omdat de registratie op het RDW-keuringsstation nog niet is verwerkt. Het melden van een tachograaf in het RDW-register is echter geen probleem.

Installatieplaat

Voorafgaand aan de steekproef is het niet wenselijk dat de oude installatieplaat wordt verwijderd. De oude installatieplaat geeft u de mogelijkheid om nog een manipulatiecontrole uit te voeren. De gegevens op de oude installatieplaat moeten in overeenstemming zijn met de gegevens van de laatste periodieke controle op de technische print-out. De nieuwe installatieplaat mag bij aanvang van de steekproef **niet** in het voertuig zijn aangebracht. Het aanbrengen van de installatieplaat gebeurt onder toezicht van de steekproefcontroleur na afloop van de steekproef als de tachograaftechnicus werkzaamheden correct heeft uitgevoerd.

Buitenlands kenteken

Als een **nieuw** voertuig voor een buitenlandse ondernemer wordt geactiveert en gekalibreerd, dan heeft u ook de mogelijkheid om het buitenlands kenteken in te voeren in de tachograaf. Dit is alleen toegestaan als dit kenteken is verkregen aan de hand van een kenkekendocument uit de lidstaat.

Wissen foutcodes

Bij de werkzaamheden aan de tachograaf worden er de nodige fouten in de tachograaf geregistreerd. Aan het begin van de werkzaamheden moet u controleren welke fouten aanwezig zijn en wat de oorzaak daarvan is. Het is van belang om aan het einde van de werkzaamheden niet meer te gaan rijden zonder werkplaatskaart. Als laatste, alle fouten te wissen zodat u er zeker van bent dat de voertuigeigenaar met een foutloze tachograaf de weg op gaat.

Aanwezigheid apparatuur en documentatie

Het is van belang dat u de werkzaamheden aan een tachograaf volgens de juiste procedure, met de juiste apparatuur en documentatie/handleidingen uitvoert. Bij de werkzaamheden moet alle apparatuur en documentatie/handleidingen aanwezig zijn voor de tachograaf die wordt gekalibreerd of gerepareerd.

Welke tachograaf in EU-voertuig?

De regelgeving van de tachograaf is opgenomen in Europese verordeningen en is van toepassing in alle lidstaten. Een kalibratie mag in alle lidstaten worden uitgevoerd en wordt ook geaccepteerd. Hierbij is het wel van belang wanneer het land is toegetreden. Vanaf die dag gelden namelijk de verordeningen.

Kroatië is als laatste land toegetreden op 01-07-2013. Vanaf die dag moet het land voldoen aan de verordeningen. Het kan dus zijn dat een voertuig uit Kroatië met een DET van mei 2013 nog met een analoge tachograaf rondrijdt. De verplichting die voor ons van toepassing is vanaf 01-05-2006, geldt in Kroatië vanaf 01-07-2013.

Lijst met lidmaatschap EU-landen

Lidstaat	Lid sinds	Lidstaat	Lid sinds	Lidstaat	Lid sinds	Lidstaat	Lid sinds
 België	1 jan. 1952	 Frankrijk	1 jan. 1952	 Litouwen	1 mei 2004	 Roemenië	1 jan. 2007
 Bulgarije	1 jan. 2007	 Griekenland	1 jan. 1981	 Luxemburg	1 jan. 1952	 Slovenië	1 mei 2004
 Cyprus	1 mei 2004	 Hongarije	1 mei 2004	 Malta	1 mei 2004	 Slowakije	1 mei 2004
 Denemarken ¹	1 jan. 1973	 Ierland	1 jan. 1973	 Koninkrijk der Nederlanden ²	1 jan. 1952	 Spanje	1 mei 1986
 Duitsland	1 jan. 1952	 Italië	1 jan. 1952	 Oostenrijk	1 jan. 1995	 Tsjechië	1 mei 2004
 Estland	1 mei 2004	 Kroatië	1 juli 2013	 Polen	1 mei 2004	 Verenigd Koninkrijk ³	1 jan. 1973
 Finland	1 jan. 1995	 Letland	1 mei 2004	 Portugal	1 mei 1986	 Zweden	1 jan. 1995

Tachograafplicht

Bij de RDW komen regelmatig vragen binnen of een voertuig tachograaf plichtig is. De RDW kan en wil hier geen uitspraken over doen. De RDW heeft geen inzicht in de werkzaamheden van de voertuigeigenaar en het gebruik van het voertuig. IL&T beantwoordt deze vragen. Zij zijn verantwoordelijk voor de rij- en rusttijden. Op de website van IL&T staan de voertuigen die zijn uitgezonderd van een tachograafplicht.

Type bewegingssensor monteren

De volgende bewegingssensoren moeten minimaal zijn gemonteerd in welk voertuig:

- 1^e generatie 1^e versie montage tot 31-09-2011 VDO type 2 Serienummer tot 10.000.000
- 1^e generatie 2^e versie montage tot 31-09-2012 VDO type 2+A Serienummer van 10.000.000
- 1^e generatie 3^e versie montage vanaf 01-10-2012 VDO type 2+B Serienummer vanaf 12.000.000

Montage Lesikar montage vanaf 01-10-2012 gelijkgesteld aan de VDO type 2+B

Vervangen tachograaf/bewegingssensor (EU-richtlijn)

Afgelopen periode is er de nodige verwarring geweest over het vervangen van een tachograaf. Vanuit de EU is nu vastgesteld in welke situatie en wanneer, welk onderdeel moet worden vervangen. Hierbij is het belangrijk om de definities van tachograaf en gerelateerde zaken te kennen.

Definities:

a) Tachograaf of controleapparaat: het in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden en de snelheid van deze voertuigen automatisch of semiautomatisch weer te geven, te registreren, af te drukken, op te slaan of door te geven overeenkomstig artikel 4, lid 3, evenals details over bepaalde werktijden van de bestuurder;

b) Voertuigunit: de tachograaf met uitzondering van de bewegingssensor en de kabels waarmee de bewegingssensor aangesloten is. De voertuigunit mag één enkele unit zijn, of bestaan uit verscheidene units verspreid over het voertuig, op voorwaarde dat de voertuigunit aan de beveiligingsvoorschriften van deze verordening voldoet; de voertuigunit bestaat uit onder meer een verwerkingseenheid, een geheugen, een tijdmeterfunctie, twee smartcard-interfaces (bestuurder en rijder), een printer, een leesvenster, verbindingen en voorzieningen voor de invoer van de gebruikersgegevens;

c) Bewegingssensor: deel van de tachograaf dat een signaal geeft betreffende de snelheid van het voertuig en/of de afgelegde afstand;

Als we over een tachograaf spreken hebben we het over het **geheel**. Dat bestaat uit de voertuigunit en de bewegingssensor. Een ander belangrijk onderwerp is welke **generatie en versie** van de tachograaf is gemonteerd. We kunnen het onderstaande onderscheid maken:

Analoge tachograaf:

- Montage voor 01-05-2006

1^e Generatie digitale tachograaf:

- **1^e Versie:** Montage vanaf 01-05-2006 t/m 30-09-2011
 - VDO t/m type/versie 1.3
 - Stoneridge t/m type/versie R 7.2
- **2^e Versie:** Montage vanaf 01-10-2011 t/m 30-09-2012
 - VDO type/versie 1.4
 - Stoneridge type/versie R 7.3

Serie nummer Bewegingssensor > 10.000.000

- **3^e Versie:** Montage vanaf 01-10-2012 t/m 14-06-2019
 - VDO vanaf type/versie 2.0
 - Stoneridge vanaf type/versie R 7.4

Serie nummer Bewegingssensor > 10.000.000

2^e Generatie digitale tachograaf

- **Smart tachograaf:** Montage verplicht bij voertuig met een DET vanaf 15-06-2019

Schema vervangen tachograaf

Vanuit de EU is vastgesteld dat niet altijd duidelijk is wanneer welke tachograaf gemonteerd moet zijn, Tevens is er veel onduidelijkheid bij het vervangen van een tachograaf of onderdelen daarvan. Bij het vervangen van de tachograaf of onderdelen daarvan moet u kijken wat de datum eerste toelating van het voertuig is en welke installatie op dat moment is gemonteerd. In het bijgevoegde schema is dan aangegeven voor welke tachograaf of onderdeel het moet worden vervangen.