

**SMJERNICA 4.**

**Pitanje:** Bilježenje vremena vožnje digitalnim tahografima kada su vozači uključeni u operacije istovara s čestim i višestrukim postajama

**Članak:** 1. Uredbe (EEZ) br. 3821/85 koji se odnosi na Uredbu (EZ) br. 1360/2002 (Prilog I.B)

**Pristup koji treba slijediti:**

Budući da digitalni tahografi točnije bilježe vrijeme od analognih tahografa, vozači uključeni u operacije istovara s čestim i višestrukim postajama mogu imati više zabilježenog vremena vožnje ako se koriste digitalnim tahografom no što bi to bio slučaj s analognim tahografom. Ta je situacija privremena i može uglavnom utjecati na isporuke u lokalnom prijevozu. Situacija će trajati tijekom prijelaznog razdoblja u kojem će digitalni tahografi supostojati s analognim tahografima. Tom se situacijom sada bavi Komisija. Točnost digitalnih tahografa povećana je nakon izmjena uvedenih Uredbom Komisije (EU) br. 1266/2009 Priloga I.B. Uredbi (EEZ) br. 3821/85 time što se točnije bilježila aktivnost vozača (zahtjevi 038, 041 i 042) i time što su se više u obzir uzimala ograničenja povezana s putovanjima s čestim i višestrukim postajama.

Međutim, pod uvjetom jednakog postupanja prema vozačima, bez obzira na to koji se uređaj za bilježenje koristi, nacionalna tijela za provedbu zakona trebala bi s tolerancijom postupati s vozilima koja su opremljena digitalnim tahografima koji su aktivirani prije listopada 2011. i koji nisu u skladu s Uredbom 1266/2009. To bi se prijelazno razdoblje tolerancije trebalo primijeniti na ona vozila koja su uključena u česta putovanja i putovanja s više postaja i koja su opremljena digitalnim tahografima.

Međutim, i u svakom trenutku, očekuje se da tijela za provedbu zakona donose odluke na temelju svoje profesionalne prosudbe. Nadalje, kad god je vozač na upravljačkom mjestu i aktivno sudjeluje u okviru operacije prijevoza koja je u području primjene, smatrat će se da upravlja vozilom bez obzira na okolnosti (na primjer, u slučajevima u kojima je vozač u prometnoj gužvi ili na semaforu).

Stoga bi trebalo postupati na sljedeći način:

- Države članice trebale bi obavijestiti nadzorne službenike da imaju mogućnost dopustiti, prilikom provjere podataka s digitalnih tahografa, prekoračenje do 15 minuta na razdoblje od četiri i pol (4,5) sata vožnje vozilima koja su uključena u putovanja s čestim i višestrukim postajama pod uvjetom da se takve tvrdnje mogu potkrijepiti dokazima. Ta se tolerancija može, na primjer, primijeniti kao odbitak od jedne minute po razdoblju vožnje između zaustavljanja, a najviše od 15 minuta na razdoblje od četiri i pol (4,5) sata vožnje;
- Nadzorni bi službenici trebali u svojoj profesionalnoj prosudbi imati na umu okolnosti i koristiti se dokazima koji su im tada bili na raspolaganju (kao što je provjerljiv dokaz da je vozač sudjelovao u putovanjima s čestim i višestrukim postajama) te moraju provjeriti da njihovo tumačenje ne odstupa od pravilne primjene pravila o satima vožnje i tako ugroziti sigurnost cestovnog prometa.
- Države članice mogu se koristiti analizom softvera koji je programiran tako da uključuje razdoblje tolerancije u izračun vremena vožnje, ali trebaju imati na umu da to može dovesti do problema s dokazima u kasnijoj fazi. Ni u kojim okolnostima tolerancija ne smije prelaziti prag od 15 minuta za razdoblje od četiri i pol (4,5) sata vožnje.
- Tolerancija ne bi smjela značiti diskriminaciju ili stavljanje u nepovoljan položaj nacionalnih i međunarodnih vozača, a trebalo bi je uzimati u obzir samo za one operacije u kojima putovanje uključuje česte i višestruke postaje.