

## WYTYCZNA NR 4

**Kwestia:** Rejestracja czasu prowadzenia pojazdu przez cyfrowe tachografy w przypadku kierowców wykonujących kursy z częstymi przystankami lub kursy z kilkoma miejscami rozładunku.

**Artykuł:** 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 odnoszący się do rozporządzenia (WE) nr 1360/2002 (załącznik 1B)

**Podejście, jakie należy zastosować:**

Ponieważ cyfrowe tachografy dokładniej rejestrują czas pracy niż tachografy analogowe, kierowcy wykonujący kursy z częstymi przystankami lub kursy z kilkoma miejscami rozładunku mogą mieć więcej zapisów o prowadzeniu pojazdu używając cyfrowego tachografu, niż gdyby używali tachografu analogowego. Sytuacja ta ma charakter tymczasowy i może dotyczyć głównie lokalnych dostaw realizowanych transportem drogowym. Będzie tak tylko w okresie przejściowym, gdy w użyciu będą zarówno tachografy cyfrowe jak i analogowe.

Aby przyspieszyć upowszechnienie się cyfrowych tachografów, równocześnie zapewniając jednakowe traktowanie kierowców - niezależnie od używanego przez nich narzędzia do rejestracji czasu pracy - krajowe organy egzekwujące prawo powinny w okresie przejściowym stosować tolerancyjne podejście. To przejściowe podejście powinno dotyczyć tych pojazdów, które wykonują kursy z częstymi przystankami lub kursy z kilkoma miejscami rozładunku, wyposażonych w tachografy cyfrowe.

Jednak w każdej sytuacji organy egzekwujące prawo powinny kierować się zawodową rozważą. Ponadto, gdy tylko kierowca jest za kierownicą i w sposób aktywny zaangażowany/-a jest w przewóz podlegający rozporządzeniu, uważa się go/ją za prowadzącego/-cą pojazd, niezależnie od okoliczności (na przykład, gdy kierowca stoi w korku lub na światłach).

W związku z tym:

- państwa członkowskie powinny poinformować swoich kontrolerów o możliwości uznania, w trakcie sprawdzania danych na cyfrowym tachografie, maksymalnie piętnastominutowych różnic ponad 4,5 godzinne okresy prowadzenia pojazdu w odniesieniu do kursów z częstymi przystankami lub kursów z kilkoma miejscami rozładunku, pod warunkiem, że różnice te poparte są odpowiednio uzasadniającymi je dowodami. Takie tolerancyjne podejście można stosować na przykład odejmując po jednej minucie za każdy okres prowadzenia pojazdu pomiędzy postojami, ale nie więcej niż 15 minut na 4,5 godzinny okres prowadzenia pojazdu;
- kontrolerzy, decydując według własnego uznania, powinni kierować się okolicznościami i opierać się na dowodach przedstawionych im w danym momencie (takich jak sprawdzalny dowód, że kierowca realizował kursy z częstymi przystankami lub kursy z kilkoma miejscami rozładunku) i muszą sprawdzać, czy ich interpretacja nie będzie miała negatywnego wpływu na stosowanie przepisów o czasie pracy kierowców, a tym samym na bezpieczeństwo na drodze;
- państwa członkowskie mogą korzystać z oprogramowania analitycznego, które jest tak skonfigurowane, iż uwzględnia tolerancję przy obliczaniu czasu prowadzenia pojazdu, jednak muszą one być świadome, że rozwiązanie takie może prowadzić do pojawienia się problemów z potwierdzeniami na późniejszym etapie. W żadnym wypadku tolerancja nie

może przekroczyć progu 15 minut dla 4,5 godzinnego okresu prowadzenia pojazdu;

- tolerancyjne podejście nie powinno dyskryminować, ani stawiać w niekorzystnej sytuacji krajowych lub zagranicznych kierowców, i powinno mieć zastosowanie tylko do tych przewozów, które mają wyraźnie charakter kursów z częstymi przystankami lub kursów z kilkoma miejscami rozładunku