

**NAVODILO 4**

**Zadeva:** Zapisovanje časa vožnje z digitalnimi tahografi, ko vozniki izvajajo prevoze s pogostimi ali večkratnimi raztovarjanji.

**Člen:** člen 1 Uredbe (EGS) št. 3821/85 z napotilom na Uredbo (ES) št. 1360/2002 (Priloga 1B).

**Pristop, ki ga je treba uporabiti:**

Ker so digitalni tahografi natančnejši od analognih, se lahko zgodi, da imajo vozniki, ki izvajajo prevoze s pogostimi ali večkratnimi raztovarjanji, daljša obdobja vožnje, če uporabljajo digitalni tahograf, kot če bi uporabljali analognega. Te razmere sočasne in lahko večinoma vplivajo le na lokalne dostave. Stanje bo tako le v prehodnem obdobju, ko se uporabljata obe vrsti tahografov, analogni in digitalni.

Da bi spodbudili hitro uvajanje digitalnih tahografov in hkrati zagotovili enako obravnavanje voznikov – ne glede na uporabljeni zapisovalnik – morajo nacionalne nadzorne organe v tem prehodnem obdobju pokazati določeno toleranco. Ta naj bi veljala za tista vozila, s katerimi se izvajajo prevozi s pogostimi ali večkratnimi raztovarjanji in ki so opremljena z digitalnimi tahografi.

Pričakuje se, da bodo nadzorni organi vedno uporabljali strokovno presojo. Poleg tega, vsakič ko je voznik za volanom vozila in aktivno sodeluje pri prevozu, za katerega velja področje uporabe Uredbe, se bo ne glede na okoliščine štelo, da vozi (npr. med zastojem na cesti ali čakanjem na semaforju).

Zato:

- Države članice morajo obvestiti svoje nadzorne organe, da lahko pri pregledovanju podatkov digitalnih tahografov tolerirajo do 15 minut na štiri in pol urno (4,5) vožnjo z vozili, s katerimi se izvajajo prevozi s pogostimi ali večkratnimi raztovarjanji, če so taki primeri podprti z dokazi. Ta toleranca se lahko uporablja, npr. kot odbitek ene minute na čas vožnje med postanki, do največ 15 minut na štiri in pol urno (4,5) vožnjo;
- Ko nadzorni organi ravnajo po strokovni presoji, morajo upoštevati okoliščine in uporabljati dokazila, ki so jim predložena (npr. preverljiva dokazila, da je voznik izvajal prevoze s pogostimi ali večkratnimi raztovarjanji), prepričati pa se morajo tudi, da se njihovo tolmačenje ne oddaljuje od ustrezne uporabe pravil o delovniku voznikov in tako škoduje varnosti cestnega prometa.
- Države članice lahko uporabijo analitično programsko opremo, ki ima take nastavitve, da upošteva toleranco pri izračunavanju časa vožnje, vendar je treba vedeti, da to lahko povzroči poznejše težave z dokazili. V katerih koli okoliščinah toleranca ne sme presegati praga 15 minut na štiri in pol (4,5) urno vožnjo.
- Toleranca ne sme delati razlik ali postavljati v podrejeni položaj ne voznikov, ki vozijo samo znotraj meja držav članic, ne tistih, ki opravljajo mednarodne prevoze, upoštevati pa jo je treba le za prevoze, ki so povezani z pogostimi ali večkratnimi raztovarjanji.