

**NOTE D'ORIENTATION N° 4**

**Objet:** Enregistrement de la durée de conduite au moyen de tachygraphes numériques lorsque les conducteurs effectuent des opérations comportant des arrêts fréquents.

**Article 1<sup>er</sup> du règlement (CEE) n° 3821/85 faisant référence au règlement (CE) n° 1360/2002 (annexe I B)**

**Approche à suivre:**

Les tachygraphes numériques étant plus précis que les tachygraphes analogiques, il est possible que des conducteurs qui effectuent des opérations comportant des arrêts fréquents constatent que leur durée de conduite enregistrée avec un tachygraphe numérique est supérieure à celle enregistrée avec un tachygraphe analogique. Cette situation est temporaire et concerne principalement les opérations de transport local. Elle ne durera que le temps de la coexistence des tachygraphes analogiques et numériques.

Afin d'encourager l'adoption rapide du tachygraphe numérique tout en assurant l'égalité de traitement des conducteurs quel que soit l'appareil de contrôle qu'ils utilisent, les autorités nationales de contrôle devraient adopter une attitude tolérante au cours de cette période de transition. La tolérance transitoire devrait s'appliquer aux véhicules avec lesquels sont effectués des trajets à arrêts fréquents et qui sont équipés de tachygraphes numériques.

Toutefois, et à tout moment, on attend des contrôleurs qu'ils fassent preuve de discernement. En outre, lorsqu'un conducteur est au volant du véhicule et occupé à une opération de transport entrant dans le champ du **règlement**, il sera considéré comme conduisant, quelles que soient les circonstances (engorgements, arrêts aux feux).

Par conséquent:

- Les États membres informent leurs agents de contrôle qu'ils ont la possibilité d'appliquer, lors de la vérification des données du tachygraphe numérique, une tolérance pouvant aller jusqu'à 15 minutes sur une durée de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures) dans le cas des véhicules utilisés pour des opérations à arrêts fréquents, pour autant que ces situations puissent être attestées. Cette tolérance peut être appliquée, par exemple, sous forme d'une déduction d'une minute par période de conduite continue, entre des arrêts, avec un maximum de 15 minutes pour une période de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures);
- Les agents de contrôle doivent, aux fins de l'application de cette tolérance, se fonder sur les circonstances et les éléments dont ils disposent (telles que des preuves que le conducteur effectuait des opérations de transport avec arrêts fréquents) et doivent impérativement vérifier que leur interprétation ne s'écarte pas de l'application convenable des règles sur les horaires des conducteurs et, partant, ne compromet pas la sécurité routière.
- Les États membres peuvent utiliser un logiciel d'analyse configuré pour intégrer une période de tolérance dans le calcul des durées de conduite, mais doivent savoir que cela peut entraîner des problèmes d'attestation ultérieurs. Dans tous les cas, la tolérance ne doit pas dépasser le seuil de 15 minutes pour une durée de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures).
- La tolérance ne devrait pas être appliquée de manière discriminatoire ou au détriment des conducteurs nationaux ou internationaux, et ne devrait concerner que les opérations impliquant clairement des arrêts fréquents.