

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ 4

Θέμα: Καταγραφή του χρόνου οδήγησης από τους ψηφιακούς ταχογράφους όταν οι οδηγοί πραγματοποιούν μεταφορές με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης

Άρθρο: 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που παραπέμπει στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1360/2002 (παράρτημα 1B)

Προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται:

Δεδομένου ότι οι ψηφιακοί ταχογράφοι καταγράφουν ακριβέστερα από τους αναλογικούς ταχογράφους, οι οδηγοί που πραγματοποιούν μεταφορές με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης μπορεί να βρεθούν με μεγαλύτερους καταγραμμένους χρόνους οδήγησης όταν χρησιμοποιούν ψηφιακό ταχογράφο από ότι αν χρησιμοποιούσαν αναλογικό ταχογράφο. Αυτή η κατάσταση είναι προσωρινή και μπορεί να έχει επιπτώσεις κυρίως σε διαδικασίες τοπικών μεταφορών διανομής. Θα διαρκέσει μόνο για τη μεταβατική περίοδο κατά την οποία θα συνυπάρχουν τόσο αναλογικοί όσο και ψηφιακοί ταχογράφοι.

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η γρήγορη διάδοση του ψηφιακού ταχογράφου εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ίση μεταχείριση των οδηγών - ανεξάρτητα από το όργανο καταγραφής που χρησιμοποιείται - πρέπει να προβλεφθεί ένα όριο ανοχής από τις εθνικές αρχές ελέγχου κατά τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου. Αυτό το μεταβατικό όριο ανοχής πρέπει να ισχύει για τα οχήματα που συμμετέχουν σε διαδρομές μεταφορών με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης και τα οποία είναι εξοπλισμένα με ψηφιακούς ταχογράφους.

Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, οι εθνικές αρχές ελέγχου πρέπει να εφαρμόζουν την επαγγελματική διακριτική τους ευχέρεια. Επιπλέον, όταν ένας οδηγός είναι στη θέση του οδηγού του οχήματος και συμμετέχει ενεργά σε μια διαδικασία μεταφοράς που εμπίπτει στις διατάξεις του Κανονισμού, θα θεωρείται ότι οδηγεί ανεξάρτητα από τις περιστάσεις στις οποίες βρίσκεται (παραδείγματος χάριν, σε περιπτώσεις όπου ο οδηγός είναι σε κυκλοφοριακή συμφόρηση ή σε φωτεινούς σηματοδότες).

Κατά συνέπεια:

- Τα Κράτη Μέλη πρέπει να ενημερώσουν τα όργανα ελέγχου ότι έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν, στον έλεγχο των στοιχείων από ψηφιακούς ταχογράφους, ένα όριο ανοχής έως 15 λεπτά ανά ενότητα χρόνου οδήγησης τεσσεράμιση (4.5) ωρών για τα οχήματα που συμμετέχουν σε διαδρομές μεταφοράς με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης, υπό τον όρο ότι οι σχετικοί ισχυρισμοί μπορούν να τεκμηριωθούν από στοιχεία. Αυτό το όριο ανοχής μπορεί να εφαρμόζεται, παραδείγματος χάριν, ως αφαίρεση ενός λεπτού ανά ενότητα χρόνου οδήγησης, μεταξύ των στάσεων, με ανώτατο όριο τα 15 λεπτά ανά ενότητα χρόνου οδήγησης τεσσεράμιση (4.5) ωρών.
- Όταν ασκούν τη διακριτική τους ευχέρεια, τα όργανα ελέγχου πρέπει να ενεργούν ανάλογα με τις περιστάσεις και να χρησιμοποιούν τα στοιχεία που έχουν στην διάθεση τους εκείνη τη χρονική στιγμή (όπως επαληθεύσιμες αποδείξεις ότι ο οδηγός συμμετείχε σε συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης), και πρέπει να επαληθεύουν ότι η ερμηνεία τους δεν εκτρέπεται από την ορθή εφαρμογή των κανόνων για το ωράριο των οδηγών, υπονομεύοντας έτσι την οδική ασφάλεια.
- Τα Κράτη Μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν λογισμικό ανάλυσης διαμορφωμένο ώστε να ενσωματώνει μια περίοδο ανοχής στους υπολογισμούς του χρόνου οδήγησης αλλά πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι αυτό μπορεί, σε μεταγενέστερο στάδιο, να οδηγήσει σε προβλήματα σχετικά με την απόδειξη. Σε όλες τις περιστάσεις, το όριο ανοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο των 15 λεπτών ανά ενότητα χρόνου οδήγησης τεσσεράμιση (4.5) ωρών.
- Το όριο ανοχής πρέπει να εφαρμόζεται έτσι ώστε να μην υπάρχουν διακρίσεις ή δυσμενής μεταχείριση σε βάρος των εγχώριων ή των διεθνών οδηγών και πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν μόνο για τις μεταφορές όπου η διαδρομή περιλαμβάνει σαφώς συχνές ή πολλαπλές στάσεις.

