

4. SZÁMÚ IRÁNYMUTATÁS

Tárgy: A vezetési idő digitális menetíró készülékekkel történő rögzítése olyan esetekben, amikor a járművezető gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletet végez

Cikk: A 3821/85/EGK rendelet 1. cikke, amely hivatkozik az 1360/2002/EK rendelet 1B. mellékletére

Követendő eljárás:

Mivel a digitális menetíró készülékek pontosabbak az analóg készülékeknél, azon járművezetők esetében, akik gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletet végeznek, előfordulhat, hogy a digitális menetíró készülék az analóg készüléknél nagyobb menetidőt regisztrál. Ez a helyzet csupán átmeneti, és elsősorban a helyi fuvarozási tevékenységeket érinti. A probléma csak addig áll fenn, amíg mind a digitális, mind az analóg menetíró készülékek használatban vannak.

A digitális menetíró készülékek gyors elterjedésének elősegítése érdekében, ugyanakkor szem előtt tartva azt, hogy a járművezetők az általuk használt menetíró készülék típusától függetlenül egyenlő elbánásban részesüljenek, célszerű, hogy ezen átmeneti időszak alatt a nemzeti ellenőrző hatóságok bizonyos szintű rugalmasságot alkalmazzanak. Ezt az átmeneti rugalmasságot a gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveleteket végző, digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek esetében kell alkalmazni.

Az ellenőröknek azonban mindig szakmai belátásuk szerint kell döntenieik. Továbbá amikor a járművezető a jármű volánjánál ül és a rendelet hatálya alá tartozó fuvarozási tevékenységet végez, az a konkrét körülményektől függetlenül (például attól, hogy éppen forgalmi torlódásban vagy közlekedési lámpánál áll) vezetésnek minősül.

Ezért:

- A tagállamoknak tájékoztatniuk kell ellenőreiket arról, hogy a bizonyíthatóan gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveleteket végző járművek esetében a digitális menetíró készülék által rögzített adatok ellenőrzésekor lehetőségük van minden vezetéssel töltött négy és fél (4,5) órában 15 perc kiigazítás engedélyezésére. Ezt a kiigazítást például oly módon lehet alkalmazni, hogy a szünetek közötti vezetési időszakokból 1-1 percet le lehet vonni, ezek összege azonban nem haladhatja meg – minden vezetéssel töltött négy és fél (4,5) órában – a 15 percet.
- Az ellenőröknek a szakmai okok mérlegelése során meg kell vizsgálniuk a körülményeket és az adott időpontban rendelkezésükre álló bizonyítékokat (például ellenőrizhető bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy a járművezető gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletet végzett), és meg kell bizonyosodniuk arról, hogy a tények értelmezése nem áll ellentétben a vezetési időre vonatkozó szabályok helyes alkalmazásával, és ezáltal nem veszélyezteti a közlekedés biztonságát.
- A tagállamok olyan elemző szoftvert is használhatnak, amely a vezetési idő kiszámításakor bizonyos toleranciát engedélyez, de figyelembe kell venniük, hogy ez a későbbiekben bizonyítási problémákhoz vezethet. A tolerancia azonban semmilyen körülmények között nem haladhatja meg a vezetéssel töltött négy és fél (4,5) óránkénti 15 perces határt.
- A tolerancia alkalmazása nem jelenthet hátrányos megkülönböztetést sem a nemzeti, sem a nemzetközi szállítást végző járművezetők számára, és csak olyan esetekben vehető figyelembe, amikor egyértelműen gyakori vagy többszöri megállással járó fuvarozási műveletről van szó.