



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 14.12.2001
COM(2001) 767 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σχετικά με την εφαρμογή το 1997-1998 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 για την
εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών**

**(20ή έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή
των κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές)**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σχετικά με την εφαρμογή το 1997-1998 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 για την
εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών**

(20^η έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή
των κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές)

Περιεχόμενα

Περίληψη	σ. 3
1. Εισαγωγή	σ. 6
2. Εθνικές πρωτοβουλίες	
2.1 Ρυθμιστικά μέτρα	σ. 6
2.2 Διοικητικά μέτρα	σ. 7
3. Κυρώσεις	
3.1 Διαβάθμιση	σ. 7
3.2 Μεταβολές	σ. 8
4. Σχέσεις και συνεργασία μεταξύ κρατών μελών	
4.1 Συντονισμένοι έλεγχοι	σ. 9
4.2 Ανταλλαγή πληροφοριών	σ. 9
5. Πίνακες ανακεφαλαίωσης	
5.1 Έλεγχοι : περίληψη	σ. 10
5.2 Παραβάσεις: περίληψη	σ. 11
6. Συμπέρασμα και σχόλια	
6.1 Συμπεράσματα και σχόλια των κρατών μελών	σ. 12
6.2 Συμπεράσματα και σχόλια της Επιτροπής	σ. 15
Παρ. Α Πίνακας κυρώσεων	σ. 21
Παρ. Β Σύνοψη δεδομένων από τα κράτη μέλη	
1. Περίοδος αναφοράς	σ. 22
2. Υπολογισμός ελάχιστων ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται	σ. 22
3. Έλεγχοι	
3.1 Αριθμός ελέγχων καθ'οδόν	σ. 23
3.2 Αριθμός οδηγών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης	σ. 24
3.3 Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν καθ'οδόν	σ. 25
3.4 Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης	σ. 26
4. Παραβάσεις: αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων	
4.1 Άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: περίοδος οδήγησης	σ. 27
4.2 Άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: διαλείμματα	σ. 28
4.3 Άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: περίοδοι ανάπαυσης	σ. 31
4.4 Άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: πίνακας δρομολογίων και πρόγραμμα υπηρεσίας	σ. 33

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα έκθεση εκθέτει τις τάσεις και τα στατιστικά στοιχεία των επιθεωρήσεων και των δραστηριοτήτων εφαρμογής των κρατών μελών κατά το διάστημα 1997-1998 οι οποίες αφορούν τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 σχετικά με την περίοδο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα. Η παρούσα έκθεση βασίζεται στις στατιστικές που διαβίβασαν τα κράτη μέλη και περιλαμβάνει τις απόψεις τους σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού.

Όλα τα κράτη μέλη διαβίβασαν δεδομένα στην Επιτροπή για την τρέχουσα περίοδο. Ορισμένα κράτη μέλη μάλιστα το έπραξαν υπό την απειλή κίνησης της διαδικασίας παράβασης. Η Ελλάδα, της οποίας τα δεδομένα δεν συμπεριλήφθηκαν στην τελευταία έκθεση, διαβίβασε ατελείς πληροφορίες. Αντίθετα η Αυστρία, η οποία έδωσε ορισμένα επί μέρους δεδομένα για την προηγούμενη έκθεση, παρείχε ολοκληρωμένες στατιστικές. Σε γενικές γραμμές σημειώθηκε κάποια πρόοδος στην παροχή δεδομένων με τυποποιημένη μορφή και λεπτομερέστερων πληροφοριών, αν και μερικά κράτη μέλη δίνουν ακόμη συνολικά στοιχεία με μη ομοιογενή παρουσίαση. Εξαιτίας αυτού καθυστέρησε η σύνταξη της έκθεσης και περιορίστηκαν τα περιθώρια έγκαιρης και αποτελεσματικής σύγκρισης των στατιστικών.

Οι πληροφορίες που διαβιβάστηκαν δείχνουν ότι ο συνολικός αριθμός ελέγχων εφαρμογής έχει αυξηθεί στην ΕΕ. Τα περισσότερα κράτη μέλη αύξησαν τον αριθμό των ελέγχων αυτών, μολονότι τα δεδομένα της Δανίας, της Γερμανίας και του Λουξεμβούργου δείχνουν συνολική μείωση του αριθμού ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν. Οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων έχουν επίσης αυξηθεί εν γένει. Αντίθετα, στα περισσότερα κράτη μέλη μειώθηκε ο αριθμός των ελέγχων καθ'οδόν.

Οι επιχειρήσεις ελέγχου εξακολούθησαν να υπερβαίνουν κατά κύριο λόγο τον ελάχιστο απαιτούμενο. Μόνον δύο χώρες δεν έφθασαν το ποσοστό ελέγχων του 1%: η Πορτογαλία και το Λουξεμβούργο, όπου το ποσοστό ελέγχων έπεσε κάτω του ελάχιστου επιπέδου των ετών 1997-1998. Εν γένει, τα περισσότερα κράτη μέλη υπερέβησαν άνετα το βασικό ποσοστό του 1%, η δε Ιρλανδία, η Ισπανία και η Γαλλία υπερέβησαν το 2 % και η Γερμανία σημείωσε το υψηλότερο ποσοστό ελέγχων της Ένωσης με άνω του 4 %.

Η άνοδος των ελέγχων οδήγησε σε γενικές γραμμές σε αύξηση του αριθμού καταγραφόμενων παραβάσεων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όμως, η αύξηση του αριθμού καταγεγραμμένων παραβάσεων αντανάκλα και την καλύτερη συλλογή και παραβολή των στατιστικών στοιχείων και δείχνει επίσης ότι οι αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή στοχοθετούν καλύτερα τις προσπάθειές τους. Συνολικά, ο αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων αυξήθηκε στην Αυστρία, το Βέλγιο, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες, τη Σουηδία και το ΗΒ. Οι παραβάσεις που αφορούν την περίοδο οδήγησης εξακολουθούν να είναι αριθμητικά υψηλότερες ως προς το σύνολο των καταγραφόμενων παραβάσεων, υπερβαίνοντας εκείνες που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα, οι οποίες επίσης αυξήθηκαν. Ακόμη, κατά την ίδια περίοδο, παρατηρήθηκε πτώση του αριθμού παραβάσεων που αφορούν τον πίνακα δρομολογίων και το πρόγραμμα υπηρεσίας. Πρέπει επίσης να αναγνωρισθεί ότι τα περισσότερα κράτη μέλη διαβίβασαν πιο ολοκληρωμένα στοιχεία για τις παραβάσεις αυτές. Οι στατιστικές του ΗΒ πάντως για τις παραβάσεις ήταν συγκεχυμένες διότι περιλάμβαναν παραβάσεις υπέρβασης

των έξι ημερήσιων περιόδων οδήγησης στις συνολικές παραβάσεις εβδομαδιαίας ανάπαυσης και την 'οδήγηση άνω των 4 ½ ωρών χωρίς διάλειμμα' στο τμήμα 'πολύ μικρά διαλείμματα'.

Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε διάφορες πρωτοβουλίες: ορισμένα, όπως η Γαλλία και το Βέλγιο, προσέλαβαν περισσότερους επιθεωρητές και βελτίωσαν την εκπαίδευσή τους προκειμένου να ενισχύσουν τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή. Στη Φινλανδία μια τροπολογία της Πράξης Οδικών Μεταφορών έδωσε περισσότερες εξουσίες στους επιθεωρητές ασφαλείας που διενεργούν ελέγχους με τη συνοδεία της αστυνομίας. Στην Ιρλανδία οι αιφνιδιαστικοί έλεγχοι καθ'οδόν στράφηκαν από τα συνηθισμένα σημεία ελέγχου στον έλεγχο των ταχογράφων σε σημεία ελέγχου που καλύπτουν μεγαλύτερο φάσμα επιχειρήσεων. Αυτή η νέα προσέγγιση ήταν πολύ αποτελεσματική διότι βελτίωσε πολύ την εικόνα στο κοινό και επέφερε μεγαλύτερη συμμόρφωση. Στο ΗΒ, εκτός από τους συνήθεις ελέγχους έγιναν και 'σιωπηροί έλεγχοι' της συμμόρφωσης των ωρών εργασίας των οδηγών.

Στις Κάτω Χώρες υιοθετήθηκαν αυστηρότερα εθνικά πρότυπα για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης στις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι Κάτω Χώρες με την πολιτική εφαρμογής που ακολουθούν εξακολουθούν να αναπτύσσουν περισσότερο μεθόδους πρόληψης παρά ποινικά μέτρα για να προωθήσουν τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Στη Γαλλία οι σοβαρές ή επανειλημμένες παραβάσεις στις μεταφορές τιμωρούνται ακόμη και με προσωρινή ή μόνιμη ανάκληση του πιστοποιημένου αντιγράφου της κοινοτικής αδείας ή της άδειας μεταφοράς. Επίσης, καθιερώθηκε η ακινητοποίηση ως ποινή. Στη Γερμανία η νομοθεσία διαβάθμισης των κυρώσεων αναθεωρήθηκε στις αρχές του 1999 αλλά τα νέα ποσοστά δεν θα εφαρμοσθούν και στα 16 Länder ταυτόχρονα. Μολονότι τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν για τις κυρώσεις είναι δύσκολο να συγκριθούν επακριβώς, είναι προφανές ότι υφίστανται ακόμη μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών.

Τέλος, τα περισσότερα κράτη μέλη κατάφεραν να αναβαθμίσουν ουσιαστικά την αποτελεσματικότητα των ελέγχων με τον εκσυγχρονισμό της μηχανογράφησης στους φορείς εφαρμογής. Τα δεδομένα που παρείχαν δείχνουν επίσης ότι χρειάζεται να αναληφθεί δράση για να αποβούν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές οι κυρώσεις μέσα στην Εσωτερική Αγορά.

Όσον αφορά τη συνεργασία, διενεργήθηκαν τακτικά συντονισμένοι έλεγχοι μεταξύ των κρατών μελών της Μπενελούξ κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Συντονισμένους ελέγχους πραγματοποίησε επίσης η Δανία με τη Γερμανία και τη Σουηδία, η Σουηδία με τη Νορβηγία, τη Δανία και τη Φινλανδία και η Βόρειος Ιρλανδία με τη Δημοκρατία της Ιρλανδίας. Παρά την παρατηρούμενη βελτίωση της συνεργασίας, τα δεδομένα δείχνουν ότι η συνεργασία είναι ακόμη κάτι το εξαιρετικό αφού τα περισσότερα κράτη μέλη φαίνεται να συνεργάζονται μεταξύ τους ευκαιριακά και μόνον.

Εν περιλήψει η Επιτροπή πρόκειται :

- να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες για να βελτιωθεί η παροχή δεδομένων
- να εξετάσει εάν θα αναθεωρήσει την οδηγία 88/599/ΕΚ προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα και η συνοχή των ελέγχων, να αυξήσει το ελάχιστο επίπεδο ελέγχων και πιθανόν να προδιαγράψει το ελάχιστο επίπεδο των κυρώσεων για συγκεκριμένες παραβάσεις

- να επικαιροποιήσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85¹
- να μελετήσει εάν χρειάζονται και άλλες αλλαγές στους κοινοτικούς κανόνες ιδιαίτερα όσον αφορά την εκκρεμούσα εισαγωγή του ψηφιακού ταχογράφου
- να υποστηρίξει και να ενθαρρύνει τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών και προσωπικού μεταξύ κρατών μελών.

¹ COM(2001)573 τελικό της 12.10.2001, Πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση, η οποία καλύπτει την περίοδο 1997-1998, είναι η τέταρτη κατά σειρά της Επιτροπής για τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85². Βασίζεται στις πληροφορίες που παρείχαν τα κράτη μέλη με το τυποποιημένο έντυπο που καθιερώθηκε βάσει της απόφασης της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 1993³.

Όλα τα κράτη μέλη υπέβαλαν τα δεδομένα τους σε μέγεθος που προσεγγίζει πολύ το τυποποιημένο έντυπο. Οι παραδόσεις τους είναι ολοκληρωμένες, αν και όχι πάντα ομοιόμορφη, εξαιρουμένης της Ελλάδας η οποία υπέβαλε ατελείς πληροφορίες. Καθυστερήσεις παρατηρήθηκαν στις παραδόσεις δεδομένων της Πορτογαλίας, των Κάτω Χωρών, της Ελλάδας, της Γαλλίας, της Δανίας, του Βελγίου, της Αυστρίας και του ΗΒ.

Ωστόσο, η χρήση του τυποποιημένου εντύπου απλουστεύει περισσότερο την ανάλυση και την παραβολή των στατιστικών με εκείνες της περασμένης περιόδου. Στην έκθεση αναφέρονται οι πρωτοβουλίες που ανέλαβαν και κοινοποίησαν τα κράτη μέλη και περιλαμβάνονται οι τελευταίες εξελίξεις σε κοινοτική κλίμακα.

2. ΕΘΝΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ

2.1. Ρυθμιστικά μέτρα

Τον Ιούνιο του 1998 επήλθαν στη Γερμανία ορισμένες τροποποιήσεις καθαρά συντακτικού περιεχομένου στο “Fahrpersonalgesetz” (Νόμος περί του προσωπικού οδήγησης). Η τελευταία έκδοση του “Fahrpersonalverordnung” (κανονισμός περί του προσωπικού οδήγησης) και του γερμανικού κανονισμού της 6ης Ιουνίου 1990 για τους ελέγχους βάσει της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1988⁴ για την εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 3820/85/ΕΟΚ και 3821/85/ΕΟΚ⁵ είχαν υποβληθεί στην Επιτροπή για την έκθεση της περιόδου 1995-1996. Έκτοτε ο γερμανικός κανονισμός περί του προσωπικού οδήγησης παρέμεινε αμετάβλητος, ενώ ο κανονισμός της 6ης Ιουνίου 1990 δεν έχει ακόμη προσαρμοσθεί στην οδηγία αριθ. 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1988 όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/98⁶. Οι διατάξεις του κανονισμού αυτού ισχύουν για τα μητρώα χρόνου οδήγησης και περιόδων ανάπαυσης των οχημάτων μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους από 2,8 έως 3,5 τόνους.

Στην Ιρλανδία εκδόθηκαν ορισμένα νομοθετικά μέτρα προκειμένου να αυξηθούν τα ποσοτικά στοιχεία για το πρωπικό έλεγχο.

Στις Κάτω Χώρες άλλαξε η εθνική νομοθεσία για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Υιοθετήθηκαν αυστηρότερα εθνικά πρότυπα σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

² EE L 370, 31.12.1985, σ. 1.

³ EE L 72, 25.03.1993, σ. 33.

⁴ EE L 325, 29.11.88, σ. 55.

⁵ EE L 370, 31.12.1985, σ. 8.

⁶ EE L 274, 9.10.1998, σ. 1.

2.2 Διοικητικά μέτρα

Το 1998 η βελγική κυβέρνηση προσέλαβε και άλλους επιθεωρητές. Καταβλήθηκαν πρόσθετες προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό της μηχανογράφησης στη Διεύθυνση Επιθεωρήσεων (Direction Contrôles) και τη βελτίωση της εκπαίδευσης των επιθεωρητών (κανονισμός A.D.R.).

Στη Φινλανδία, με τροποποίηση της Πράξης για τις Οδικές Μεταφορές που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1999 οι επιθεωρητές ασφαλείας απέκτησαν περισσότερες εξουσίες για τις επιθεωρήσεις που διενεργούν μαζί με την αστυνομία. Επίσης, από τις αρχές του 1998 υπάρχει άμεση πρόσβαση στις στατιστικές των επιθεωρήσεων που διενεργούνται από τους επιθεωρητές ασφαλείας. Ακόμη, από τις 15 Αυγούστου 1999 η Υπηρεσία Τελωνείων και Φύλαξης των Συνόρων αποτελεί ακόμη έναν φορέα ελέγχου αρμόδιο για την εφαρμογή του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης.

Στη Γαλλία, οι επιτροπές διοικητικών κυρώσεων πρότειναν να επιβάλλουν κυρώσεις οι προϊστάμενοι των επιτροπών στις κατά τόπους επιχειρήσεις για σοβαρές ή επανειλημμένες παραβάσεις τους, όπως η προσωρινή ή μόνιμη ανάκληση του πιστοποιημένου αντιγράφου της κοινοτικής αδείας ή της άδειας μεταφοράς. Έτσι, ανακλήθηκαν μόνιμα 163 αντίγραφα κοινοτικών αδειών και 232 αντίγραφα αδειών μεταφοράς και ανακλήθηκαν προσωρινά 530 αντίγραφα κοινοτικών αδειών και 257 αντίγραφα αδειών μεταφοράς. Από τις 30 Αυγούστου 1999 είναι επίσης δυνατή η ακινητοποίηση ενός ή περισσότερων οχημάτων.

Η γαλλική κυβέρνηση ενίσχυσε τις αρχές ελέγχου: ο αριθμός υπαλλήλων αυξήθηκε από 382 σε 405 και το 1998 ο αριθμός των περιφερειακών επιθεωρητών αυξήθηκε σε 48. Ο αριθμός των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις επιθεωρήσεις αυξήθηκε σε 102.

Στην Ιρλανδία, υιοθετήθηκαν ορισμένα μέτρα εφαρμογής προκειμένου να επικαιροποιηθεί η βάση δεδομένων και τα προγράμματα μηχανογράφησης.

Στο ΗΒ, εκτός από τους συνήθεις ελέγχους συμμόρφωσης των οδηγών στο χρόνο οδήγησης, συνεχίστηκε να δίδεται μεγάλη έμφαση στον έλεγχο εφαρμογής σε συγκεκριμένα σημεία και ύποπτους οδηγούς και μεταφορικές εταιρείες. Για τους ελέγχους αυτούς χρησιμοποιήθηκαν πολλές πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν με τους “σιωπηρούς ελέγχους” (6.711 έλεγχοι το 1997 και 5.984 έλεγχοι το 1998), στους οποίους καταγράφεται η χρήση του οχήματος εν αγνοία του οδηγού και κατόπιν ακολουθεί διεξοδικός έλεγχος των καταλόγων των οδηγών για να διαπιστώνεται κατά πόσον έχουν καταχωρισθεί όλες οι πληροφορίες. Η μέθοδος αυτή βοήθησε στον εντοπισμό των περιπτώσεων συστηματικής κατάχρησης των κανόνων για το χρόνο οδήγησης.

3. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

3.1 Διαβάθμιση

Η Αυστρία, η Δανία, η Φινλανδία, η Ιρλανδία και το ΗΒ παρείχαν πληροφορίες σχετικά με τη διαβάθμιση των κυρώσεων που επιβάλλουν για την παραβίαση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Η Γερμανία διαβίβασε λεπτομερέστατο πίνακα σχετικό με την εθνική νομοθεσία. Είναι ακόμη εμφανής η ευρεία διακύμανση των προστίμων στα κράτη μέλη (βλ. Παράρτημα Α).

Στην Αυστρία τα πρόστιμα κυμαίνονται από 36 € έως 2.180 €.

Στη Δανία, επιβάλλεται πρόστιμο 54 € στον οδηγό και 134 € στην εταιρεία για κάθε παράβαση των διατάξεων των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και 3821/85. Το ύψος του προστίμου εξαρτάται επίσης από τη φύση και τη σοβαρότητα της παράβασης.

Στη Φινλανδία, επιβάλλονται πρόστιμα στον οδηγό και τον εργοδότη του αναλόγως της συγκεκριμένης παράβασης. Οι παραβάσεις τιμωρούνται με 'ημερο-πρόστιμα', το ύψος των οποίων εξαρτάται από το είδος της παράβασης και είναι ανάλογα της σοβαρότητάς της. Το ύψος ενός 'ημερο-προστίμου' εξαρτάται από το εισόδημα του κατηγορουμένου και τον αριθμό απασχολούμενων της εταιρείας. Οι ποινές για παραβιάσεις των κανόνων που αφορούν το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης ποικίλλουν από 6 έως 12 ημερο-πρόστιμα. Παραδείγματος χάριν: η αμέλεια χρήσης του δελτίου καταγραφής τιμωρείται με 8 ημερο-πρόστιμα, η αμέλεια των διατάξεων για τη χρήση του δελτίου καταγραφής τιμωρείται με 6 ημερο-πρόστιμα.

Η Γερμανία διαβίβασε λεπτομερή πίνακα ποινών και προστίμων πληρωτέων επί τόπου. Οι παραβάσεις τιμωρούνται ανάλογα με το είδος της παράβασης και τον τύπο των ενεχόμενων προσώπων. Τα πρόστιμα για τις παραβιάσεις των διατάξεων για το χρόνο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα κυμαίνονται από 15 € έως 31 € για τους οδηγούς και αρχίζουν από 61 € (ελάχιστο ποσό) για τον εργοδότη. Τα πρόστιμα στους οδηγούς που δεν τηρούν τη διάταξη για την καταγραφή των περιόδων εργασίας κυμαίνονται από 15 € έως 153 € και για τους εργοδότες από 153 € έως 1.534 €. Οι παραβιάσεις των διατάξεων για τον πίνακα δρομολογίων και το πρόγραμμα υπηρεσίας τιμωρούνται με πρόστιμο που κυμαίνεται από 51 € έως 128 € για τον οδηγό και με πρόστιμο 511 € (ελάχιστο) για τον εργοδότη.

Στην Ιρλανδία, το μέγιστο πρόστιμο είναι 1.270 € ή/και 6 μήνες φυλάκισης.

Η Σουηδία επιβάλλει γενικό πρόστιμο 133 €.

Στο ΗΒ τα μέγιστα πρόστιμα για τους οδηγούς και για εκείνους που προκαλούν ή επιτρέπουν παραβίαση του χρόνου οδήγησης και του ταχογράφου κυμαίνονται από 315 € έως 7.874 €. Από τον Ιούνιο του 1996 η Βόρειος Ιρλανδία έχει το ίδιο μέγιστο πρόστιμο των 7.874 €. Εκτός από την επιβολή προστίμου, τα αδικήματα παραποίησης διαγράμματος και αλλοίωσης ή παραβίασης σφραγίδας σε ταχογράφο τιμωρούνται με φύλακιση έως δύο ετών.

3.2 Μεταβολές

Σύμφωνα με απόφαση της Γενικής Εισαγγελικής Αρχής (College van Procureurs-generaal), η οποία προέκυψε από την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 23ης Ιανουαρίου 1997, (Eckehard Pastoors and Trans-Cap GmbH κατά του Βελγικού κράτους, Υπόθεση C-29/95)⁷, δεν επιτρέπεται πλέον στους βέλγους επιθεωρητές να ζητούν άμεση καταβολή του προδιαγραφόμενου ποσού από τους μη εγκατεστημένους οδηγούς που επιλέγουν να προβούν στις συνήθεις ποινικές διαδικασίες.

Στη Γαλλία, το ισχύον ποινικό σύστημα επεκτάθηκε με την καθιέρωση κύρωσης διοικητικής ακινητοποίησης των οχημάτων. Έτσι, από τις 30 Αυγούστου 1999 είναι δυνατόν να

⁷ Συλλογή 1997, σ. I-285.

ακινητοποιούνται τα οχήματα σε περίπτωση σοβαρών ή επανειλημμένων παραβάσεων στις μεταφορές.

Η διαβάθμιση των ποινών στη γερμανική νομοθεσία αναθεωρήθηκε στις αρχές του 1999. Οι νέες ποινές δεν θα εφαρμοσθούν ταυτόχρονα και στα 16 Länder.

4. ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Μολονότι το θέμα αυτό δεν περιλαμβάνεται στο τυποποιημένο έντυπο, ορισμένα κράτη μέλη σχολίασαν τους ελέγχους.

4.1 Συντονισμένοι έλεγχοι

Η οδηγία 88/599/ΕΟΚ της 23ης Νοεμβρίου 1988 καλεί τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε ανταλλαγή πληροφοριών και σε αμοιβαία συνδρομή όσον αφορά την υλοποίηση των μέτρων εφαρμογής.

Το Βέλγιο ανέφερε ότι διενεργήθηκαν τακτικά συντονισμένοι έλεγχοι με τα όμορα κράτη μέλη και ιδίως ότι βελτιώθηκε η συνεργασία με τα κράτη μέλη της Μπενελούξ.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας του Συμβουλίου που προαναφέρθηκε, η Δανία πραγματοποίησε συντονισμένους ελέγχους με τη Γερμανία και τη Σουηδία κατά την περίοδο αναφοράς. Οι έλεγχοι αυτοί διενεργήθηκαν σε οχήματα διαφόρων κρατών μελών. Τέσσερις έλεγχοι διενεργήθηκαν στις 7-9-14-16 Φεβρουαρίου 1997 στο Rødby Havn, δύο έλεγχοι δε διενεργήθηκαν στις 19 και 26 Νοεμβρίου 1998 σε οχήματα που έφθασαν στον κρατικό λιμένα του Helsingør. Καταγράφηκαν 109 παραβάσεις, οι 87 από τις οποίες αφορούσαν τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και οι 22 παραβιάσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Η Σουηδία ανέφερε ότι διεξήγαγε συντονισμένους ελέγχους με τη Νορβηγία, τη Δανία και τη Φινλανδία.

Στη Βόρειο Ιρλανδία, διεξάχθηκαν τρεις έλεγχοι με τη συμμετοχή ελεγκτών και υπαλλήλων από τη Δημοκρατία της Ιρλανδίας.

4.2 Ανταλλαγή πληροφοριών

Τα κράτη μέλη δεν προέβησαν σε ιδιαίτερα σχόλια στο συγκεκριμένο θέμα. Ωστόσο, τα τελευταία δύο χρόνια τα κράτη μέλη της Μπενελούξ είχαν τακτικές συναντήσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών και προσωπικού. Δημιουργήθηκε μια κεντρική διοίκηση που συντονίζει τις επιχειρήσεις αυτές με τη βοήθεια της Επιτροπής. Τελευταία κάποιες άλλες χώρες αποφάσισαν να συμμετέχουν στις συναντήσεις : η Γαλλία άρχισε ήδη να συμμετέχει ενώ πιο πρόσφατα έδειξαν ενδιαφέρον για τις πρωτοβουλίες αυτές η Ισπανία, η Ιρλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία.

5. ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗΣ

5.1 Έλεγχος: περίληψη

Αριθμός ημερών που ελέγχθηκαν ως προς τον ελάχιστο αριθμό εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται

Κράτος μέλος	- α - Ελάχιστος αριθμός ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχονται	- β - Αριθμός (εθνικών) ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν	- γ - Αριθμός (μη εθνικών) ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν	- δ - Συνολικός αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν	- ε - Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν ως προς το ποσοστό του ελάχιστου αριθμού ημερών που πρέπει να ελέγχονται (δ/α)
Αυστρία	597.511	625.100	213.660	838.760	1,40
Βέλγιο (1)	682.000	706.921	369.053	1.075.974	1,58
Δανία	198.000	330.045	29.857	359.902	1,82
Φινλανδία (2)	211.200	345.783		345.783	1,64
Γαλλία (3)	2.500.000	5.441.807	1.128.918	6.570.725	2,63
Γερμανία	3.538.238	9.079.879	5.143.663	14.223.542	4,02
Ελλάδα (4)					
Ιρλανδία	378.385	940.866	4.693	945.559	2,50
Ιταλία	2.549.475	4.135.385	293.087	4.428.472	1,74
Λουξεμβούργο	73.246	41.244	22.344	63.588	0,87
Κάτω Χώρες	550.000	716.857	69.114	785.971	1,43
Πορτογαλία	591.250	207.843	24.816	232.659	0,39
Ισπανία	1.680.000	4.469.231	400.631	4.869.862	2,89
Σουηδία	400.000	582.300	84.310	666.610	1,67
Ηνωμ. Βασίλειο	2.006.141	3.341.691	138.981	3.480.672	1,73

Σημείωση:

- (1) Στον Πίνακα 5.1 ανωτέρω, όπως και στους Πίνακες 3.1 έως 3.4 στο Παράρτημα Β, δεν εμφανίζονται τα στοιχεία για τους ελέγχους που διενεργήθηκαν από την αστυνομία, το Υπουργείο Οικονομικών (Τελωνειακή Υπηρεσία) και το Υπουργείο Απασχόλησης και Εργασίας.
- (2) Οι στατιστικές δεν περιλαμβάνουν το συνολικό αριθμό ελέγχων σε μη υπηκόους.
- (3) Η Γαλλία κάνει διαιχωρισμό μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων.
- (4) Τα στοιχεία της Ελλάδας δεν περιλήφθηκαν διότι δεν μπορούσαν να χρησιμεύσουν σε πραγματική σύγκριση.

5.2 Παραβάσεις: περίληψη

Αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων: Άρθρα 6, 7, 8 και 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85

Συνολική εικόνα από τα κράτη μέλη

Κράτος μέλος	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				Σύνολο
	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	
Αυστρία	1.576	373	307	680	26.716	14.182	6.097	20.279	49.251
Βέλγιο (1)	73	105	136	241	2.583	4.698	234	4.932	7.829
Δανία	219			-	5.140			-	5.359
Φινλανδία (2)	1.316	-	1	1	6.570	1	12	13	7.900
Γαλλία (3)									169.965
Γερμανία	29.921	3.921	2.559	6.480	761.966	117.214	52.863	170.077	968.444
Ελλάδα (4)									
Ιρλανδία (5)	265	13			6.882	256			7.416
Ιταλία	5.264	173	304	477	42.209	1.581	364	1.945	49.895
Λουξεμβούργο	31	-	-	-	228	417	3	420	679
Κάτω Χώρες	1.385	30	2	32	10.564	1.443	277	1.720	13.701
Πορτογαλία	659	121	35	156	4.960	463	17	480	6.255
Ισπανία	8.463	394	86	480	28.806	2.257	251	2.508	40.257
Σουηδία	1.002	242	10	252	2.855	901	120	1.021	5.130
Ηνωμ. Βασίλειο	743	9	18	27	10.998	1.429	78	1.507	13.275

Σημείωση:

- (1) Τα στοιχεία που ακολουθούν για καταγεγραμμένες παραβάσεις δεν ενσωματώθηκαν στον ανωτέρω Πίνακα, ούτε στους Πίνακες 4.1 – 4.4, διότι δεν είναι κατάλληλα απομονωμένα:

Αστυνομία:	12,417
Υπ. Οικονομικών:	3,111
Υπ. Απασχ. και Εργασίας:	248
<u>ΣΥΝΟΛΟ:</u>	<u>15,776</u>

Δεν συμπεριλήφθηκαν επίσης 173 παραβάσεις που καταγράφηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

- (2) Η Δανία δεν έκανε διαχωρισμό μεταξύ υπηκόων, υπηκόων ΕΟΚ και τρίτων χωρών.
- (3) Η Γαλλία δεν έκανε διαχωρισμό μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων αλλά μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων. Δεν περιέλαβε λεπτομερή στοιχεία για τις παραβάσεις στις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές, παρέχει όμως δεδομένα για τις παραβάσεις που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων (73.815) και για εκείνες που ελέγχθηκαν καθ'οδόν (96.150).
- (4) Δεν διαβιβάστηκαν δεδομένα.
- (5) Η Ιρλανδία διαβίβαζε δεδομένα μόνον για τις παραβάσεις που αφορούν τους υπηκόους της και άλλων κρατών μελών.

Αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων: Άρθρα 6, 7, 8 και 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85
Συνολική Εικόνα ανά κατηγορία παράβασης (περιλαμβάνει επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, υπηκόους, ΕΟΚ και τρίτες χώρες)

Άρθρο	Τύπος παράβασης	Αριθμός παραβάσεων*
6	Περίοδοι οδήγησης	530.653
7	Διαλείμματα	373.674
8	Περίοδοι ανάπαυσης	431.778 **
14	Πίνακας δρομολογίων και πρόγραμμα υπηρεσίας	8.283 ***
Σύνολο		1.344.388

- * Τα στοιχεία αυτά δεν περιλαμβάνουν τα δεδομένα για τα αδικήματα που κατέγραψε η αστυνομία, το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Απασχόλησης και Εργασίας διότι δεν είναι κατάλληλα καταναμεμημένα.
- ** Τα στοιχεία περιλαμβάνουν επίσης τις παραβάσεις υπέρβασης της περιόδου έξι ημερών οδήγησης (Άρθρο 6) που κατλεγραψε το ΗΒ βάσει του άρθρου 8.
- *** Το Βέλγιο διαβίβασε δεδομένα τα οποία αφορούν 6.173 παραβάσεις που καταγράφηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Συνεπώς, τα στοιχεία αυτά δεν συμπεριελήφθησαν στο συγκεκριμένο Πίνακα.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ

6.1 Συμπεράσματα και σχόλια των κρατών μελών

Η **Αυστρία** ανέφερε ότι το 1996-1998 σημειώθηκε γενική αύξηση του αριθμού οχημάτων για τα οποία ισχύει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και του αριθμού οδηγών και ημερών που ελέγχονται από τις τοπικές αρχές. Ο αριθμός οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 αυξήθηκε κατά 9,2 %, ενώ ο αριθμός οδηγών και ημερών εργασίας που ελέγχονται καθ'οδόν αυξήθηκε αντίστοιχα κατά 49 % και 40,7 %. Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός παραβάσεων που διαπράχθηκαν το 1997-1998 αυξήθηκε κατά 13,5 %.

Το **Βέλγιο** αύξησε τους ελέγχους προσλαμβάνοντας πρόσθετους επιθεωρητές. Καταβλήθηκε επίσης εξαιρετική προσπάθεια προκειμένου να βελτιωθεί η μηχανογράφηση στη Διεύθυνση Επιθεώρησης (Direction des Contrôles) και να εκπαιδευθούν επιθεωρητές (κανονισμός A.D.R.). Οι παραβάσεις του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης εξακολουθούν να αποτελούν το σοβαρότερο θέμα για τους οδηγούς: το ποσοστό καταγεγραμμένων παραβάσεων αυξήθηκε από 41,5 % το 1997 σε 45,55 % το 1998 επί του συνόλου των καταγεγραμμένων παραβάσεων.

Το Βέλγιο επεσήμανε ότι η συνεργασία με τις υπηρεσίες των κρατών μελών και τρίτων χωρών έχει βελτιωθεί και επεκταθεί: συγκεκριμένα, η συνεργασία εντός της Μπενελούξ υπήρξε σημαντική για τους ελέγχους.

Η **Φινλανδία** ανέφερε ότι κατά τη διάρκεια των ετών 1997-1998 ο αριθμός ελέγχων υπερέβη σαφώς το ελάχιστο επίπεδο που ορίζει η οδηγία 88/599/ΕΟΚ. Οι μετακινούμενες αστυνομικές μονάδες και οι επιθεωρητές ασφαλείας έλεγξαν συνολικά 345.783 δελτία μητρώων, πράγμα που σημαίνει ότι ο αριθμός ελέγχων ως προς τις ημέρες εργασίας κατά την ίδια περίοδο ήταν 1,6 %.

Στην έκθεση της Φινλανδίας επισημαίνεται επίσης ότι έγινε αποτελεσματικότερη παραβολή των στατιστικών από ό,τι τις προηγούμενες φορές. Βελτιώθηκε η συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων από τους επιθεωρητές ασφαλείας με την εισαγωγή σύγχρονου υλικού (hardware) το 1998.

Η Φινλανδία ανέφερε ότι στους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν δεν έγινε διαχωρισμός μεταξύ εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που δίδονται, για κάθε όχημα που ελέγχθηκε καθ'οδόν εξετάστηκαν περίπου τρία δελτία μητρώου και στους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων εξετάστηκαν 14 δίσκοι ταχογράφων ανά οδηγό. Οι στατιστικές των μετακινούμενων αστυνομικών μονάδων δείχνουν ότι οι καταγεγραμμένες παραβάσεις που οδήγησαν σε πρόστιμο ήταν 845 το 1997 και 661 το 1998. Εκτός και πέραν των παραβάσεων αυτών, κατά τα δύο αυτά έτη υπήρξαν μικρής σημασίας παραβάσεις, για τις οποίες έγιναν προειδοποιήσεις αλλά δεν καταγράφηκαν. Οι παραβάσεις αυτές αφορούσαν κυρίως καταχρήσεις ή παραλείψεις της αλλαγής της καταγραφόμενης περιόδου.

Η **Γαλλία** επεδίωξε την εισαγωγή του ψηφιακού ταχογράφου με την οποία θα βελτιωθεί σημαντικά ο έλεγχος εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης· αποτελεί επίσης το πρώτο βήμα για πιο συστηματική και ευρύτερη εξέταση των μέτρων εφαρμογής.

Η Γαλλία επεσήμανε ότι στα τέλη του 1997 υπέβαλε υπόμνημα που περιείχε κάποιες προτάσεις τροποποίησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 προκειμένου να εναρμονισθούν ορισμένες κοινωνικές διατάξεις που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές. Ζήτησε κυρίως να αναθεωρηθεί ο κανονισμός αυτός, ιδίως όσον αφορά το μέγιστο χρόνο οδήγησης και την αύξηση της μέγιστης περιόδου ανάπαυσης. Η ελάττωση των παρεκκλίσεων σχετικά με τις περιόδους ανάπαυσης και η καλύτερη θεσμοθέτηση των εξαιρέσεων από τις συνήθεις ημερήσιες περιόδους οδήγησης και τα διαλείμματα είναι επιπλέον θέματα που πρέπει να επανεξετασθούν προσεκτικά.

Κατά τη διάρκεια των ετών 1997-1998 ο αριθμός των ελέγχων που πραγματοποίησαν οι γερμανικές αρχές υπερέβη σαφώς το ελάχιστο πρότυπο. Η **Γερμανία** εξήγησε ότι ο αξιοσημείωτα υψηλός αριθμός οχημάτων και οδηγών από άλλες χώρες που ελέγχθηκαν οφείλεται στο γεγονός ότι η Γερμανία έχει το μεγαλύτερο όγκο διακομετακομιστικής κυκλοφορίας στην ΕΕ. Ο συνολικός αριθμός ελέγχων καθ'οδόν μειώθηκε ελαφρά το 1997-1998 σε σύγκριση με το 1995-1996 (2,7 %). Ενώ ο αριθμός ελέγχων οχημάτων της Γερμανίας και άλλων κρατών μελών παρέμεινε ουσιαστικά αμετάβλητος, σημειώθηκε σημαντική μείωση κατά 20 % των ελέγχων στα οχήματα εκτός ΕΕ. Η λεπτομερέστερη ανάλυση των ποσοστών αυτών έδειξε κάθετη πτώση των ελέγχων το 1998 σε σύγκριση με το 1997 (πτώση 39 % για τα γερμανικά οχήματα, 23 % για τα οχήματα της ΕΕ και 23 % για τα οχήματα εκτός ΕΕ). Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η ΕΕ δεν έχει πλέον εξωτερικά σύνορα με την Αυστρία (συμφωνία Schengen).

Η Γερμανία επεσήμανε επίσης ότι σημειώθηκε πτώση των ελέγχων των ημερών εργασίας στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων επιβατικών μεταφορών. Αντίθετα, υπήρξε πολύ μικρή μεταβολή στους αντίστοιχους ελέγχους στις εμπορευματικές μεταφορές και τις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό.

Στη Γερμανία ο αριθμός των καταγεγραμμένων παραβάσεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 μειώθηκε σε σύγκριση με εκείνες που είχαν καταγραφεί το 1995-1996 (πτώση από 4% έως 20 %). Η μόνη εξαίρεση στην τάση αυτή ήταν τα επιβατικά δρομολόγια από χώρες εκτός ΕΕ και τα εμπορευματικά δρομολόγια με γερμανούς οδηγούς. Συνολικά δεν σημειώθηκαν σημαντικές μεταβολές στη συμμόρφωση στο χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, π.χ. οι περισσότερες παραβάσεις εξακολουθούν να ζημιώνουν σε αξιοσημείωτο βαθμό την οδική ασφάλεια.

Επίσης, η Γερμανία ζήτησε να λυθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο το πρόβλημα που βαρύνει την απόδειξη κατά των εργοδοτών/μεταφορέων έτσι ώστε να παρέχεται καλύτερη προστασία στους απασχολούμενους οδηγούς. Συνιστά ακόμη επανεπεξεργασία της τυποποιημένης μορφής δεδομένων έτσι ώστε να συμπεριληφθούν περισσότερες λεπτομέρειες στις μελλοντικές εκθέσεις, όπως για τις παραβιάσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και τη συνεργασία στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών.

Η **Ιρλανδία** επεσήμανε ότι κατά τη διάρκεια των ετών 1997-1998 υπήρξαν ορισμένες δικαστικές αποφάσεις, συνεπεία των οποίων χρειάστηκε οι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών να διεξαγάγουν ανακρίσεις για τις ποινικές διώξεις που είχαν κινηθεί. Έτσι μειώθηκε κατά 33% το ποσοστό διαθέσιμων υπαλλήλων του Υπουργείου που διενεργεί πρόσθετους ελέγχους καθ'οδόν. Από το 1997 οι αιφνίδιοι έλεγχοι καθ'οδόν δεν γίνονται πλέον στα συνήθη σημεία ελέγχου των ταχογράφων αλλά σε σημεία που καλύπτουν ευρύτερο φάσμα επιχειρήσεων. Σημειώθηκε αύξηση του συνολικού αριθμού επιχειρήσεων και του αριθμού ημερών αιφνιδίων ελέγχων. Η νέα αυτή προσέγγιση αποδείχθηκε πολύ αποτελεσματική στη βελτίωση της εικόνας στο κοινό, πράγμα που είχε ως συνέπεια να αυξηθεί η συμμόρφωση. Ωστόσο, ο αριθμός οχημάτων που ελέγχθηκαν σε αυτά τα σημεία ήταν τελικά μικρότερος από εκείνον που προκύπτει από τους ελέγχους που πραγματοποιούνται τακτικά σε όλη την επικράτεια από τους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών ως μέρος των εβδομαδιαίων καθηκόντων τους. Η Ιρλανδία ανέφερε επίσης ότι προσέλαβε σύμβουλο για την επικαιροποίηση των βάσεων δεδομένων και των μηχανογραφικών προγραμμάτων.

Οι **Κάτω Χώρες** επεσήμαναν ότι στην πολιτική εφαρμογής δίνει έμφαση περισσότερο στην πρόληψη παρά στα ποινικά μέτρα. Η R.V.I. (Εθνική Επιθεώρηση Μεταφορών) εξακολούθησε να επιζητεί προληπτικές μεθόδους προκειμένου να προωθήσει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Στόχος ήταν να επιτευχθεί συμφωνία με τις επιχειρήσεις μεταφορών σχετικά με τα μέτρα συμμόρφωσης που πρέπει να λάβουν οι εταιρείες εσωτερικά. Η μη συμμόρφωση προς τη συμφωνία αυτή οδηγεί σε ποινικό αδίκημα. Στο πλαίσιο αυτό, κάθε εταιρεία ελέγχεται τουλάχιστον μια φορά εντός μιας συμπεφωνημένης περιόδου. Εάν κατά τη διάρκεια αυτών των ελέγχων παρατηρηθούν σοβαρές παραβάσεις, κινείται αμέσως ποινική διαδικασία. Εάν κατά τη διάρκεια των ελέγχων καθ'οδόν παρατηρηθούν παραβάσεις για τις οποίες έχει συνταχθεί επίσημα έκθεση, κινείται αμέσως ποινική διαδικασία. Τα δεδομένα που βασίζονται σε αυτές τις παραβάσεις χρησιμοποιούνται για τη διεξαγωγή στοχοθετημένων ελέγχων μέσα στις επιχειρήσεις.

Η **Σουηδία** επεσήμανε την ανάγκη να εναρμονισθεί η διαβάθμιση των ποινών εντός της ΕΕ και πρότεινε να κινείται ποινική διαδικασία στη χώρα του οδηγού σε περίπτωση παράβασης. Ζήτησε επίσης κατάλογο των προσώπων που είναι σύνδεσμοι σε κάθε κράτος μέλος.

Το **Ηνωμένο Βασίλειο** επεσήμανε ότι τα δεδομένα του δεν αντανakλούν την πραγματική κλίμακα ελέγχου όσον αφορά τη συμμόρφωση στις ώρες οδήγησης. Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν αντιστοιχούν στους ελέγχους των ωρών οδήγησης που πραγματοποίησε η Vehicle Inspectorate και το Department of the Environment (Βόρειος Ιρλανδία), ενώ η αστυνομία, η οποία ελέγχει τους κανονισμούς για τις ώρες οδήγησης, δεν μπόρεσε να δώσει στοιχεία για την περίοδο 1997-1998.

Στα συμπεράσματα και τα σχόλιά του το HB δήλωσε ότι η υπέρβαση των περιόδων έξι ημερών αντιστοιχεί σε παράβαση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης και ότι η 'οδήγηση άνω των 4 ½ ωρών χωρίς διάλειμμα' αντιστοιχεί σε 'υπερβολικά μικρό διάλειμμα'. Συνεπώς, απέφυγε τον διπλό υπολογισμό και συμπεριέλαβε τις παραβάσεις για την υπέρβαση των περιόδων έξι

ημερών οδήγησης στο σύνολο των παραβάσεων για την εβδομαδιαία ανάπαυση και την 'οδήγηση άνω των 4 ½ ωρών χωρίς διάλειμμα' στο τμήμα 'υπερβολικά μικρό διάλειμμα'.

6.2 Συμπεράσματα και σχόλια της Επιτροπής

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 εξακολουθεί να παρέχει κοινό κοινοτικό πρότυπο για τον καθορισμό του ελάχιστου χρόνου οδήγησης και των ελάχιστων περιόδων ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές. Εάν εφαρμοσθεί αποτελεσματικά και ομοιόμορφα, ο κανονισμός μπορεί να προωθήσει την οδική ασφάλεια, την απόδοση των μεταφορών και το θεμιτό ανταγωνισμό μέσα στην Ένωση. Η Επιτροπή όμως γνωρίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν διαφορετική αντίληψη για τον τρόπο εφαρμογής του νομοθετήματος αυτού. Μολονότι όλα τα κράτη μέλη παρείχαν πληροφορίες με μορφή που προσέγγιζε πολύ το τυποποιημένο μέγεθος, τα δεδομένα εξακολουθούν να μην είναι ομοιόμορφα. Πράγματι, οι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις διεξάγονται με κυμαινόμενη ένταση και συχνότητα από τις διάφορες αρχές, οι οποίες συχνά ενεργούν με βάση ανεξάρτητους εθνικούς κανόνες. Η ποινική δίωξη επίσης των παραβάσεων είναι διαφορετική.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι χρειάζεται περισσότερη συνεργασία μεταξύ κρατών μελών έτσι ώστε να εξασφαλισθεί πιο συντονισμένη προσέγγιση των ελέγχων. Επίκεινται άλλωστε νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει επίσης να παρακολουθεί την κατάσταση σε όλα τα κράτη έλη.

6.2.1 Μειώθηκαν έλλειψη πληροφοριών και ατελή δεδομένα αλλά το πρόβλημα παραμένει

Τα περισσότερα κράτη μέλη ήταν σε θέση να παρέχουν λεπτομερέστερα δεδομένα. Η Αυστρία και η Φινλανδία υπέβαλαν λεπτομερέστερα δεδομένα σχετικά με τις παραβάσεις των άρθρων 6, 7, 8 και 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Ωστόσο, το γεγονός ότι τα δεδομένα δεν παρέχονται έγκαιρα και ότι δεν είναι αρκετά αναλυτικά δεν επιτρέπει τη διεξοδική τους σύγκριση. Οι λόγοι ποικίλλουν από χώρα σε χώρα.

Για την παρούσα έκθεση η Ελλάδα παρείχε ατελή στατιστικά δεδομένα, τα οποία δεν περιλάμβαναν τους τύπους και τον αριθμό των καταγεγραμμένων παραβάσεων, των εθνικών πρωτοβουλιών και ποινών. Το Βέλγιο εξακολουθεί να παρέχει δεδομένα καταγεγραμμένα από διαφορετικές αρμόδιες αρχές, τα οποία δεν συλλέγονται όλα με τυποποιημένη μορφή. Επίσης, η Γαλλία εξακολουθεί να κάνει διάκριση μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων αντί υπηκόων και μη υπηκόων, πράγμα που δίνει άλλη χροιά στη σύγκριση.

6.2.2 Το ελάχιστο πρότυπο ελέγχων επιτεύχθηκε από σχεδόν όλα τα κράτη μέλη

Ο συνολικός αριθμός ελέγχων εξακολουθεί να αυξάνεται στην ΕΕ. Παρατηρήθηκαν ορισμένες διαφορές μεταξύ κρατών μελών. Στην Αυστρία, το Βέλγιο, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία, την Ισπανία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο σημειώθηκε περαιτέρω αύξηση, ενώ στη Δανία, τη Γερμανία και το Λουξεμβούργο σημειώθηκε πτώση.

Τα δεδομένα της Αυστρίας δείχνουν ανοδική τάση. Αυτό συνάγεται κυρίως από το γεγονός ότι για την παρούσα έκθεση η Αυστρία παρείχε πληροφορίες και για το 1997 και για το 1998 ενώ για την προηγούμενη έκθεση είχε υποβάλει δεδομένα μόνον για το 1996.

Στη Γερμανία σημειώθηκε πτώση της δραστηριότητας, αν και οι έλεγχοι εξακολούθησαν να υπερβαίνουν τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό. Στην Πορτογαλία το επίπεδο των ελέγχων παρέμεινε σχεδόν στάσιμο (από 0,38 % σε 0,39 %) αλλά δεν πληρεί ακόμη το βασικό πρότυπο του 1% του συνόλου των ημερών εργασίας. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το Λουξεμβούργο μείωσε το ποσοστό των ελέγχων του από 1,29 % σε 0,87 %, με αποτέλεσμα να μην φθάσει το ελάχιστο ποσοστό.

Εν γένει, πάντως, τα περισσότερα κράτη μέλη υπερέβησαν εύκολα το βασικό πρότυπο του 1%. Η Ιρλανδία και η Ισπανία επιτυγχάνουν ακόμη ποσοστό άνω του 2 % ενώ η Γαλλία αύξησε τους ελέγχους της από κάτω του 2 % σε άνω του 2 %. Η Γερμανία με άνω του 4 % έχει το υψηλότερο ποσοστό της Ένωσης.

6.2.3 Ο αριθμός παραβιάσεων του πίνακα δρομολογίων και προγράμματος υπηρεσίας μειώθηκε και αυξήθηκαν όλα τα άλλα είδη παραβάσεων

Παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού παραβιάσεων του άρθρου 6 (χρόνος οδήγησης), του άρθρου 7 (διαλείμματα) και του άρθρου 8 (περίοδοι ανάπαυσης). Ο αριθμός των παραβιάσεων του χρόνου οδήγησης παραμένει σταθερός και υψηλός (39,5 %) επί του συνόλου των καταγεγραμμένων παραβάσεων (38,4 % το 1995-1996). Την υπό εξέταση περίοδο, ο αριθμός των παραβιάσεων του χρόνου οδήγησης εξακολουθεί να υπερβαίνει εκείνον των περιόδων ανάπαυσης και συνεχίζει να είναι ο υψηλότερος όλων των παραβάσεων. Οι παραβιάσεις όσον αφορά τα διαλείμματα αυξήθηκαν σε συνολικούς αριθμούς σε σύγκριση με εκείνους της προηγούμενης έκθεσης. Αντίθετα το ποσοστό των παραβάσεων αυτών μειώθηκε (29,4 % το 1995-1996) και φθάνει σήμερα το 27,8 % του συνόλου. Οι παραβιάσεις των περιόδων

ανάπαυσης έφθασαν το 32,1 % του συνόλου. Σημειώθηκε πτώση των παραβιάσεων του πίνακα δρομολογίων και του προγράμματος εργασίας (από 4 % το 1995-1996 σε 0,6 % το 1997-1998).

Αναγνωρίζεται ότι τα περισσότερα κράτη μέλη διαβίβασαν πληρέστερα δεδομένα σχετικά με τις παραβιάσεις αυτές. Για την παρούσα έκθεση, η Ισπανία παρείχε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές από τρίτες χώρες. Αντίθετα, τα δεδομένα που διαβίβασε το Ηνωμένο Βασίλειο δημιούργησαν κάποια σύγχυση καθώς ορισμένα στοιχεία για παραβιάσεις του χρόνου οδήγησης θεωρήθηκαν ότι ήταν στοιχεία για τις περιόδους ανάπαυσης ή τα διαλείμματα.

6.2.4 Στα περισσότερα κράτη μέλη ο αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων αυξήθηκε

Από όλη την ΕΕ, ο αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων αυξήθηκε στην Αυστρία, το Βέλγιο, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες, τη Σουηδία και το ΗΒ, στα δε υπόλοιπα κράτη μέλη μειώθηκε.

Σε ορισμένες περιπτώσεις η αύξηση του αριθμού των παραβάσεων που διαπράχθηκαν αντανakλά ενδεχομένως την αύξηση του αριθμού των ελέγχων, όπως π.χ. στην Αυστρία και το Βέλγιο· σε άλλες περιπτώσεις, όπως στη Φινλανδία, δείχνουν ενδεχομένως απλά καλύτερη συλλογή και παραβολή των στατιστικών· τέλος, όσον αφορά την Ιρλανδία, δείχνει ίσως ότι οι αρχές ελέγχου κατέβαλαν πιο στοχοθετημένη προσπάθεια.

Τα δεδομένα των παραβιάσεων που παρείχαν τα κράτη μέλη δείχνουν τα εξής: στα περισσότερα κράτη μέλη όπου αυξήθηκαν οι παραβάσεις, όπως Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Σουηδία και ΗΒ, αυξήθηκε επίσης ο συνολικός αριθμός ημερών εργασίας. Σε δύο χώρες (Γερμανία και Λουξεμβούργο), μολονότι διενεργήθηκαν λιγότεροι έλεγχοι, παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των παραβάσεων. Συνεπώς, η αύξηση του αριθμού των καταγεγραμμένων παραβάσεων φαίνεται ότι αντανakλά κατ'αρχήν τη συνολική αύξηση του ποσοστού των παραβάσεων. Τα δεδομένα της Δανίας δείχνουν μείωση και του αριθμού των ελέγχων και του αριθμού των παραβάσεων που διαπράχθηκαν. Αντίθετα στην Ισπανία και την Πορτογαλία η αύξηση του συνολικού αριθμού ημερών εργασίας οδήγησε σε μείωση των καταγεγραμμένων παραβάσεων.

Κατά τη διάρκεια των ετών 1997-1998 οι Κάτω Χώρες εξακολούθησαν να ενισχύουν τα προληπτικά μέτρα· ωστόσο, ανέφεραν αύξηση του αριθμού καταγεγραμμένων παραβάσεων. Πάντως, το αυξημένο ποσοστό των παραβάσεων ήταν παρόλα αυτά μικρότερο του αυξημένου ποσοστού ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν.

Εν γένει, φαίνεται ότι υπάρχει γενική αύξηση των παραβάσεων στην ΕΕ. Επισημαίνεται ότι η εντατικοποίηση ή η μείωση των ελέγχων δεν αντιστοιχεί πάντα σε αύξηση ή πτώση των καταγεγραμμένων παραβάσεων. Ο αποτελεσματικότερος και πιο ομοιόμορφος τρόπος ελέγχων αποτελεί θέμα που συνεχίζει να μελετά η Επιτροπή.

6.2.5 Το ποσοστό επιτυχίας στον εντοπισμό των παραβάσεων ποικίλλει πολύ

Ο λόγος του συνολικού αριθμού καταγεγραμμένων παραβάσεων προς το συνολικό αριθμό ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν δείχνει ότι τα κράτη μέλη παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές στον επιτυχή εντοπισμό των πιθανών παραβατών. Κατά τη διάρκεια του 1997-1998 η Γερμανία και η Αυστρία σημείωσαν τη μεγαλύτερη επιτυχία με 6,8 και 5,9 καταγεγραμμένες παραβάσεις ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν. Σε άλλα κράτη μέλη το ποσοστό

εντοπισμού των παραβάσεων ποικίλλει από άνω της 1 παράβασης (Δανία, Ιταλία, Λουξεμβούργο και Κάτω Χώρες) έως άνω των 2 παραβάσεων ανά 100 ημέρες εργασίας (Γαλλία, Φινλανδία και Πορτογαλία). Αντίθετα, το ποσοστό επιτυχίας στο Βέλγιο, την Ιρλανδία, την Ισπανία, τη Σουηδία και το ΗΒ είναι κάτω του 1%.

Ο λόγος αυτός χρησιμεύει στην ανάδειξη του οφέλους που προσφέρει η ανταλλαγή πείρας και η υιοθέτηση της αποτελεσματικότερης και της εθνικά καταλληλότερης πρακτικής σε όλη την Ένωση.

6.2.6 Πλησιάζει η χρήση του ψηφιακού ταχογράφου

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου που εκδόθηκε από το Συμβούλιο στις 24 Σεπτεμβρίου 1998⁸ τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου και την οδηγία 88/599/ΕΟΚ σχετικά με την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Προετοιμάζει την εισαγωγή του νέου ψηφιακού ταχογράφου, ο οποίος θα είναι υποχρεωτικός σε όλα τα κράτη μέλη από τα τέλη του 2003.

Το Μάρτιο του 2000 η επιτροπή προσαρμογής του ταχογράφου, στην οποία συμμετέχουν αντιπρόσωποι των κρατών μελών, φορείς ελέγχου, κοινωνικοί εταίροι και κατασκευαστές, συμφώνησε στο έγγραφο όπου ορίζονται οι προδιαγραφές του ψηφιακού ταχογράφου. Ωστόσο, στις 19 Σεπτεμβρίου 2001 η επιτροπή αυτή δεν μπόρεσε να εκφράσει ρητά ευνοϊκή γνώμη σχετικά με ορισμένες καθαρά τεχνικού χαρακτήρα τροποποιήσεις των προδιαγραφών που είχαν εκδοθεί το Μάρτιο του 2000. Ελλείψει γνώμης, τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν θα υποβληθούν στο Συμβούλιο με τη διαδικασία της επιτροπολογίας που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Επίσης, ανατέθηκε στην ομάδα εμπειρογνομόνων ελέγχου που συμβούλευε την Επιτροπή σχετικά με τον ψηφιακό ταχογράφο να σχολιάσει πώς μπορεί να ληφθεί κατά τον καλύτερο τρόπο υπόψη ο νέος ταχογράφος στην κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών. Οι εμπειρογνώμονες υπέβαλαν τα πορίσματά τους στην Επιτροπή τον Ιούλιο του 2001 σχετικά με την κοινή ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, τις αναπροσαρμογές που προκύπτουν για τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και τα συνεπακόλουθα θέματα για τους ελέγχους καθ'οδόν και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Η Επιτροπή εξετάζει προς το παρόν τις συστάσεις αυτές.

6.2.7 Η ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 εξακολουθεί να διευκρινίζεται μέσω των αποφάσεων του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η καλυπτόμενη περίοδος είναι έως τις αρχές του 2001

Στην απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2000, G. E. Hume, υπόθεση C-193/99⁹, το Δικαστήριο όρισε ότι το άρθρο 8 παράγραφος 5 του κανονισμού πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι ο οδηγός, ο οποίος επιλέγει να μεταθέσει την εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσής του για την εβδομάδα που έπεται εκείνης κατά την οποία έπρεπε να την πάρει, οφείλει να πάρει δύο εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης, διαδοχικά και χωρίς κανένα διάλειμμα μεταξύ τους μέσα σε αυτήν τη δεύτερη εβδομάδα.

⁸ ΕΕ L 274, 09.10.98, σ. 1.

⁹ Συλλογή 2000, σ. I-7809.

Το θέμα ήταν να προσδιορισθεί η σχέση μεταξύ μιας εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης που μετατίθεται για την επόμενη εβδομάδα και της εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης τη δεύτερη εβδομάδα· εν προκειμένω πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το άρθρο 8 παράγραφος 5 του κανονισμού απαιτεί η πρώτη από τις περιόδους αυτές ‘να προστίθεται’ στη δεύτερη. Το Δικαστήριο επεσήμανε ότι μετά από σύγκριση μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του όρου αυτού φαίνεται ότι η μετατιθέμενη εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης πρέπει να λαμβάνεται μαζί με την εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης της δεύτερης εβδομάδας.

Επίσης, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το άρθρο 8 παράγραφος 3 προβλέπει ένα γενικό κανόνα για μια εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης 45 ωρών, η οποία μπορεί να μειωθεί σε ορισμένες περιπτώσεις, στη βάση ότι η μείωση αυτή πρέπει να αντισταθμίζεται από ισοδύναμη ανάπαυση λαμβανόμενη *εξ ολοκλήρου* πριν το τέλος της τρίτης εβδομάδας που ακολουθεί την εν λόγω εβδομάδα. Το Δικαστήριο επεσήμανε ότι το άρθρο 8 παράγραφος 5 του κανονισμού επιτρέπει μετάθεση της εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης και επομένως αποτελεί παρέκκλιση από το γενικό κανόνα, η οποία δεν πρέπει να ερμηνεύεται υπό την ευρεία έννοια. Ακόμη, το πεδίο εφαρμογής του πρέπει να προσδιορίζεται με βάση τους επιδιωκόμενους στόχους του κανονισμού, οι οποίοι είναι να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και η οδική ασφάλεια. Αυτή η ερμηνεία του άρθρου 8 παράγραφος 5 εγγυάται έτσι την τήρηση των συγκεκριμένων στόχων.

6.2.8 Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αποφάνθηκε επίσης σχετικά με τη χρήση του ταχογράφου (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85).

Στην απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2001, *Skills Motor Coaches Ltd, B. J. Farmer, C. J. Burley και B. Denman*, υπόθεση C-297/99 ¹⁰, το Δικαστήριο αποφάνθηκε σχετικά με τη χρήση της συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών. Δήλωσε ότι η υποχρέωση που έχει ένας οδηγός να καταγράφει όλες τις άλλες περιόδους εργασίας περιλαμβάνει και το χρόνο ταξιδιού που αναλώνει ο οδηγός για να παραλάβει όχημα που δεν βρίσκεται στο σπίτι του ή στο επιχειρησιακό κέντρο του εργοδότη του, καθώς και τις περιόδους οδήγησης για διαδρομή που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και την οποία εκτελεί πριν παραλάβει όχημα για το οποίο ισχύει ο κανονισμός.

6.2.9 Επικαιροποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85

Με την πάροδο των ετών, τόσο οι αρμόδιες εθνικές αρχές όσο και ο κλάδος των οδικών μεταφορών επεσήμαναν τις αδυναμίες του ισχύοντος κανονισμού. Επίσης, στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών στις 2 Οκτωβρίου 2000 η Επιτροπή ανέφερε ότι τα κράτη μέλη συμφωνούν ομόφωνα ότι είναι αναγκαίο να γίνουν τεχνικής φύσεως τροποποιήσεις στον κανονισμό. Το Συμβούλιο ζήτησε λοιπόν από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση τροποποίησης του κανονισμού όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

Προς το παρόν η Επιτροπή ασχολείται δραστήρια με την επικαιροποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Στις 12 Οκτωβρίου 2001 υποβλήθηκε η πρόταση νέου κανονισμού COM (2001)573 τελικό. Πρωταρχικός στόχος είναι να υπάρχει ένα σαφές και αναλυτικό κείμενο το οποίο θα διευκρινίζει, θα απλουστεύει και θα εκσυγχρονίζει τους κανόνες που περιέχει ο ισχύων κανονισμός. Η Επιτροπή αποβλέπει στην επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού επικαιροποιώντας και διευκρινίζοντας τις υπάρχουσες εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις διότι αναγνωρίζει ότι έχει ενταθεί ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα σε πεδία που

¹⁰ Συλλογή 2001, σ. I-573.

εξυπηρετούσε πριν ο δημόσιος τομέας, όπως και να συμπεριληφθούν τα μέτρα αυτά στον ψηφιακό ταχογράφο.

6.2.10 Η Επιτροπή προτίθεται επίσης να βελτιώσει την εφαρμογή, την αποτελεσματικότητα και την ομοιομορφία των ελέγχων και των κυρώσεων καθιστώντας αυστηρότερη την οδηγία 88/599/ΕΟΚ

Με βάση το πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής προβλέπεται να καταστεί αυστηρότερη η οδηγία 88/599/ΕΟΚ η οποία σήμερα υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ελέγχουν το 1% των ημερών εργασίας των οδηγών προκειμένου να επαληθεύεται η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Η Επιτροπή πρόκειται να αυξήσει το ποσοστό αυτό του 1%, όπου χρειάζεται βαθμιαία, έτσι ώστε να αυξηθούν οι επιθεωρήσεις και να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα και η συνοχή των ελέγχων που διενεργούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

6.2.11 Το Συμβούλιο εξέδωσε κοινή θέση για την καθιέρωση του χρόνου εργασίας στις οδικές μεταφορές

Το Νοέμβριο του 1998 η Επιτροπή δημοσίευσε μια δέσμη μέτρων (COM 662/98)¹¹ με σκοπό να υπαχθούν στην οδηγία 93/104/ΕΚ της 23ης Νοεμβρίου 1993¹² ορισμένοι τομείς που σήμερα εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της για το γενικό χρόνο εργασίας. Μετά από μακρά συζήτηση λόγω σοβαρών διαφωνιών μεταξύ κρατών μελών, στις 22 Δεκεμβρίου 2000 επιτεύχθηκε πολιτική συμφωνία στο Συμβούλιο και δημοσιεύθηκε κοινή θέση η οποία υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 23 Μαρτίου 2001.

Η κοινή θέση αποκλείει τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και εισάγει επίσης λιγότερο αυστηρούς κανόνες για τις νυκτερινές ώρες εργασίας. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ολοκλήρωσε τη δεύτερη ανάγνωση τον Ιούνιο του 2001, εύχεται δε να συμπεριληφθούν όλοι οι οδηγοί και να επανέλθει η αρχική πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τους κανόνες για τις νυκτερινές ώρες εργασίας. Για να συγκερασθούν αυτές οι δύο θέσεις άρχισε διαδικασία συμβιβασμού μεταξύ Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το φθινόπωρο του 2001.

6.2.12 Τελικά σχόλια

Η αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης είναι προς το συμφέρον όλων. Η Επιτροπή συνεχίζει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στο δεδομένο πεδίο προκειμένου να εξασφαλίσει ενιαία και αποτελεσματική εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας και να ενθαρρύνει την ορθή πρακτική. Έτσι, στην πρότασή της COM (2001)573 τελικό για τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 προτείνει μια Μόνιμη Επιτροπή, μέσω της οποίας θα μπορούν να ανταλλάσσονται απόψεις για την εφαρμογή του κανονισμού και να λαμβάνονται γρήγορα αποφάσεις.

Η Επιτροπή εξακολουθεί επίσης να ενθαρρύνει όλα τα κράτη μέλη να λαμβάνουν περισσότερες πρωτοβουλίες συνεργασίας και να προωθούν τις ανταλλαγές πληροφοριών και προσωπικού. Οι ενέργειες αυτές θα συμβάλουν στη βελτίωση των μέτρων εφαρμογής και θα οδηγήσουν στην καλύτερη κατανόηση του τρόπου εφαρμογής του κανονισμού.

¹¹ ΕΕ C 43, 17.2.99, σ. 1.

¹² ΕΕ L 307, 13.12.93, σ. 18.

Κράτος μέλος	Τύπος ποινής	
	Μικρές παραβάσεις	Σοβαρές παραβάσεις
Αυστρία	36 €	2.180 €
Βέλγιο	62 €	248 €
Δανία	Πρόστιμο τουλάχιστον 54 € για τον οδηγό και 134 € για την εταιρεία, το δε ύψος του προστίμου εξαρτάται από τη φύση και τη σοβαρότητα της παράβασης.	
Φινλανδία	Οι παραβάσεις τιμωρούνται με βάση το κριτήριο του “ημερήσιου προστίμου”. Το ύψος ενός ημερήσιου προστίμου εξαρτάται από το εισόδημα του κατηγορουμένου και τον αριθμό των υπαλλήλων του. Ο αριθμός ημερήσιων προστίμων αντιστοιχεί στη σοβαρότητα του αδικήματος και ποικίλλει από 6 έως 12.	
Γαλλία	1517 € κατ’ανώτατο όριο	Ο νόμος 95-96 της 1ης Φεβρουαρίου 1995 προβλέπει νέα αδικήματα και αυξήσεις των ποινών για άλλα. Για σοβαρές παραβάσεις μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο έως 30.489 € και ένα έτος φυλάκισης.
	Οι σοβαρές και επανειλημμένες παραβάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε προσωρινή ή μόνιμη ανάκληση της κοινοτικής άδειας ή της άδειας μεταφοράς. Η ακινητοποίηση του οχήματος είναι επίσης ακόμη μια διοικητική κύρωση.	
Γερμανία	Οι παραβάσεις τιμωρούνται ανάλογα με τον τύπο του αδικήματος και τα ενεχόμενα πρόσωπα. Τα πρόστιμα για παραβάσεις των διατάξεων για το χρόνο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα κυμαίνονται 15 από € έως 31 € για τους οδηγούς και 61 € (τουλάχιστον) για τον εργοδότη. Τα πρόστιμα για τους οδηγούς που δεν τηρούν τη διάταξη για την καταγραφή του χρόνου οδήγησης κυμαίνονται από 15 € έως 153 € και για τους εργοδότες από 153 € έως 1.534 €. Όσοι παραβιάζουν τη διάταξη για τον πίνακα δρομολογίων και το πρόγραμμα εργασίας τιμωρούνται με πρόστιμο που κυμαίνεται από 51 € έως 128 € για τον οδηγό και με πρόστιμο 511 € (τουλάχιστον) για τον εργοδότη.	
Ιρλανδία		1.270 € ή/και έξι μήνες φυλάκιση
Ιταλία	Τουλάχιστον 16 €	4.447 €
Κάτω Χώρες	Υπάρχουν καθορισμένα πρόστιμα για κάθε παράβαση της διάταξης του κανονισμού τα οποία κυμαίνονται από 45 € έως 1.365 €.	
Ισπανία	30 – 284 €	284 – 1.388 € (Πρώτη κατηγορία) 1.388 – 2.414 € (Δεύτερη κατηγορία)
Σουηδία	Γενικό πρόστιμο 133 €.	
Ηνωμένο Βασίλειο		Τα μέγιστα πρόστιμα για τους οδηγούς και εκείνους που προκαλούν ή επιτρέπουν παραβάσεις των ωρών οδήγησης και του ταχογράφου κυμαίνονται από 315 € έως 7.874 €. Εκτός από το πρόστιμο, οι παραβάσεις για παραποίηση χάρτη και αλλοίωση σφραγίδας ταχογράφου οδηγούν σε ποινή φυλάκισης έως δύο ετών.

Σημείωση:

Τα δεδομένα του Βελγίου, της Ιταλίας και της Ισπανίας βασίζονται σε στοιχεία των εθνικών εμπειρογνομόνων των χωρών αυτών του 1995. Τα στοιχεία της Γαλλίας και των Κάτω Χωρών είναι εκείνα της προηγούμενης έκθεσης διότι οι εν λόγω χώρες δεν κοινοποίησαν μεταβολές στη νομοθεσία τους. Τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν έδωσαν στοιχεία.

Στατιστικά δεδομένα

1. **Περίοδος αναφοράς**
Από 1 Ιανουαρίου 1997 έως 31 Δεκεμβρίου 1998.
2. **Υπολογισμός ελάχιστων ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται**
(Άρθρο 2 της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ)¹³

Κράτος μέλος	Αριθμός ημερών εργασίας ανά οδηγό κατά την περίοδο αναφοράς - α -	Συνολικός αριθμός οχημάτων υποκείμενων στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 (ετήσιος μέσος όρος) - β -	Συνολικός αριθμός ημερών εργασίας $\alpha \times \beta$ - γ -	Ελάχιστοι έλεγχοι (1% του γ) - δ -
Αυστρία	480	124.481	59.751.120	597.511
Βέλγιο	440	155.000	68.200.000	682.000
Δανία	440	45.000	19.800.000	198.000
Φινλανδία	440	48.000	21.120.000	211.200
Γαλλία	480	521.875	250.500.000	2.500.000
Γερμανία	480	737.133	353.823.840	3.538.238
Ελλάδα (1)				
Ιρλανδία (2)	460	82.258	37.838.450	378.385
Ιταλία	390	653.712	254.947.680	2.549.475
Λουξεμβούργο	450	16.277	7.324.650	73.246
Κάτω Χώρες	500	110.000	55.000.000	550.000
Πορτογαλία	430	137.500	59.125.000	591.250
Ισπανία	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Σουηδία	400	200.000	40.000.000	400.000
Ηνωμ. Βασίλειο	464	432.358	200.614.112	2.006.141

- (1) Τα στοιχεία της Ελλάδας δεν συμπεριλήφθηκαν διότι δεν οδηγούν σε πραγματική σύγκριση.
- (2) Συνολικός αριθμός εμπορικών οχημάτων άνω των 1.524 kgs. και μεγάλα επιβατικά οχήματα ταξινομημένα στο κράτος. Ορισμένα από αυτά μπορούν να εξαιρούνται του κανονισμού 3820/85 του Συμβουλίου. Δεν υπήρξε όμως ανάλυση των διαθέσιμων στοιχείων.

¹³ ΕΕ L 325 29.11.88, σ. 55.

3. Έλεγχοι

3.1 Αριθμός ελέγχων καθ'οδόν

Κράτος μέλος	Τύπος μεταφοράς	ΕΟΚ		Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων
		Υπήκοοι	Άλλα κράτη μέλη		
Αυστρία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	614 32.502 97.561	145 6.046 37.730	441 11.419 26.550	586 17.465 64.280
Βέλγιο	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	4.497 61.602	4.757 81.662	225 3.173	4.982 84.835
Δανία	συνολ. αριθμός (1)	82.170	9.115	899	10.014
Φινλανδία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	2.890 69.278			
Γαλλία (2)	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	59.750 1.114.552			23.473 299.077
Γερμανία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	177.775 3.607.453	79.257 2.019.782	43.953 1.488.082	123.210 3.507.864
Ελλάδα	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	1.204 2.132		440 550	
Ιρλανδία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	4.061 33.190 1.761	1.042 3.731 364	150 194 115	1.192 3.925 479
Ιταλία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	100.035 644.880 211.285	10.377 71.424 26.553	1.750 7.947 2.791	12.127 79.371 29.344
Λουξεμβούργο	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	182 5.004	238 5.643	2 246	240 5.889
Κάτω Χώρες	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	2.198 64.296	731 27.743	84 5.999	815 33.742
Πορτογαλία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	16.729 94.283 20.013	5.931 18.996 3.538	1.824 2.441 493	7.755 21.437 4.031
Ισπανία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	259.874 953.125	45.619 158.631	8.036 17.206	53.655 175.837
Σουηδία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	6.854 111.429 439	514 22.650 48	113 4.653 9	627 27.303 57
Ηνωμένο Βασίλειο	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	45.227 339.411	3.160 24.600	425 2.235	3.585 26.835

Σημείωση:

- (1) Το σύνολο αυτό αντιπροσωπεύει τις στατιστικές οχημάτων στις οποίες δεν γίνεται διαχωρισμός μεταξύ εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών.
- (2) Η Γαλλία κάνει διαχωρισμό μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων και όχι μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων.

3.2 Αριθμός οδηγών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων

Κράτος μέλος	Μεταφορά επιβατών	Μεταφορά εμπορευμάτων	Μεταφορά για ίδιο λογαριασμό	Μεταφορά επί μισθώσει ή επ'αμοιβή
Αυστρία	1.549	13.887	3.681	11.407
Βέλγιο	69	7.785		
Δανία (1)				
Φινλανδία	1.726	6.612	460	7.878
Γαλλία	12.951	92.855	4.851	100.955
Γερμανία	16.212	108.775	19.607	-
Ελλάδα	1.014	453	3	880
Ιρλανδία	431	7.455	2.274	5.576
Ιταλία	1.905	19.580	1.808	11.344
Λουξεμβούργο	1.056	3.494	56	74
Κάτω Χώρες (2)	4.600	11.166	1.976	9.190
Πορτογαλία	186	1.674	131	1.729
Ισπανία	17.326	83.267	13.873	86.720
Σουηδία	1.614	3.751	56	973
Ηνωμ. Βασίλειο	5.091	23.818	2.711	21.093

Σημείωση

- (1) Η Δανία δεν παρείχε τέτοια δεδομένα.
- (2) Τα δεδομένα των εμπορευματικών μεταφορών αντιπροσωπεύουν το άθροισμα των δεδομένων μεταφορών για ίδιο λογαριασμό και των μεταφορών επί μισθώσει και επ'αμοιβή.

3.3 Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν καθ'οδόν

Κράτος μέλος	Τύπος μεταφοράς	ΕΟΚ		Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων
		Υπήκοοι	Λοιπά κράτη μέλη		
Αυστρία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	1.625	244	1.215	1.459
		97.850	11.838	28.170	40.008
		288.943	97.223	74.970	172.193
Βέλγιο	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	18.524	20.293	1.013	21.306
		231.737	333.782	13.965	347.747
Δανία	συνολ. αριθμός (1)	247.037	27.160	2.697	29.857
Φινλανδία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	9.080			
		218.092			
Γαλλία (2)	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	187.796			68.288
		3.704.736			1.060.630
Γερμανία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	352.081	130.649	59.348	189.997
		7.034.325	2.902.656	2.051.010	4.953.666
Ελλάδα	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	3.984		2.070	2.070
		13.104		784	784
Ιρλανδία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	3.563	682	230	912
		46.980	3.497	284	3.781
Ιταλία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	284.225	26.598	3.770	30.368
		2.187.778	110.544	99.889	210.433
		407.678	42.694	9.592	52.286
Λουξεμβούργο	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	659	874	14	888
		16.516	20.610	846	21.456
Κάτω Χώρες	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	4.396	1.462	168	1.630
		128.592	55.486	11.998	67.484
Πορτογαλία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	17.209	5.068	2.004	7.072
		98.550	12.120	3.998	16.118
		30.084	1.520	106	1.626
Ισπανία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	500.368	84.080	16.098	100.178
		1.741.786	268.287	32.166	300.453
Σουηδία	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων συνολ. αριθμός (1)	20.466	1.528	113	1.641
		339.214	67.792	14.741	82.533
		1.058	103	33	136
Ηνωμ. Βασίλειο	μεταφορά επιβατών μεταφ. εμπορευμάτων	149.207	17.785	2.688	20.473
		1.305.709	106.942	11.566	118.508

Σημείωση:

- (1) Το σύνολο αυτό αντιπροσωπεύει τις στατιστικές στις οποίες δεν γίνεται διαφοροποίηση (πλήρης ή μερική) μεταξύ εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών.
- (2) Η Γαλλία κάνει διαχωρισμό μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων και όχι μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων.

3.4 Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης

Κράτος μέλος	Μεταφορά επιβατών	Μεταφορά εμπορευμάτων	Μεταφορά για ίδιο λογαριασμό	Μεταφορά μισθώσει επ' αμοιβή ή
Αυστρία	18.494	218.188	44.072	189.098
Βέλγιο	4.323	452.337		
Δανία	5.227	77.781	37.743	40.038
Φινλανδία	16.971	101.640	9.336	109.275
Γαλλία	206.620	1.342.655	58.411	1.490.864
Γερμανία	238.862	1.454.611	233.561	
Ελλάδα	16.729	2.590		
Ιρλανδία	41.445	848.878	266.473	623.644
Ιταλία	480.836	774.868	72.000	472.564
Λουξεμβούργο	3.773	20.296	341	578
Κάτω Χώρες (1)	184.000	399.869	32.269	367.600
Πορτογαλία	5.989	56.011	4.340	57.660
Ισπανία	338.563	1.888.514	350.678	1.876.399
Σουηδία	82.016	139.546	3.249	46.117
Ηνωμ. Βασίλειο	381.239	1.505.536	242.368	1.263.025

Σημείωση:

- (1) Το σύνολο αυτό αντιπροσωπεύει τις στατιστικές στις οποίες δεν γίνεται διαφοροποίηση μεταξύ εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών.

4. Παραβάσεις

Αριθμός καταγεγραμμένων παραβάσεων

4.1 Άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: χρόνος οδήγησης

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
		Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	Μη υπήκοοι
Αυστρία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	422	95	72	167	11.246	6.445	2.107	8.552	11.668	8.719
Βέλγιο (1)	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	18	26	45	71	583	1.042	40	1.082	601	1.153
Δανία (2)	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	2				95				97	
Φινλανδία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	174				1.965 10 4		4	4	2.139 10 4	4
Γαλλία (3)	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο									51.886 952	10.669 48
Γερμανία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	11.113 662 163	1.455 70 20	636 35 10	2.901 105 30	284.811 9.973 3.409	48.301 1.834 1.214	17.320 193 1.076	65.621 2.027 2.290	295.924 10.635 3.572	68.522 2.132 2.320
Ελλάδα (4)	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο										
Ιρλανδία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	48 2 6	1 0 0		1 0 0	2.335 59 101	38 6 9		38 6 9	2,383 61 107	39 6 9

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
		Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	Μη υπήκοοι
Ιταλία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	1,208 498 25	36	75	111	15.459 1.649 234	514 40 11	106 3	620 43 11	16.667 2.147 259	731 43 11
Λουξεμβούργο	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	- - -	- - -	- - -		81 - -	151 - -	1 - -	152	81	152
Κάτω Χώρες	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	91 - -	6 - -	- - -	6	2.106 - -	543 - -	75 - -	618	2.197	624
Πορτογαλία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	146 26 4	16 5 -	6 - -	22 5	1.304 436 -	120 30 -	10 4 -	130 34	1.450 462 4	152 39
Ισπανία	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	5,925 7 92	306 - -	67 - -	373	19.262 41 531	1,767 - -	196	1,963	25.187 48 623	2.336
Σουηδία (5)	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	} }274 }	} } 77 }	} }3 }	} } 80 }	} } 690 }	} } 275 }	} } 37 }	} } 312 }	} } 964 }	} }392 }
Ηνωμένο Βασίλειο	- ημερ. περίοδος οδήγησης - εξαήμερο κατ'ανώτ.όριο - δεκαπενθήμερο	46 * 3	- * -	2 * -	2	1.998 * 107	120 * 135	3 * 10	123 145	2.044 110	125 145

Σημείωση:

- (1) Τα δεδομένα αυτά αφορούν μόνον το 1997 καθόσον για το 1998 δεν διαβιβάστηκαν αναλυτικά στοιχεία. Οι 1.805 παραβάσεις που καταγράφηκαν το 1998 συμπεριλήφθηκαν στο σύνολο (βλ. Πίνακα 2).
- (2) Η Δανία δεν παρείχε αναλυτικά στοιχεία.
- (3) Η Γαλλία δεν κάνει διάκριση μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων αλλά μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων. Δεν διαβιβάστηκαν αναλυτικά στοιχεία για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές.
- (4) Δεν διαβιβάστηκαν στοιχεία.
- (5) Συνολικός αριθμός παραβάσεων στην περίοδο οδήγησης χωρίς διάκριση.
- * Οι παραβάσεις αυτές υπολογίστηκαν στις παραβάσεις των 'Εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης'.

4.2 Άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: διαλείμματα

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
		Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύν. μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	Μη υπήκοοι
Αστυρία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	642	123	74	197	10.267	4.633	1.635	6.268	10.909	6.465
Βέλγιο	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	6 9	6 6	8 13	14 19	271 246	4.68 183	29 -	497 183	277 255	511 202
Δανία (1)	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	61				1,894				1.955	
Φινλανδία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	404 241		1	1	1.166 659		4 1	4 1	1.570 900	5 1
Γαλλία (2)	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα									} }31.751	} }5.333
Γερμανία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	3.584 4.012	545 326	122 71	667 397	106.926 118.076	15.026 14.162	6.425 6.794	21.451 20.956	110.510 122.088	22.118 21.353
Ελλάδα (3)	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα										
Ιρλανδία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	74 22	6 2		6 2	1.259 305	120 37		120 37	1.333 327	126 39
Ιταλία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	1.370 36	26 5	178 4	204 9	11.835 1.752	541 146	105 19	646 165	13.205 1.788	850 174

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
		Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύν. μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	Μη υπήκοοι
Λουξεμβούργο	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	8 12	- -	- -		72 -	131 -	1 -	132	80 12	132 -
Κάτω Χώρες	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	221 -	13 -	1 -	14 -	1.326 -	73 -	11 -	84 -	1.547 -	98 -
Πορτογαλία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	114 151	40 30	10 9	50 39	2.094 324	110 59	- 2	110 61	2.208 475	160 100
Ισπανία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	1.766 -	88 -	19 -	107 -	5.541 -	490 -	55 -	545 -	7.307 -	652 -
Σουηδία	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	284	34	0	34	977	108	28	136	1.261	170
Ηνωμένο Βασίλειο	- οδήγηση άνω των 4,5 ωρών χωρίς διάλειμμα - πολύ μικρά διαλείμματα	} 147 {	}- {	} - {		} 5.188 {	} 88 {	} 4 {	} 92 {	} 5.335 {	} 92 {

Σημείωση:

- (1) Η Δανία δεν παρείχε αναλυτικά στοιχεία.
- (2) Η Γαλλία δεν κάνει διάκριση μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων αλλά μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων. Δεν διαβιβάστηκαν αναλυτικά στοιχεία για τις παραβάσεις που καταγράφηκαν και για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές.
- (3) Δεν διαβιβάστηκαν στοιχεία.

4.3 Άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: περίοδοι ανάπαυσης

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
		Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύν. μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	Μη υπήκοοι
Αυστρία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	373	128	84	212	5.203	3.104	2.355	5.459	5.576	5.671
Βέλγιο	- ημερήσια - εβδομαδιαία	32	61	70	131	849	1.888	125	2.013	881	2.144
Δανία (1)	- ημερήσια - εβδομαδιαία	156				3.151				3.307	
Φινλανδία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	370 23				2.735 31	1	2 1	2 2	3.105 54	2 2
Γαλλία (2)	- ημερήσια - εβδομαδιαία									59.300 854	8.535 106
Γερμανία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	9.234 1.056	1.120 96	1.492 6	2.612 102	229.338 9.433	35.179 1.498	20.594 461	55.773 1.959	238.572 10.489	58.385 2.061
Ελλάδα (3)	- ημερήσια - εβδομαδιαία										
Ιρλανδία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	81 15	0 0		0 0	2.634 189	37 9		37 9	2.715 204	37 9
Ιταλία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	1.213 99	17 1	47	64 1	5.212 410	267 49	110 14	377 63	6.425 509	441 64
Λουξεμβούργο	- ημερήσια - εβδομαδιαία	- -	- -	- -		75 -	135 -	1 -	136 -	75	136
Κάτω Χώρες	- ημερήσια - εβδομαδιαία	1.073 -	11 -	1 -	12	7.132 -	827 -	191 -	1.018	8.205	1.030
Πορτογαλία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	129 7	12 1	2 1	14 2	711 91	86 58	1 -	87 58	840 98	101 60

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
		Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύν. υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	Μη υπήκοοι
Ισπανία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	652 21	- -	- -		3.301 130	- -	- -		3.953 151	
Σουηδία	- ημερήσια - εβδομαδιαία	325 47	128 1	6 0	134 1	1.101 87	511 7	51 4	562 11	1.426 134	696 12
Ηνωμένο Βασίλειο	- ημερήσια -εβδομαδιαία (4)	286 250	7 2	16 -	23 2	2.685 1.020	867 219	39 22	906 241	2.971 1.270	929 243

Σημείωση:

- (1) Η Δανία δεν παρείχε αναλυτικά στοιχεία.
- (2) Η Γαλλία δεν κάνει διάκριση μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων αλλά μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων.
- (3) Δεν διαβιβάστηκαν στοιχεία.
- (4) Τα στοιχεία αυτά αφορούν επίσης τις παραβάσεις υπέρβασης των έξι ημερήσιων περιόδων οδήγησης.

4.4 Άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: Πίνακας δρομολογίων και πρόγραμμα εργασίας

Κράτος μέλος	Τύπος παράβασης	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων
Αυστρία	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	139	27	77	104
Βέλγιο	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή				
Δανία (2)	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή				
Φινλανδία	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	52 52			
Γαλλία (3) (4)	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	} 426 }			} 105 }
Γερμανία	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	77 20	270 19	69 118	339 137
Ελλάδα (2)	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή				
Ιρλανδία	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	0 17	0 4		0 4
Ιταλία (5)	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	508 561	2 105	7	2 112
Λουξεμβούργο	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	1 10	- -	- -	
Κάτω Χώρες	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	- -	- -	- -	
Πορτογαλία	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	37 45	3 14	- 7	3 21
Ισπανία (2)	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή				
Σουηδία (4)	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	} 72 }	} 2 }	} 1 }	} 3 }
Ηνωμένο Βασίλειο	- παραβίαση - μη ορθή εφαρμογή	7 4	- -	- -	

Σημείωση:

- (1) Το Βέλγιο παρείχε δεδομένα, τα οποία αφορούσαν τις παραβάσεις που καταγράφηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Συνεπώς, τα στοιχεία αυτά (6.173 παραβάσεις) δεν συμπεριλήφθηκαν στον πίνακα αυτό.
- (2) Δεν διαβιβάστηκαν δεδομένα.
- (3) Η Γαλλία δεν κάνει διάκριση μεταξύ υπηκόων και μη υπηκόων αλλά μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων.
- (4) Δεν διαβιβάστηκαν αναλυτικά στοιχεία.
- (5) Τα στοιχεία αυτά δεν είναι πλήρη καθόσον ήταν αδύνατον να προσδιοριστούν οι 2.040 παραβάσεις που καταγράφηκαν το 1997 και οι 3.385 το 1998. Ωστόσο, τα στοιχεία αυτά συμπεριλήφθηκαν στο συνολικό αριθμό των καταγεγραμμένων παραβάσεων (βλ. Πίνακα 5.2).