



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 12.12.1997
COM(97) 698 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την εφαρμογή,

στο διάστημα 1993 - 1994, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85
για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα
των οδικών μεταφορών

(18η έκθεση της Επιτροπής για την εφαρμογή της κοινωνικής
νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών)

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	2
Εκτενής περίληψη	4
1. Εισαγωγή	6
2. Εθνικές πρωτοβουλίες	
2.1 Κανονιστικά μέτρα	7
2.2 Διοικητικά μέτρα	7
3. Κυρώσεις	
3.1 Κλίμακες	8
3.2 Τροποποιήσεις	8
4. Σχέσεις και συνεργασία μεταξύ κρατών μελών	
4.1 Εναρμονισμένοι έλεγχοι	9
4.2 Ανταλλαγή πληροφοριών	9
5. Περιληπτικοί πίνακες	
5.1 Έλεγχοι: περίληψη	10
5.2 Παραβάσεις: περίληψη	11
6. Συμπεράσματα και σχόλια	
6.1 Συμπεράσματα και σχόλια των κρατών μελών	13
6.2 Συμπεράσματα και σχόλια της Επιτροπής	14

Παράρτημα Α	Πίνακας κυρώσεων	19
Παράρτημα Β	Περίληψη των στοιχείων που απέστειλαν τα κράτη μέλη	
1.	Περίοδος αναφοράς	21
2.	Υπολογισμός των ελαχίστων ελέγχων που πρέπει να διενεργηθούν	21
3	Έλεγχοι	
3.1	Αριθμός καθ' οδόν ελέγχων	22
3.2	Αριθμός οδηγών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης	23
3.3	Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν καθ' οδόν	24
3.4	Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης	25
4	Παραβάσεις: αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν	
4.1	Άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: χρόνος οδήγησης	27
4.2	Άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: διαλείμματα	30
4.3	Άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: χρόνος ανάπαυσης	33
4.4	Άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85: πρόγραμμα υπηρεσίας και πίνακας δρομολογίων	36

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει τις εξελίξεις και τις στατιστικές με αντικείμενο τους ελέγχους και τις δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας από τα κράτη μέλη, αναφορικά με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, κατά το διάστημα 1993-94. Η έκθεση βασίζεται στα στατιστικά στοιχεία που απέστειλαν τα κράτη μέλη και περιλαμβάνει τις απόψεις τους για την εφαρμογή των διατάξεων.

Ήσαν περισσότερα τα κράτη μέλη που υπέβαλαν αναλυτικότερες πληροφορίες για τους ελέγχους και τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο. Εντούτοις, η Αυστρία, η Ιταλία και η Ελλάδα παρέλειψαν να υποβάλουν στοιχεία για την επίμαχη περίοδο, ενώ τα στοιχεία του Βελγίου και της Πορτογαλίας ήσαν ελλιπή. Τα ανωτέρω καθυστέρησαν την εκπόνηση της έκθεσης και περιόρισαν την έγκαιρη και αποτελεσματική σύγκριση των στατιστικών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απεφάσισε να κινήσει τη διαδικασία επί παραβάσει εναντίον της Ιταλίας και της Ελλάδας, προκειμένου να διασφαλίσει ότι δεν θα επαναληφθεί παρόμοια αδράνεια, προειδοποιώντας παράλληλα το Βέλγιο και την Πορτογαλία να εντείνουν τον συντονισμό τους για τις στατιστικές και συμβουλευοντας την Αυστρία, ως νέο κράτος μέλος, να παράσχει τα συμπεφωνημένα δεδομένα για το 1995-96 εντός του χρονικού πλαισίου που απαιτείται από τον κανονισμό.

Οι στατιστικές δείχνουν ότι εν γένει αυξήθηκαν οι καθ' οδόν έλεγχοι, μολονότι η αύξηση αυτή δεν αντικατοπτρίζει ελέγχους των ημερών εργασίας, εξαιρουμένης της Ισπανίας, της Πορτογαλίας, των Κάτω Χωρών και του Λουξεμβούργου. Οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων αυξήθηκαν, ιδίως στον κλάδο των επιβατικών μεταφορών. Συνολικά, οκτώ κράτη μέλη υπερέβησαν το ανερχόμενο σε 1% οριακό ποσοστό υποβαλλόμενων σε έλεγχο ημερών εργασίας, ενώ η Δανία, η Γερμανία, η Ιρλανδία και η Ισπανία υπερέβησαν το 2%. Μεταξύ των τεσσάρων κρατών μελών που δεν κάλυψαν την απαίτηση του 1%, το Βέλγιο και η Πορτογαλία διαβίβασαν αποσπασματικά μόνο στοιχεία, τα οποία ενδεχομένως αποκρύπτουν την πραγματική εικόνα των επιπέδων επιβολής της νομοθεσίας, ενώ η Σουηδία και η Φινλανδία ήσαν σε φάση αναδιοργάνωσης των επιφορτισμένων με την επιβολή της νομοθεσίας οργάνων τους.

Η γενική άνοδος των επιπέδων επιβολής της νομοθεσίας οδήγησε στην αύξηση του επιπέδου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Συνολικά, οι σχετικές με τις περιόδους ανάπαυσης παραβάσεις εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν την πλειονότητα. Εντούτοις, σημειώθηκε μια γενική μεταστροφή κατά 5% όσον αφορά τη φύση των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, από παραβάσεις που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης και τους πίνακες δρομολογίων, σε παραβάσεις που αφορούν τα 'διαλείμματα', μολονότι οι παραβάσεις κατά την οδήγηση εξακολουθούν να έχουν σταθερή και σημαντική αναλογία (34%) σε σχέση με το σύνολο των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Το σημαντικά υψηλότερο επίπεδο δραστηριότητας επιβολής της νομοθεσίας εκ μέρους της Ισπανίας, ιδίως στον κλάδο των επιβατικών μεταφορών, είχε ως αποτέλεσμα σημαντική αύξηση των διαπιστωθεισών παραβάσεων. Η Γερμανία έστειλε πλέον στοιχεία που συμπεριλαμβάνουν τα ομόσπονδα κρατίδια, τα οποία καταδεικνύουν μεγάλη προσπάθεια επιβολής της νομοθεσίας και συνεπακόλουθο υψηλό ποσοστό διαπιστωμένων παραβάσεων. Πράγματι, τα στοιχεία που παρασχέθηκαν καταδεικνύουν ότι άνω του 86% όλων των διαπιστωμένων παραβάσεων εντός της Ένωσης διεπράχθησαν στη Γερμανία και

ότι η Γερμανία κατέχει ασυγκρίτως την υψηλότερη αναλογία διαπιστωμένων παραβάσεων σε σχέση με τις ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν. Οι Κάτω Χώρες ανέφεραν αξιοσημείωτη μείωση των παραβάσεων, ειδικότερα στον κλάδο των εθνικών οδικών μεταφορών. Είναι σημαντικό ότι πρόκειται για μία εκ των τριών χωρών που βρίσκονται στην κορυφή με υψηλό ποσοστό διαπιστωμένων παραβάσεων ως προς τις ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν.

Τα κράτη μέλη ανέλαβαν ποικίλες πρωτοβουλίες: ειδικότερα, η Γαλλία έδωσε τις ίδιες οδηγίες ελέγχου σε όλες τις αρχές της που είναι επιφορτισμένες με την επιβολή της νομοθεσίας, προκειμένου να διασφαλισθεί κοινή προσέγγιση, καθώς και να προωθηθούν οι ανταλλαγές προσωπικού με άλλα κράτη μέλη, ώστε να διευρυνθούν οι γνώσεις του προσωπικού της και να ενθαρρυνθεί η ανταλλαγή απόψεων. Οι Κάτω Χώρες ανέπτυξαν μια ιδιαίτερη προσέγγιση για την επιβολή της νομοθεσίας σε κλαδικό επίπεδο, η οποία φαίνεται να έχει αποτελέσματα όσον αφορά τη μείωση των παραβάσεων. Όσον αφορά τη συνεργασία, ενώ οι Γάλλοι κανόνισαν καρποφόρες από κοινού δράσεις, οι Γερμανοί τόνισαν ότι οι υφιστάμενοι αμοιβαίοι διακανονισμοί είναι ανεπαρκείς προκειμένου να διασφαλισθεί η επιβολή του κανονισμού σε ξένους υπηκόους. Η Επιτροπή θα επεξεργαστεί περαιτέρω το εν λόγω θέμα σε έκθεση προς το Συμβούλιο σχετικά με την αποτελεσματικότητα και την ομοιογένεια των πρακτικών επιβολής της νομοθεσίας, όπως ζητήθηκε από το Συμβούλιο σε δήλωσή του, τον Ιούνιο του 1997. Μολονότι είναι δύσκολο να συγκριθούν ακριβώς τα στοιχεία που παρασχέθηκαν για τις κυρώσεις, τα διαθέσιμα δεδομένα εμφανίζουν μεγάλη ανομοιογένεια μεταξύ διαφόρων κρατών μελών και καταδεικνύουν την ανάγκη δράσης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς.

Εναντίον κρατών μελών διατυπώθηκαν κατηγορίες για διακρίσεις κατά την πρακτική επιβολής της νομοθεσίας, μεταξύ οδικών μεταφορέων υπηκόων και μη υπηκόων, οι οποίες στηρίζονται στα στοιχεία που υποβλήθηκαν και δημοσιεύθηκαν στην εν λόγω σειρά εκθέσεων. Οι έρευνες των καταγγελιών από την Επιτροπή δεν έχουν μέχρι σήμερα αποδείξει ότι κάποιο κράτος μέλος ασκεί εσκεμμένα πολιτική με την οποία παραβιάζονται οι διατάξεις του κανονισμού. Στην παρούσα έκθεση, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο έχουν ελέγξει και διαπιστώσει σημαντικά περισσότερες παραβάσεις από μη υπηκόους παρά από υπηκόους τους - γεγονός που δικαιολογείται, διότι αμφότερες είναι χώρες διαμετακόμισης. Εντούτοις, η Επιτροπή προτίθεται να θέσει την εν λόγω πτυχή του θέματος υπό ενδελεχή εξέταση, προκειμένου να διασφαλισθεί η αμερόληπτη προσέγγιση της επιβολής της νομοθεσίας εντός της Ένωσης.

Η Επιτροπή προτίθεται

- να αναλάβει την αναγκαία δράση προκειμένου να βελτιωθεί η παροχή των δεδομένων
- να διασαφηνίσει εάν τα επίπεδα επιβολής της νομοθεσίας στο Βέλγιο και την Πορτογαλία είναι σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις
- να επανεξετάσει τα ελάχιστα επίπεδα επιβολής της νομοθεσίας συμπεριλαμβάνοντας κυρώσεις, και να υποβάλει προτάσεις, κατά περίπτωση
- να εξετάσει εάν η δραστηριότητα επιβολής της νομοθεσίας σε ορισμένα κράτη μέλη μεροληπτεί κατά μη υπηκόων και να αναλάβει δράση, όπου καλλίσταται αναγκαίο
- να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα και την ομοιογένεια των ακολουθούμενων πρακτικών επιβολής της νομοθεσίας με έκθεση που θα συνοδεύεται από προτάσεις, όπου κρίνεται αναγκαίο

- να εξετάσει εάν καθίστανται αναγκαίες περαιτέρω αλλαγές των κοινοτικών κανόνων επιβολής της νομοθεσίας, ιδίως με την καθιέρωση του νέου ταχογράφου
- να αναθεωρήσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85.

1. Εισαγωγή

Η παρούσα έκθεση, η οποία καλύπτει την περίοδο 1993-1994, είναι η δεύτερη στη νέα σειρά εκθέσεων της Επιτροπής που καλύπτει αποκλειστικά τον κανονισμό 3820/85 ΕΟΚ¹. Οι πληροφορίες που παρέχονται διαβιβάστηκαν από τα κράτη μέλη σε τυποποιημένο έντυπο, το οποίο καθιερώθηκε με την απόφαση της 22ας Φεβρουαρίου 1993².

Με την εν λόγω έκθεση καθίσταται ευκολότερη η ανάλυση των εξελίξεων σε ορισμένες χώρες, καθώς επίσης η σύγκριση των στατιστικών των δύο τελευταίων εκθέσεων μεταξύ των κρατών μελών. Αυστηρώς τα δεδομένα δεν μπορούν να συγκριθούν με εκείνα που παρασχέθηκαν για την κατάρτιση προγενέστερων εγγράφων.

Ενώ τα περισσότερα κράτη μέλη υπέβαλαν τα δεδομένα τους υπό μορφή που προσεγγίζει εκείνη του τυποποιημένου εντύπου, η παρουσίαση των στοιχείων δεν είναι ακόμη παντού ομοιόμορφη και ορισμένα από τα δεδομένα που υπεβλήθησαν ήταν αποσπασματικά, ελλιπή ή δεν αντιστοιχούσαν στη συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς. Σημειώθηκαν καθυστερήσεις στη διαβίβαση των στοιχείων, ενώ στην περίπτωση της Αυστρίας, της Ιταλίας και της Ελλάδας δεν διαβιβάστηκαν τα στοιχεία που ζητήθηκαν. Τα διαβιβαζόμενα στοιχεία εκ μέρους της Φινλανδίας και της Σουηδίας αντικατοπτρίζουν τις δυσχέρειες του μεταβατικού σταδίου που αντιμετωπίζουν οι εν λόγω χώρες.

Η παρούσα έκθεση παρουσιάζεται σε διαφορετική μορφή από την προηγούμενη: δίνει έμφαση στα στατιστικά δεδομένα, με περιληπτική μορφή, για το 1993-94, παρουσιάζει τις πρωτοβουλίες που κοινοποιήθηκαν από τα κράτη μέλη και περιλαμβάνει τις τελευταίες εξελίξεις σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη είναι ενήμερα για τους σημερινούς προβληματισμούς, στόχους και προτάσεις της Επιτροπής.

¹ ΕΕ αριθ. L 370, 31.12.1985, σ.1.

² ΕΕ αριθ. L 72, 25.03.1993, σ.33

2. Εθνικές πρωτοβουλίες

2.1 Κανονιστικά μέτρα

Στη Γαλλία, το διάταγμα αρ. 93/218 της 11ης Φεβρουαρίου 1993 και η εγκύκλιος αρ. 93-19 της 2ας Μαρτίου 1993 έθεσαν σε ισχύ τις περισσότερες εξαιρέσεις που προβλέπονται από το άρθρο 13 του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ.

Κατά το 1994 η επιβολή της νομοθεσίας στη Φινλανδία ήταν αποκλειστικά έργο της αστυνομίας. Προκειμένου να ενισχυθεί η πρακτική επιβολής της νομοθεσίας, θεσπίστηκε κανονισμός που επιτρέπει στους επιθεωρητές εργασίας να περιλαμβάνουν αυτή την πτυχή της εργασίας στα καθήκοντά τους. Ο κανονισμός εγκρίθηκε ακολούθως το 1995.

2.2 Διοικητικά μέτρα

Στη Γαλλία, η διυπουργική εγκύκλιος που εξεδόθη στις 14 Μαρτίου του 1994 είχε για πρώτη φορά ως αποτέλεσμα τη χρήση κοινών οδηγιών από όλες τις αρχές που είναι επιφορτισμένες με την οδική κυκλοφορία, όσον αφορά την ταχύτητα, το φορτίο και τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης. Η Γαλλία προέβη σε ανταλλαγές προσωπικού επιφορτισμένου με την επιβολή της νομοθεσίας τόσο με το Ηνωμένο Βασίλειο όσο και με την Ισπανία. Το 1994, οι προσλήψεις και η ένταξη προσωπικού στα όργανα ελέγχου υπερέβησαν εκείνες του 1993. Οι υπάλληλοι ελέγχου παρακολούθησαν επιμορφωτικά μαθήματα διάρκειας 60 ημερών, με έμφαση στις ψυχολογικές όψεις της επιβολής της νομοθεσίας και στον ποινικό κώδικα.

Στη Φινλανδία διοργανώθηκε ολοκληρωμένο επιμορφωτικό πρόγραμμα για αστυνομικούς, προκειμένου να διευκολυνθούν στον έλεγχο του χρόνου οδήγησης. Υπάρχουν εν εξελίξει σχέδια για την επιμόρφωση των επιθεωρητών εργασίας σε δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας.

Στην Ολλανδία δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη προληπτικών μεθόδων ελέγχου όσον αφορά τις επιχειρήσεις.

Στη Γερμανία, επεβλήθησαν πρόστιμα με εγγύηση σε 12.107 μεταφορείς επιβατών και σε 384.251 μεταφορείς εμπορευμάτων. Ιξάλλου, σε 2.528 μεταφορείς επιβατών και σε 71.159 μεταφορείς εμπορευμάτων υπεβλήθησαν διοικητικές κυρώσεις, ενώ σε 750 και 36.803 αντιστοίχως απαγορεύτηκε η συνέχιση δρομολογίου.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι έλεγχοι για την επιβολή της νομοθεσίας σχετικά με το χρόνο οδήγησης αυξήθηκαν, με στόχο συγκεκριμένους χώρους καθώς και ύποπτους οδηγούς και μεταφορείς. Στόχος ήταν επίσης η συγκέντρωση πληροφοριών δια «σιωπηλών ελέγχων», κατά τους οποίους καταγράφεται η χρησιμοποίηση και η θέση του οχήματος εν αγνοία του οδηγού και έπεται πλήρης έλεγχος του βιβλίου δρομολογίου του οδηγού προκειμένου να διαπιστωθεί εάν έχουν καταγραφεί όλες οι πληροφορίες. Τα παραπάνω βοηθούν στη διαπίστωση της συστηματικής παραβίασης των κανόνων σχετικά με το χρόνο οδήγησης.

3. Κυρώσεις

3.1 Κλίμακες

Έξι κράτη μέλη διεβίβασαν πληροφορίες για την κλίμακα των κυρώσεων που επιβλήθηκαν για παραβάσεις των κανονισμών. Παρατίθεται περίληψη στο παράρτημα Α. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ευρύτερη σύγκριση, η Επιτροπή προσέθεσε πληροφορίες που διαβιβάστηκαν πιο πρόσφατα από άλλα κράτη μέλη στο πλαίσιο της σύσκεψης των εθνικών εμπειρογνομόνων το 1995. Ο πίνακας καταδεικνύει ευρεία σειρά προστίμων μεταξύ κρατών μελών για μείζονες όσο και ελάχιστονες παραβάσεις.

Τα κράτη μέλη έχουν ενδεχομένως διαφορετικές απόψεις για το τι συνιστά μείζονα ή ελάσσονα παράβαση, παρατηρήθηκαν όμως αποκλίσεις, όπως μέγιστη ποινή 248 ECU στο Βέλγιο και 4.447 ECU στην Ιταλία για σοβαρές παραβάσεις. Υπό το φως της ανακοίνωσης της Επιτροπής για το ρόλο των κυρώσεων στην εσωτερικά αγορά¹, με την οποία δηλώνεται ότι οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές, φαίνεται πως σε ορισμένες χώρες τα πρόστιμα θεωρούνται από ορισμένους ασχολιμένους με τον κλάδο των οδικών μεταφορών ως επαγγελματικός κίνδυνος παρά ως αποτρεπτικό μέσο. Εάν οι ποινές δεν είναι αποτρεπτικές, τελικά δεν αποτελούν αποτελεσματικό μέσο επιβολής της νομοθεσίας. Η Επιτροπή θα διεξάγει ως εκ τούτου διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη, προκειμένου να διασαφηνίσει και να συμπληρώσει τα δεδομένα που παρασχέθηκαν, αποβλέποντας στην συνεννόηση επί του του συγκεκριμένου θέματος.

3.2 Τροποποιήσεις

Στη Γαλλία ο νέος ποινικός κώδικας του 1994 αύξησε το πρόστιμο για ελάχιστονες παραβάσεις, ενώ κατάργησε τις διατάξεις περί επαναλαμβανόμενης παράβασης. Οι επιτροπές διοικητικών κυρώσεων επανενεργοποιήθηκαν με την εγκύκλιο της 7ης Ιανουαρίου 1994 με σκοπό την καλύτερη διευθέτηση των δραστηριοτήτων του κλάδου. Το 1994, εξετάστηκαν υποθέσεις στις οποίες εμπλέκονταν 53 επιχειρήσεις, για σοβαρές ή επαναλαμβανόμενες παραλείψεις όσον αφορά τους κανονισμούς σχετικά με τις μεταφορές, τις συνθήκες εργασίας και την οδική ασφάλεια. Η πλειοψηφία των εν λόγω παραβάσεων αφορούσε παραβάσεις των κανονισμών ΕΟΚ 3820/85 και 3821/85 - εκτός λειτουργίας ταχογράφοι ή πολλαπλές παραβάσεις σχετικά με το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Οι κυρώσεις συμπεριλάμβαναν προσωρινή ή μόνιμη ανάκληση όλων ή ορισμένων αδειών μεταφορών.

Στη Μεγάλη Βρετανία, το μέγιστο πρόστιμο αυξήθηκε τον Οκτώβριο του 1992 με νομοθέτημα του Ποινικού Δικαστηρίου του 1991, με το οποίο καθορίζεται το μέγιστο ποσό για κάθε επίπεδο προστίμου. Στο Τμήμα VI του Νόμου περί

¹ COM (95) 162/2

μεταφορών του 1968 περιλαμβάνεται αναφορά στο κατάλληλο επίπεδο προστίμου για κάθε κατηγορία παράβασης του χρόνου οδήγησης (π.χ. Επίπεδο 1 ή 2 κλπ).

Το Βέλγιο αναθεωρεί επί του παρόντος την κλίμακα των προστίμων που επιβάλλονται επί τόπου σχετικά με το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης.

4. Σχέσεις και συνεργασία μεταξύ κρατών μελών

Μολονότι η συγκεκριμένη επικεφαλίδα δεν περιλαμβάνεται ρητώς στο τυποποιημένο έντυπο, ορισμένα κράτη μέλη διατύπωσαν σχόλια για τους ελέγχους σε δύο σημεία και την ανταλλαγή πληροφοριών.

4.1 Εναρμονισμένοι έλεγχοι

Η Οδηγία 88/599/ΕΟΚ της 23ας Νοεμβρίου 1988 καλεί τα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να αλληλοβοηθούνται, όσον αφορά την εφαρμογή των μέτρων επιβολής της νομοθεσίας. Η Γαλλία ανέφερε ότι πραγματοποιήθηκαν αποτελεσματικές επιχειρήσεις από κοινού με το Βέλγιο, την Ολλανδία, τη Γερμανία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Η Γερμανία επεσήμανε ότι κατέστη δυσχερέστερο να διαπιστωθούν οι παραβάσεις που πραγματοποιήθηκαν από οδηγούς κατοίκους αλλοδαπής σε σχέση με τις παραβάσεις που διαπράχθηκαν από οδηγούς κατοίκους ημεδαπής. Η συνεργασία μεταξύ κρατών μελών που προβλέπεται από την οδηγία απεδείχθη ανεπαρκής για την αντιμετώπιση του προβλήματος και επομένως ο αριθμός των οδηγών κατοίκων αλλοδαπής που ελέγχθηκαν δε αντικατοπτρίζει την πλήρη έκταση των παραβάσεων που διαπράχθηκαν.

4.2 Ανταλλαγή πληροφοριών

Η Δανία ανέφερε ότι αντηλλάγησαν πληροφορίες για τις διοικητικές κυρώσεις με την Ολλανδία, τη Γαλλία, την Γερμανία και τη Σουηδία.

Η Ολλανδική Επιθεώρηση Κυκλοφορίας συγκρότησε με τη βοήθεια ιδιωτικού συμβουλευτικού γραφείου άτυπη ομάδα εργασίας, η οποία συνήλθε στη Χάγη στις 14-15 Οκτωβρίου 1996, όπου προσκλήθηκαν εκπρόσωποι από όλα τα κράτη μέλη. Παραβρέθηκαν εκπρόσωποι εννέα κρατών μελών και της Επιτροπής. Σκοπός της σύσκεψης ήταν η ανάλυση των δυσχερειών ερμηνείας της κοινωνικής νομοθεσίας για τον κλάδο των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που ανακύπτουν σχετικά με τα συστήματα ελέγχου. Η ομάδα εργασίας κατέληξε ότι η επίτευξη ομοιόμορφης ερμηνείας της νομοθεσίας καθίσταται δύσκολο εγχείρημα, δεδομένων των διαφορετικών πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών πτυχών που συνυφαίνονται με το θέμα. Έγινε σύσταση για εντατικότερη ανταλλαγή πληροφοριών, όπως επίσης και για εκπόνηση περισσότερων βασικών εγχειριδίων αναφοράς για τους σκοπούς των κανονισμών, προκειμένου να πεισθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη για την ανάγκη συμμόρφωσης με τους κανόνες. Η ομάδα απηύθυνε επίσης έκκληση για ανάληψη πρωτοβουλίας σε επίπεδο Κοινότητας για την επίτευξη συναίνεσης επί του βαθμού σοβαρότητας παράβασης που ορίζεται από τον κανονισμό και επί των κυρώσεων που συνεπάγονται αναλόγως. Προτάθηκε η σύσταση πλαισίου για τη

διεξαγωγή τακτικού διαλόγου επί των ανωτέρω θεμάτων, με την Επιτροπή επικεφαλής.

5 Περιληπτικοί πίνακες

5.1 Έλεγχοι: περίληψη

Λόγος μεταξύ του ελαχίστου αριθμού ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχεται και του αριθμού ημερών εργασίας που όντως ελέγχθηκαν

Κράτος μέλος	- α - Ελάχιστος αριθμός ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχεται	- β - Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν (ιππύκοι)	- γ - Αριθμός ημερών εργασίας (μη ιππύκοι)	- δ - Συνολικός αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν	- ε - Λόγος μεταξύ του ελαχίστου αριθμού ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχεται και του αριθμού ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν (δ/α)
Αυστρία					
Βέλγιο(1)	665.500	194.527	245.898	440.425	66%
Δανία (2)	176.000			449.859	256%
Φινλανδία (3)	91.300			40.000	44%
Γαλλία (4)	1.250.000	1.530.106	244.048	1.774.154	142%
Γερμανία	3.690.466	9.096.571	5.885.704	14.982.275	405%
Ελλάδα					
Ιρλανδία	243.248	935.125	4.143	939.268	386%
Ιταλία					
Λουξεμβούργο	49.496	53.990	36.736	90.726	183%
Κάτω Χώρες	647.000	651.120	94.814	745.934	115%
Πορτογαλία (2)(5)	591.250	57.450	1.638	88.158	15%
Ισπανία	1.680.000	3.035.725	347.927	3.383.652	201%
Σουηδία(3)	200.000	22.926	1.998	27.048	13%

Πνωμένο Βασίλειο	2.014.920			3.439.391	171%
------------------	-----------	--	--	-----------	------

Σημείωση

- (1) Στον πίνακα 5.1 ανωτέρω, όπως επίσης στους πίνακες 3.1 έως 3.4 του παραρτήματος Β, απουσιάζουν τα στοιχεία των ελέγχων που διεξήγαγαν η χωροφυλακή, το Υπουργείο Οικονομικών (Τελωνεία) και το Υπουργείο Απασχόλησης και Εργασίας. Εφόσον οι συγκεκριμένες αρχές διαπίστωσαν περισσότερες από τις διπλάσιες παραβάσεις από ό,τι το Υπουργείο Μεταφορών (βλ. πίνακα 5.2 επόμενης σελίδας - σύνολο 21.176 παραβάσεων έναντι 8.021), το οποίο διαβίβασε τα κύρια στοιχεία που χρησιμοποιούνται στην παρούσα, θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι διεξήγαγαν περισσότερους από τους διπλάσιους ελέγχους από ό,τι το Υπουργείο Μεταφορών. Επομένως συνεπάγεται ότι το Βέλγιο διεξήγαγε υψηλότερο αριθμό ελέγχων από το ελάχιστο απαιτούμενο όριο.
- (2) Στατιστικές ελέγχων που διεξήχθησαν αδιακρίτως σε υπηκόους / μη υπηκόους, αλλά συμπεριλαμβάνονται σε ένα γενικό σύνολο (δ).
- (3) Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.
- (4) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 31η Δεκεμβρίου 1993.
- (5) Στον πίνακα 5.1 ανωτέρω, όπως και στους πίνακες 3.1 έως 3.4 του παραρτήματος Β, απουσιάζουν όλα τα στοιχεία των ελέγχων που διεξήχθησαν από την Επιθεώρηση Εργασίας και την χωροφυλακή. Οι στατιστικές αντικατοπτρίζουν μερική μόνο εικόνα της δραστηριότητας επιβολής της νομοθεσίας.

5.2 Παραβάσεις: περίληψη

Αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν: άρθρα 6, 7, 8 και 14 του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ

Ανακεφαλαίωση ανά κράτος μέλος

Κράτη μέλη	ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ				Σύνολο
	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων	
Αυστρία									
Βέλγιο***	200	258	9	267	2.602	4.818	134	4.952	8.021
Δανία	19				3.247				3.266
Φινλανδία					**1.282				1.282
Γαλλία									*47.642
Γερμανία	44.814	1.978	1.550	3.528	681.460	116.424	61.304	177.728	907.530
Ελλάδα									
Ιρλανδία	1.541	251		251	9.700	1.001		1.001	12.493
Ιταλία									

Λουξεμ- βούργο	5	3	3	6	222	545		545	778
Κάτω Χώρες	962	57	6	63	15.706	3.956	137	4093	20.824
Πορτο- γαλία	258	1	-	1	1.580	18	-	18	1.857
Ισπανία	47.580	725							48.305
Σουηδία					223	86			309
Ηνωμένο Βασίλειο	**714				**7.087	1.470	65	1.535	9.336

Σημείωση

* Στοιχεία από την 1η Ιανουαρίου 1993, στα οποία περιλαμβάνονται στοιχεία του πρώτου εξαμήνου του 1994.

** Διαθέσιμα μόνο τα συνολικά στοιχεία.

*** Τα κάτωθι στοιχεία δεν συμπεριελήφθησαν στον ανωτέρω πίνακα ούτε στους πίνακες 4.1 - 4.4 του παραρτήματος Β, δεδομένου ότι δεν έγινε ο κατάλληλος διαχωρισμός:

	<u>Σύνολο</u>
Χωροφυλακή:	17.329
Υπουργείο Οικονομικών:	3.625
Υπουργείο Απασχόλησης και Εργασίας:	222 (μόνο το 1994)
Σύνολο	<u>21.176</u>

Αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν: άρθρα 6, 7, 8 και 14 του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ

Περίληψη ανά τύπο παράβασης (περιλαμβάνονται επιβάτες και εμπορεύματα-υπήκοοι, ΕΟΚ και τρίτες χώρες)

Άρθρο	Τύπος παράβασης	Αριθμός παραβάσεων*
6	Περίοδοι οδήγησης	356.188
7	Λιαλείμματα	261.871
8	Περίοδοι ανάπαυσης	414.763
14	Πρόγραμμα υπηρεσίας και πίνακας δρομολογίων	19.738
ΣΥΝΟΛΟ		1.052.560

* εξαιρούνται τα στοιχεία που δεν προσδιορίζονται

6. Συμπεράσματα και σχόλια επί όλων των εξελίξεων που παρατηρούνται στους εξεταζόμενους τομείς

6.1 Συμπεράσματα και σχόλια των κρατών μελών

Στη Γαλλία, η σύγκριση των στατιστικών για το πρώτο ήμισυ του 1993 και του 1994 καταδεικνύει σταθερότητα των καθ' οδόν ελέγχων όλων των οχημάτων (164.593 για το 1993, έναντι 166.058 για το 1994) με ελαφρά αύξηση 1% του αριθμού των οχημάτων μεταφοράς επιβατών (9.165 πούλμαν). Ο αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν καθ' οδόν αυξήθηκε κατά 1,5%, από 544.226 σε 552.427. Ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησής τους αυξήθηκε κατά 7%, από 23.594 σε 25.731 και ο αριθμός των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης αυξήθηκε κατά 42% - 402.788 ημέρες εργασίας κατά το πρώτο ήμισυ του 1994. Ο αριθμός των παραβάσεων σύμφωνα με τον κανονισμό υπερβαίνει το 54% του συνολικού αριθμού παραβάσεων που καταγράφηκαν καθ' οδόν.

Η Σουηδία επεσήμανε ότι, λόγω της αναδιοργάνωσης και της ανακατανομής αρμοδιοτήτων για τον καθ'οδόν έλεγχο, καθώς και τον έλεγχο στις εγκαταστάσεις επιχείρησης, δεν ήταν ακόμη έτοιμο το σύστημα συλλογής ολοκληρωμένης δέσμης στατιστικών. Τα στοιχεία που παρασχέθηκαν αντιπροσωπεύουν μόνο τμήμα της εργασίας που έχει όντως επιτελεσθεί. Όπως και η Φινλανδία, η Σουηδία είχε γίνει μέλος της συμφωνίας ΕΟΧ με έναρξη ισχύος μετά την 1η Ιανουαρίου 1994.

Το Βέλγιο ανέφερε ότι οι παραβάσεις του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης συνιστούν κατά μείζονα λόγο τις δύο μεγαλύτερες κατηγορίες παραβάσεων που έχουν καταγραφεί και οι οποίες διαπράχθηκαν από οδηγούς εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Λόθηκε έμφαση στην ευθύνη του εργοδότη με την ελπίδα να μειωθεί ο αριθμός των παραβάσεων. Μεταξύ του 1992 και του 1993, μειώθηκε κατά 34% ο αριθμός των υποθέσεων που εκδικάστηκαν για παραβάσεις ταχογράφου, ενώ ο αριθμός των επί τόπου προστίμων για τέτοιου είδους παραβάσεις αυξήθηκε κατά 13% για τους υπηκόους και κατά 6,7% για τους μη υπηκόους. Το 1994 παρατηρήθηκε ανοδική τάση για το σύνολο των τριών στατιστικών, με αύξηση 28,7% των δικαστικών προσφυγών, 115% των επί τόπου προστίμων για υπηκόους και 30,8% για μη υπηκόους.

Η Ολλανδία ανέφερε ότι είχε θέσει ως στόχο τομείς της αγοράς όπου παρατηρούνται συχνότερες παραβάσεις, χρησιμοποιώντας ειδική μέθοδο δειγματοληπτικού ελέγχου, ούτως ώστε να μεγιστοποιηθεί το αποτέλεσμα. Άλλες παραβάσεις, για τις οποίες η δειγματοληπτική μέθοδος δεν ενδεικνυόταν, ελέγχθηκαν με το σύστημα της σήμανσης. Οι εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων επελέγησαν επίσης για έλεγχο βάσει της ίδιας αρχής.

Η θέσπιση του νέου ολλανδικού νόμου για τη μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των εμπορευματικών μεταφορέων και των εμπορευματικών οχημάτων επί των οδών. Παρόλη την εν λόγω αύξηση, στην Ολλανδία σημειώθηκε θετική εξέλιξη όσον αφορά τον αριθμό των παραβάσεων που καταγράφηκαν.

Κανένα από τα άλλα κράτη μέλη δεν διατύπωσε σχόλια για τη συγκεκριμένη επικεφαλίδα.

6.2 Συμπεράσματα και σχόλια της Επιτροπής

Ο κανονισμός 3820/85 ΕΟΚ παρέχει επί του παρόντος αξιόλογο κοινοτικό πλαίσιο για τον καθορισμό των μεγίστων περιόδων οδήγησης και ανάπαυσης για τους οδικούς μεταφορείς. Εάν εφαρμοστεί αποτελεσματικά και ομοιόμορφα, δύναται να αποτελέσει ουσιαστική πτυχή των προσπαθειών για την αύξηση της οδικής ασφάλειας, την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και τον θεμιτό ανταγωνισμό. Η Επιτροπή αναγνωρίζει εντούτοις ότι τα κράτη μέλη έχουν διαφορετική αντίληψη για την εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας. Οι αρχές που είναι επιφορτισμένες με την επιβολή των διατάξεων του κανονισμού δεν είναι οι ίδιες σε όλα τα κράτη μέλη, ο βαθμός συχνότητας και έντασης των ελέγχων και των επιθεωρήσεων διαφέρει, όπως και οι κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης τη δυνατότητα εξαπάτησης του υφισταμένου εξοπλισμού καταγραφής, όπως και την ανάγκη στενότερης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για τη διασφάλιση της συντονισμένης προσέγγισης με στόχο την επιβολή της νομοθεσίας.

Εν προκειμένω, η Επιτροπή υιοθέτησε διττή προσέγγιση: επαφή με εθνικούς αξιωματούχους για την προώθηση της διοικητικής συνεργασίας, κοινή ερμηνεία της νομοθεσίας και συνεπή προσέγγιση για την εφαρμογή της· επίσης αυξημένη επιβολή της νομοθεσίας μέσω της προώθησης και της καθιέρωσης του ψηφιακού ταχογράφου - σε σύσκεψη του Συμβουλίου στις 17 Ιουνίου 1997 θεσπίστηκε κοινή θέση - καθώς και άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες που εκκρεμούσαν.

6.2.1 Τα ελλιπή στοιχεία εξακολουθούν να δημιουργούν προβλήματα συγκρίσεων μεταξύ κρατών

Η έλλειψη στοιχείων για τα κράτη μέλη εξακολουθεί να παρακωλύει την ολοκληρωμένη σύγκριση. Οι λόγοι ποικίλλουν από χώρα σε χώρα: για τις χώρες που εισήλθαν τελευταία στην Κοινότητα, εξυπακούεται ότι λόγω της οργανωτικής αναδιοργάνωσης για την εφαρμογή του κανονισμού, οι στατιστικές, εάν είναι διαθέσιμες, δεν είναι ακόμη δυνατόν να αναλυθούν· για άλλες χώρες, ο υφιστάμενος διαχωρισμός αρμοδιοτήτων ισοδυναμεί με παρουσίαση μη ολοκληρωμένης εικόνας των προσπαθειών που διεξάγονται για την επιβολή της νομοθεσίας· η Αυστρία, η Ιταλία και η Ελλάδα δεν διαβίβασαν στοιχεία. Η Επιτροπή διεξάγει συζητήσεις με τα κράτη μέλη που παρέλειψαν να υποβάλουν ολοκληρωμένες στατιστικές, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι αυτό δεν θα επαναληφθεί. Εάν υπάρχουν πολλές εθνικές αρχές που εμπλέκονται στην επιβολή των νομοθετικών διατάξεων, η Επιτροπή υποδεικνύει με έμφαση να ορίζεται μία εξ αυτών για το συντονισμό των στατιστικών.

Εξαιτίας της καθυστέρησης στη δημοσίευση των δεδομένων, η οποία οφείλεται στην καθυστέρηση της παραλαβής τους, η εξαγωγή συμπερασμάτων καθίσταται δυνατή μόνο μετά από κάποιο διάστημα. Επομένως δεν είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη ορισδήποτε δυσχέρειες σε εθνικό επίπεδο κατά τη λήψη των κοινοτικών μέτρων, εφόσον αυτές δεν έχουν κοινοποιηθεί. Συνεπώς, υπενθυμίζεται στα κράτη μέλη ότι

πρέπει να έχουν υποβάλει τα δεδομένα τους για την επόμενη έκθεση, την δεκάτη ενάτη, η οποία καλύπτει το 1995 και το 1996, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 1997 το αργότερο.

6.2.2 Σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των οχημάτων που υπόκεινται στον κανονισμό από το 1991-92 έως το 1993-94 σε μικρότερα κράτη μέλη, όπως η Ιρλανδία και οι χώρες της Μπενελούξ.

Η αύξηση των δραστηριοτήτων σε μικρότερα κράτη μέλη, ιδίως στις χώρες της Μπενελούξ, οι οποίες είναι πρωτίστως χώρες διαμετακόμισης, επισημαίνει την ανάγκη υψηλότερου επιπέδου δραστηριότητας επιβολής της νομοθεσίας. Αυτό όντως συνέβη στις χώρες της Μπενελούξ. Ενώ είναι δύσκολο να συγκριθούν επακριβώς οι στατιστικές για τη Γερμανία μεταξύ των εν λόγω δύο περιόδων, ο αριθμός των οχημάτων που υπόκεινται στον κανονισμό μειώθηκε σημαντικά στη συγκεκριμένη χώρα, με επακόλουθη μείωση του ελαχίστου αριθμού οχημάτων προς έλεγχο κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Το Ηνωμένο Βασίλειο και, σε μικρότερο βαθμό, η Ισπανία γνώρισαν επίσης παρόμοια μείωση.

6.2.3 Σημειώθηκε γενική αύξηση των ελέγχων που διενεργήθηκαν και των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν

Συνολικά εντός της ΕΕ, ο αριθμός των ελέγχων για την επιβολή της νομοθεσίας αυξήθηκε. Τα παραπάνω ίσως εξηγούν επίσης εν μέρει τη γενική αύξηση του αριθμού των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, μολονότι το ανασταλτικό αποτέλεσμα της αυξημένης δραστηριότητας επιβολής, ειδικά στην Ολλανδία, συνέβαλε ενδεχομένως σε μείωση των συνολικών ποσοστών παραβάσεων.

Η Ολλανδία επινόησε σύστημα επιβολής της νομοθεσίας που στοχεύει σε κλάδους της αγοράς υψηλού κινδύνου και αποδίδει τη μείωση του συνολικού ποσοστού παραβάσεων στη συγκεκριμένη προσέγγιση. Η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί η εν λόγω προσέγγιση από τα όργανα επιβολής της νομοθεσίας άλλων κρατών μελών χρήζει μελέτης εκ μέρους των υπολοίπων κρατών μελών, δεδομένης της ολλανδικής επιτυχίας στη μείωση των επιπέδων παραβάσεων.

6.2.4 Ως προς τη φύση των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, σημειώθηκε μεταστροφή προς τα 'διαλείμματα'.

Από την τελευταία έκθεση, σημειώθηκε αύξηση 5% του αριθμού των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σχετικά με τα 'διαλείμματα', με συνεπακόλουθη μείωση εκείνων που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης και τους πίνακες δρομολογίων. Οι παραβάσεις του χρόνου οδήγησης παρέμειναν σε σταθερή και σημαντική αναλογία (34%) σε σχέση με το σύνολο των παραβάσεων. Εντούτοις, οι συνολικές παραβάσεις σχετικά με τις περιόδους ανάπαυσης εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν τον υψηλότερο αριθμό παραβάσεων.

6.2.5 Επίτευξη του ελαχίστου επιπέδου με αύξηση του αριθμού των κρατών που υπέβαλαν δεδομένα

Μεγαλύτερη ήταν η αναλογία των κρατών μελών, τα οποία υπέβαλαν τα δεδομένα που απαιτούνταν προκειμένου να επιβεβαιωθεί η συμμόρφωση με το ελάχιστο όριο ελέγχου του 1%, που υπερέβησαν εύκολα το εν λόγω βασικό όριο, ενώ η Λανία, η Γερμανία, η Ιρλανδία και η Ισπανία υπερέβησαν το όριο του 2%. Υπάρχει γενικά μια αξιοσημείωτη ανοδική τάση στα επίπεδα επιβολής της νομοθεσίας στα περισσότερα κράτη μέλη, η οποία παρέχει τη διαβεβαίωση στο καθένα ότι οι γείτονές του εξακολουθούν να δίνουν προτεραιότητα στην επιβολή της νομοθεσίας. Ειδικότερα, στη Γερμανία σημειώθηκαν αξιοσημείωτα υψηλά ποσοστά δραστηριότητας επιβολής της νομοθεσίας και συνεπακόλουθα επίπεδα διαπίστωσης παραβάσεων. Η παροχή ολοκληρωμένων στατιστικών δεδομένων σε αυτή την περίπτωση έχει βοηθήσει στην ανάδειξη της πλήρους έκτασης των προσπάθειών επιβολής της νομοθεσίας εκ μέρους της Γερμανίας. Παρόμοιες προσπάθειες άλλων κρατών μελών μπορούν επίσης να τύχουν αναγνώρισης, εφόσον διατεθούν ολοκληρωμένες στατιστικές.

6.2.6 Η ερμηνεία του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ εξακολουθεί να βελτιώνεται με αποφάσεις που εξέδωσε το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Καλύπτεται η περίοδος έως τις αρχές του 1997.

Στην απόφασή του της 9ης Νοεμβρίου 1995 για την υπόθεση C-235/94, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο θέσπισε ότι το άρθρο 12 δεν δίνει το δικαίωμα στον οδηγό να παρεκκλίνει από τις διατάξεις των άρθρων 6, 7 ή 8 του κανονισμού εφόσον συντρέχουν λόγοι οι οποίοι είναι γνωστοί πριν από την έναρξη του δρομολογίου. Κατά την έκδοση της απόφασής του το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επεσήμανε ότι επιτρέπονται παρεκκλίσεις δυνάμει του άρθρου 12, μόνο υπό τον όρο ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια. Πριν από την έναρξη του δρομολογίου, ούτε οι οδηγοί ούτε οι εργοδότες τους είναι σε θέση να δηλώσουν εάν πληρούνται ο εν λόγω όρος. Μόνον εάν συμβεί κάποιο απρόοπτο γεγονός ικανό να δικαιολογήσει παρέκκλιση από τον κανονισμό, πρέπει ο οδηγός να λάβει υπόψη του την απαίτηση διασφάλισης της οδικής ασφάλειας.

Η υπόθεση C-335/94 αφορούσε δύο κεφαλαιώδη θέματα: τον ορισμό των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6 και, δευτερευόντως, εάν η παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 6 για «οχήματα που χρησιμοποιούνται για ... την αποκομιδή και διάθεση απορριμμάτων» ακυρώνει την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης για τη συγκεκριμένη κατηγορία. Στην απόφασή του της 25ης Ιανουαρίου 1996, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όρισε τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων και διαπίστωσε ότι οι εξαιρέσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 4 παράγραφος 6 δεν αποκλείουν τη δυνατότητα των κρατών μελών να θεσπίζουν εθνικούς κανονισμούς, όσον αφορά το χρόνο οδήγησης για οχήματα της συγκεκριμένης κατηγορίας.

Για την υπόθεση C-29/95 (Eckehard Pastoors και Trans-Cap GmbH κατά Βελγικού Δημοσίου) το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αποφάσισε στις 23 Ιανουαρίου 1997 ότι το άρθρο 6 της Συνθήκης απαγορεύει εθνική

ρύθμιση, θεσπιζόμενη προς εκτέλεση των κανονισμών 3820/85 και 3821/85, σύμφωνα με την οποία μόνον οι παραβάτες κάτοικοι αλλοδαπής που δεν επιλέγουν την άμεση καταβολή του προστίμου, αλλά αντ' αυτού προτιμούν την εκδίκαση της υπόθεσής τους ενώπιον δικαστηρίου, υποχρεούνται να καταθέτουν για κάθε παράβαση ορισμένο ποσό υπό μορφή εγγύησης το οποίο υπερβαίνει το ποσό που προβλέπεται σε περίπτωση άμεσης καταβολής του προστίμου, ειδικά κατασχέται συντηρητικώς το όχημά τους.

6.2.7 Ο ψηφιακός ταχογράφος κερδίζει την επιδοκιμασία του Συμβουλίου.

Η πρόταση COM(94) 323 τελικό της Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 1994, με την οποία τροποποιείται ο κανονισμός 3821/85 ΕΟΚ του Συμβουλίου για τη συσκευή ελέγχου στις οδικές μεταφορές και η οδηγία 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις τυποποιημένες διαδικασίες ελέγχου, υποβλήθηκε στο Συμβούλιο την 1η Σεπτεμβρίου 1994. Το Συμβούλιο έχει συνάψει πολιτική συμφωνία επί του θέματος στις 17 Ιουνίου 1997, αποδεχόμενο την καθιέρωση του ψηφιακού ταχογράφου.

6.2.8 Ανταλλαγή απόψεων για την προώθηση της επιβολής της νομοθεσίας

Το 1995 πραγματοποιήθηκε σύσκεψη εθνικών εμπειρογνομόνων με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής απόψεων για τις επιθεωρήσεις και τις κυρώσεις. Τον Δεκέμβριο του 1995 η κοινή επιτροπή για τις οδικές μεταφορές κατάρτισε έκθεση σχετικά με τις πιυχές οργάνωσης και επιβολής της νομοθεσίας όσον αφορά το χρόνο εργασίας και οδήγησης, η οποία σκιαγραφεί τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση κατόπιν αιτήσεως του Συμβουλίου σε σχέση με την αποτελεσματικότητα και την ομοιογένεια των πρακτικών επιβολής της νομοθεσίας.

6.2.9 Τα ποσοστά επιτυχίας κατά τη διαπίστωση των παραβάσεων ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό

Ο λόγος του συνολικού αριθμού παραβάσεων που διαπιστώθηκαν προς τον συνολικό αριθμό ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν αποκαλύπτει μεγάλες διαφορές όσον αφορά την επιτυχία των κρατών μελών κατά τον εντοπισμό πιθανών παραβατών. Κατά τη διάρκεια του 1993-94, η Γερμανία υπήρξε η πλέον επιτυχής με 6 παραβάσεις ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν· η Φινλανδία (3,2 παραβάσεις), η Ολλανδία (2,79 παραβάσεις) και η Γαλλία (2,68 παραβάσεις) επιδεικνύουν επίσης ένα σχετικά υψηλό ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων. Τα ανωτέρω έρχονται σε αντίθεση με τα ποσοστά ορισμένων άλλων κρατών μελών, όπου τα επίπεδα διαπίστωσης των παραβάσεων είναι κάτω της 1 παράβασης ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν και συγκεκριμένα, σε μια περίπτωση, μόνο 1 παράβαση ήρθε στο φώς ανά 10.000 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν. Η εν λόγω αναλογία χρησιμεύει στην ανάδειξη των ωφελειών που προκύπτουν από την ανταλλαγή εμπειριών και στη θέσπιση σε επίπεδο Ένωσης των πλέον αποτελεσματικών και κατάλληλων για κάθε κράτος μεθόδων.

6.2.10 Τροποποίηση του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ

Στις 15 Ιουλίου 1997 εξεδόθη η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής που περιελάμβανε ορισμένους τομείς (όπως οι οδικές μεταφορές) και δραστηριότητες που επί του παρόντος εξαιρούνται από την οδηγία για το χρόνο εργασίας (οδηγία 93/104/ΕΟΚ). Η Επιτροπή μελετά ενδελεχώς τη βέλτιστη αναθεώρηση του κανονισμού για το χρόνο εργασίας και τις περιόδους ανάπαυσης υπό το φως του εν λόγω εγγράφου.

6.2.11 Τελικά σχόλια

Η αποτελεσματική εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας είναι προς το συμφέρον όλων. Η Επιτροπή ενθαρρύνει όλα τα κράτη μέλη να αναλάβουν περαιτέρω πρωτοβουλίες συνεργασίας και, όπως ορισμένα κράτη μέλη το έχουν ήδη κάνει, να προάγουν τις ανταλλαγές πληροφοριών, ιδίως όσον αφορά τη βέλτιστη πρακτική, προκειμένου να υπάρξει βελτίωση στην επιβολή της νομοθεσίας.

Η Επιτροπή μελετά τρόπους με τους οποίους μπορεί να βελτιωθεί η ερμηνεία και η εφαρμογή της νομοθεσίας. Εξετάζει επίσης την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού προκειμένου να συμπεριλάβει άλλες δραστηριότητες που έχουν επίπτωση στη δημόσια ασφάλεια.

Παράρτημα Α

Κράτη μέλη	Τύπος κύρωσης	
	Ελάσσονες παραβάσεις	Σοβαρές παραβάσεις
Αυστρία	22-36 ecu	2.181 ecu ή κάθειρξη έως 6 εβδομάδων.
Βέλγιο	62 ecu	248 ecu.
Λανία	Πρόστιμο τουλάχιστον 54 ecu για τον οδηγό και 135 για την εταιρεία, ποσό που επιβάλλεται ανάλογα με τη φύση και τη σοβαρότητα της παράβασης.	
Φινλανδία	Τα πρόστιμα συσχετίζονται με το εισόδημα: το πρόστιμο «μιας ημέρας» αντιπροσωπεύει το 33,3% του ημερήσιου εισοδήματος προσώπου, με την επιφύλαξη εξαιρέσεων για κοινωνικούς λόγους. Για τον προσδιορισμό του επιβαλλόμενου προστίμου η σοβαρότητα της παράβασης θεωρείται σημαντικότερη από τον αριθμό των παραβάσεων. Ο μέσος όρος κύρωσης για τον εν λόγω τύπο παράβασης είναι 120-137 ecu.	
Γαλλία	Πριν από την καθιέρωση του νέου ποινικού κώδικα την 1η Μαρτίου 1994, τα πρόστιμα είχαν ως εξής: 197-455 ecu (455-910 ecu για δευτερεύουσες παραβάσεις). Μετά τη θέσπιση του νέου ποινικού κώδικα της 1ης Μαρτίου 1994, τα πρόστιμα τροποποιήθηκαν ως εξής: 759 ecu μέγιστο.	Πριν από την καθιέρωση του νέου ποινικού κώδικα την 1η Μαρτίου 1994, τα πρόστιμα είχαν ως εξής: 76-2.276 ecu ή κάθειρξη από 15 ημέρες έως τρεις μήνες. Οι παραβάτες κάτοικοι αλλοδαπής υποχρεούνται να καταθέσουν στο δικαστήριο το ποσό των 136 ecu ανά παράβαση ή από 303 έως 1.158 ecu ανά ποινική παράβαση. Μετά τη θέσπιση του νέου ποινικού κώδικα της 1ης Μαρτίου 1994, τα πρόστιμα τροποποιήθηκαν ως εξής: 3.794 ecu ή/και κάθειρξη τριών μηνών
Ιρλανδία		1.365 ecu ή/και έξι μήνες κάθειρξη
Ιταλία	16 ecu minimum.	4.447 ecu μέγιστο
Κάτω Χώρες	Ορίστηκαν πρόστιμα για κάθε παράβαση διάταξης του κανονισμού που κυμαίνονται από 45 έως 1.365 ecu.	
Ισπανία	30-284 ecu.	284-1.388 ecu (Πρώτη κατηγορία) 1.388-2.414 ecu (Λεύτερη κατηγορία)
Σουηδία	Πρόστιμα που κυμαίνονται από 139 έως 231 ecu.	
Ηνωμένο Βασίλειο		Μέγιστα πρόστιμα για οδηγούς και άτομα που προκαλούν ή επιτρέπουν παραβάσεις του χρόνου οδήγησης και του ταχογράφου από 1.407 ecu (Επίπεδο 3) έως 7.034 ecu (Επίπεδο 5), με χαμηλότερο μέγιστο όριο στη Βόρειο Ιρλανδία τα 2.814 ecu. Εκτός του προστίμου, παραβάσεις όπως πλαστογράφηση βιβλίου δρομολογίου και αλλοίωση στοιχείων ή παραποίηση σφράγισης ταχογράφου επιφέρουν ποινή κάθειρξης έως δύο έτη.

Σημείωση

Οι καταχωρήσεις για την Αυστρία, το Βέλγιο, την Γαλλία, την Γερμανία και τη Σουηδία στηρίζονται σε στοιχεία που διαβίβασαν οι εθνικοί εμπειρογνώμονες των εν λόγω χωρών το 1995. Ως τιμή μετατροπής του ecu λαμβάνεται εκείνη της 31ης Μαρτίου 1997. Δεν διαβιβάστηκαν δεδομένα για άλλα κράτη μέλη.

Παράρτημα Β

Στατιστικά δεδομένα

1. Περίοδος αναφοράς

Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.

2. Υπολογισμός των ελαχίστων ελέγχων που πρέπει να διενεργηθούν

(Άρθρο 2 της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ)¹

Κράτος μέλος	Αριθμός ημερών εργασίας ανά οδηγό κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς -α-	Συνολικός αριθ- μός οχημάτων που υπόκεινται στον κανονισμό 3820/85 ΕΟΚ (ετήσιος μέσος όρος) -β-	Συνολικός αριθμός ημερών εργασίας α x β -γ-	Ελάχιστοι έλεγχοι (1% του γ) -δ-
Αυστρία				
Βέλγιο	440	151.250	66.550.000	665.500
Δανία	440	40.000	17.600.000	176.000
Φινλανδία (1)	220	41.500	9.130.000	91.300
Γαλλία (2)	240	521.875	125.250.000	1.250.000
Γερμανία	480	768.847	396.046.560	3.690.465
Ελλάδα				
Ιρλανδία (3)	460	52.880	24.324.800	243.248
Ιταλία				
Λουξεμβούργο	460	10.760	4.949.600	49.496
Κάτω Χώρες	500	129.400	64.700.000	647.000
Πορτογαλία	430	137.500	59.125.000	591.250
Ισπανία	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Σουηδία (1)	200	100.000	20.000.000	200.000
Ηνωμένο Βασίλειο	464	434.250	201.492.000	2.014.920

Σημείωση

- (1) Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.
- (2) Τα στοιχεία αφορούν ένα έτος.
- (3) Τα στοιχεία αφορούν το συνολικό αριθμό οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων άνω των 1.524 kgs και τα μεγάλα οχήματα των δημοσίων υπηρεσιών που έχουν ταξινομηθεί στο κράτος. Ορισμένα εξ αυτών εξαιρούνται από τον κανονισμό 3820/85 ΕΟΚ του Συμβουλίου. Εντούτοις ουδεμία στατιστική ανάλυση των στοιχείων δεν είναι διαθέσιμη.

¹ ΕΕ αριθ. L 325 της 29.11.88. σ. 55

3. Έλεγχοι

3.1 Αριθμός καθ' οδόν ελέγχων

Κράτος μέλος	Φύση δραστηριότητας	ΕΟΚ		Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων (1)
		υπήκοοι	άλλα κράτη μέλη		
Αυστρία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές				
Βέλγιο	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	2.284 36.322	3.826 59.621	151 2.670	62.291
Δανία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές συνολική αξία	(2) 109.399			
Φινλανδία (3)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές συνολική αξία	13.000	-	-	
Γαλλία (4)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	18.810 377.458			7.607 97.236
Γερμανία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	222.594 3.621.124	81.623 1.957.690	109.176 2.086.348	190.808 4.044.038
Ελλάδα	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές				
Ιρλανδία (5)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	9.509 33.651	1.539 4.572	210 225	1.749 4.797
Ιταλία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές				
Λουξεμβούργο	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	717 6.068	946 10.871	162 388	1.108 11.259
Κάτω Χώρες	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	7.076 119.959	1.871 39.293	247 5.996	2.118 45.289
Πορτογαλία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	1.341 23.506	40 503	- -	40 503
Ισπανία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	201.203 963.220	42.142 161.508	5.960 15.935	48.102 177.443
Σουηδία (3)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές συνολική αξία	7.642	666	-	666
Ηνωμένο Βασίλειο	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	67.691 469.707			4.874 39.879

Σημείωση

- (1) Δεν κατέστη δυνατόν να παράσχουν τα κράτη μέλη λεπτομερέστερα στοιχεία.
- (2) Σύνολο ΕΟΚ, συμπεριλαμβανομένων των υπηκόων.
- (3) Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.
- (4) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 31η Ιουνίου 1994.
- (5) Όπου δεν στάθηκε δυνατό να γίνει διάκριση μεταξύ των δύο τύπων μεταφορών, ισχύουν τα κάτωθι στοιχεία: υπήκοοι: 1.527· άλλα κράτη μέλη: 1.324· τρίτη χώρα: 119.

3. Έλεγχοι

3.2 Αριθμός οδηγών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης

Κράτος μέλος	Επιβατικές μεταφορές	Εμπορευματικές μεταφορές	Μεταφορές για ίδιο λογαριασμό	Μεταφορές για λογαριασμό τρίτων
Αυστρία				
Βέλγιο (1)	157	1.737	28	1.866
Δανία (2)	-	-	-	-
Φινλανδία (2)	-	-	-	-
Γαλλία (3)	7.805	67.821	3.133	72.493
Γερμανία	27.240	104.755	30.184	101.811
Ελλάδα				
Ιρλανδία (4)	1.123	5.212	2.728	3.607
Ιταλία				
Λουξεμβούργο	1.097	5.306	24	1.062
Κάτω Χώρες	2.148	9.612	2.445	7.167
Πορτογαλία (2)	-	-	-	-
Ισπανία (5)		136.269		
Σουηδία (6)		708		
Ηνωμένο Βασίλειο	4.652	28.697	- (5)	- (5)

Σημείωση

- (1) Οι εν λόγω στατιστικές περιλαμβάνουν τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν από το Υπουργείο Απασχόλησης και Εργασίας μόνο για το 1994 (Επιβάτες - 24· Εμπορεύματα- 193).
- (2) Δεν παρασχέθηκαν στατιστικές.
- (3) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 30η Ιουνίου 1994.
- (4) Από τον Ιούλιο του 1993.
- (5) Στοιχεία που δεν καθίσταται δυνατόν να διαχωρισθούν.
- (6) Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.

3. Έλεγχοι

3.3 Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν καθ' οδόν

Κράτος μέλος	Φύση μεταφοράς	ΕΟΚ		Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπάρχουν (1)
		Υπήκοοι	Άλλα κράτη μέλη		
Αυστρία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές				
Βέλγιο	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	8.422 124.315	14.116 221.030	569 10.183	14.685 231.213
Δανία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές συνολικός αριθμός	(2) 437.569			
Φινλανδία (3)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές συνολικός αριθμός	40.000	-	-	
Γαλλία (4)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	58.008 1.242.018	-	-	24.188 342.422
Γερμανία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	417.480 6.894.156	122.054 3.125.922	125.584 2.512.144	247.638 5.638.066
Ελλάδα	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές				
Ιρλανδία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	3.152 35.974	737 3.175	7 224	744 3.399
Ιταλία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές				
Λουξεμβούργο	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	984 17.428	2.147 32.820	487 1.282	2.634 34.102
Κάτω Χώρες	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	14.152 239.918	3.742 78.586	494 11.992	4.236 90.578
Πορτογαλία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	4.853 52.597	297 1.341	- -	297 1.341
Ισπανία	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	361.273 1.420.907	64.315 247.400	9.585 26.627	73.900 274.027
Σουηδία(3)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές συνολικός αριθμός	22.926	1.998		1.998
Ηνωμένο Βασίλειο (5)	επιβατικές μεταφορές εμπορευματικές μεταφορές	197.802 1.560.484			

Σημείωση

- (1) Δεν κατέστη δυνατόν να παράσχουν τα κράτη μέλη λεπτομερέστερα στοιχεία.
- (2) Σύνολο ΕΟΚ, συμπεριλαμβανομένων των υπηκόων.
- (3) Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.
- (4) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 30ή Ιουνίου 1994.
- (5) Στοιχεία που δεν καθίσταται δυνατόν να διαχωρισθούν.

3. Έλεγχοι

3.4 Αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης

Κράτος μέλος	Επιβατικές μεταφορές	Εμπορευματικές μεταφορές	Μεταφορές για ίδιο λογαριασμό	Μεταφορές για λογαριασμό τρίτων
Αυστρία				
Βέλγιο	4.351	57.439		
Δανία(1)	1.037	11.226		
Φινλανδία (2)(3)				
Γαλλία (4)	112.239	950.494	33.571	1.029.162
Γερμανία	441.019	1.343.916	296.119	1.488.816
Ελλάδα				
Ιρλανδία	84.227	811.772		
Ιταλία				
Λουξεμβούργο	5.249	30.329	6.066	29.512
Κάτω Χώρες	85.920	225.210	24.450	286.680
Πορτογαλία	1.471	27.599		
Ισπανία (5)		1.253.545		
Σουηδία (3)(5)		2.124		
Ηνωμένο Βασίλειο	253.651	1.427.454		

Σημείωση

- (1) Στοιχεία κατ' εκτίμηση.
- (2) Δεν διατίθενται στατιστικές.
- (3) Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.
- (4) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 30ή Ιουνίου 1994.
- (5) Συνολικός παρεχόμενος αριθμός.

4. Παραβάσεις
Αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν

4.1 Άρθρο 6 του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ: περίοδος οδήγησης

Κράτος μέλος	Φύση παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ				ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
		υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	μη υπήκοοι
Αυστρία	-ημερησία οδήγηση -έξι ημέρες κατ' ανώτατο όριο -δύο διαδοχικές εβδομάδες										
Βέλγιο	-ημερησία οδήγηση -έξι ημέρες κατ' ανώτατο όριο -δύο διαδοχικές εβδομάδες	90	112	4	116	1.266	2.348	60	2.408	1.356	2.524
		-	-	-	-	24	44	5	49	24	49
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Δανία	-ημερησία οδήγηση -έξι ημέρες κατ' ανώτατο όριο -δύο διαδοχικές εβδομάδες		0				628				
Φινλανδία	-ημερησία οδήγηση -έξι ημέρες κατ' ανώτατο όριο -δύο διαδοχικές εβδομάδες										
Γαλλία*	-ημερησία οδήγηση -έξι ημέρες κατ' ανώτατο όριο -δύο διαδοχικές εβδομάδες									14.511 169 -	5.034 35 -

Πορτογαλία	-ημερήσια οδήγηση	118	1	-	1	635	8	-	8	753	9
	-έξι ημέρες κατ'	5	-	-	-	19	1	-	1	24	1
	ανώτατο όριο	-	-	-	-	38	-	-	-	38	-
	-δύο διαδοχικές εβδομάδες										
Ισπανία	-ημερήσια οδήγηση	17.024	352							17.024	352
	-έξι ημέρες κατ'	48	-							48	-
	ανώτατο όριο	32	-							32	-
	-δύο διαδοχικές εβδομάδες										
Σουηδία**	-ημερήσια οδήγηση					223	86			223	86
	-έξι ημέρες κατ'										
	ανώτατο όριο										
	-δύο διαδοχικές εβδομάδες										
Ηνωμένο Βασίλειο ***	-ημερήσια οδήγηση						269	11		269	11
	-έξι ημέρες κατ'						173	14		173	14
	ανώτατο όριο						10	-		10	-
	-δύο διαδοχικές εβδομάδες										

Σημείωση

*Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 30ή Ιουνίου 1994.

** Από την 1η Ιανουαρίου 1994 έως την 31η Δεκεμβρίου 1994.

*** Τα δεδομένα ενδεχομένως περιλαμβάνουν στοιχεία για μικρή αναλογία επιβατικών οχημάτων.

4. Παραβάσεις

Αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν

4.2 Άρθρο 7 του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ: διαλείμματα

Κράτος μέλος	Φύση παραβάσης	ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ				ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (1)	
		υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο υπηκόων	υπήκοοι	μη υπήκοοι
Αυστρία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα										
Βέλγιο	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα	9 4	9 3	1 -	10 3	160 101	331 97	7 2	338 99	169 105	348 102
Δανία (2)	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα		6				1.321				
Φινλανδία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα										
Γαλλία (3)	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα									6.769	2.382

Κράτος μέλος	Φύση παράβασης	ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ				ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (1)	
		υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	μη υπήκοοι
Γερμανία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα	6.938 9.300	306 312	62 186	368 498	72.424 100.952	16.888 8.142	10.376 8.140	27.264 16.282	79.362 110.252	27.632 16.780
Ελλάδα	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα										
Ιρλανδία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα	384 188	57 23	- -	57 23	1.715 643	348 40	- -	348 40	2.099 831	405 63
Ιταλία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα										
Λουξεμβούργο	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα	1 -	1 -	1 1	2 1	81 12	206 21	- -	206 21	82 12	208 22
Κάτω Χώρες	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα	105 -	- -	- -	- -	3.030 -	203 -	8 -	211 -	3.135 -	211 -

	-πολύ σύντομα διαλείμματα										
Πορτογαλία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα	43 -	- -	- -	- -	245 -	4 -	- -	4 -	288 -	4 -
Ισπανία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα	9.099 -	154 -							9.099 -	154 -
Σουηδία	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα										
Ηνωμένο Βασίλειο (4)	-οδήγηση πέραν των 4,30 ωρών χωρίς διάλειμμα -πολύ σύντομα διαλείμματα						30				

Σημείωση

- (1) Δεν κατέστη δυνατόν να παράσχουν τα κράτη μέλη λεπτομερέστερα στοιχεία.
- (2) Συνολικός παρεχόμενος αριθμός.
- (3) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 30ή Ιουνίου 1994.
- (4) Τα δεδομένα ενδεχομένως περιλαμβάνουν στοιχεία για μικρή αναλογία επιβατικών οχημάτων.

4. Παραβάσεις

Αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν

4.3 Άρθρο 8 του κανονισμού 3280/85 ΕΟΚ: χρόνος ανάπαυσης

Κράτος μέλος	Φύση παραβάσεως	ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ				ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
		υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	μη υπήκοοι
Αυστρία	-ημερήσιος -εβδομαδιαίος										
Βέλγιο	-ημερήσιος -εβδομαδιαίος	88 9	116 18	4 -	120 18	1.010 41	1.873 125	58 2	1.931 127	1.098 50	2.051 145
Δανία	-ημερήσιος -εβδομαδιαίος		13 -				1.298 -				
Φινλανδία	-ημερήσιος -εβδομαδιαίος										
Γαλλία (1)	-ημερήσιος -εβδομαδιαίος									13.993 64	4.341 62
Γερμανία	-ημερήσιος -εβδομαδιαίος	10.900 1.924	272 2	416 26	688 28	285.816 6.868	41.720 710	21.610 586	63.330 1.296	296.716 8.792	64.018 1.324

Κράτος μέλος	Φύση παράβα- σης	ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ				ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	
		υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	ΕΟΚ	τρίτες χώρες	σύνολο μη υπηκόων	υπήκοοι	μη υπήκοοι -
Ελλάδα	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος										
Ιρλανδία	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος	312 133	56 36	- -	56 36	3.736 254	145 94	- -	145 94	4.048 387	201 130
Ιταλία	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος										
Λουξεμβούρ- γο	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος		1 -							- -	1 -
Κάτω Χώρες	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος	676 -	53 -	6 -	59 -	7.787 4	2.756 1	101 -	2.857 1	8.463 4	2.916 1
Πορτογαλία	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος	71 21	- -	- -	- -	584 59	5 -	- -	5 -	655 80	5 -
Ισπανία	-ημερή- σιος -εβδομα- διαίος	2.555 324									

Σουηδία	-ημερη- σιος -εβδομα- διαίος										
Ηνωμένο Βασίλειο (2)	-ημερη- σιος -εβδομα- διαίος						844 144	29 11			

Σημείωση

- (1) Από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 30ή Ιουνίου 1994.
(2) Τα δεδομένα ενδεχομένως περιλαμβάνουν στοιχεία για μικρή αναλογία επιβατικών οχημάτων.

4. Παραβάσεις
Αριθμός παραβάσεων που καταγράφηκαν

4.4 Άρθρο 14 του κανονισμού 3820/85 ΕΟΚ: πρόγραμμα υπηρεσίας και πίνακας δρομολογίων.

Κράτος μέλος	Φύση παράβασης	Υπήκοοι	ΕΟΚ	Τρίτες χώρες	Σύνολο μη υπηκόων
Αυστρία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Βέλγιο	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Δανία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Φινλανδία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Γαλλία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση	} } 215** }	} } 67** }		
Γερμανία	Παράλειψη* Μη σωστή χρήση	528 84	8 -	24 24	32 24
Ελλάδα	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Ιρλανδία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση	7 46	- -	- -	- -
Ιταλία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Λουξεμβούργο	Παράλειψη Μη σωστή χρήση	2 6	1 7	- -	- -
Κάτω Χώρες	Παράλειψη Μη σωστή χρήση	2 -	- -	- -	- -
Πορτογαλία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Ισπανία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση	2.618 15.880	- 219	- -	- -
Σουηδία	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				
Ηνωμένο Βασίλειο	Παράλειψη Μη σωστή χρήση				

Σημείωση

* Δεν διατίθεται.

** Παραβάσεις του άρθρου 14 χωρίς διάκριση.

ISSN 0254-1483

COM(97) 698 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

05 07 14

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-718-GR-C

ISBN 92-78-29181-1

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο