

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (83) 484

Vol. 1983/0183

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

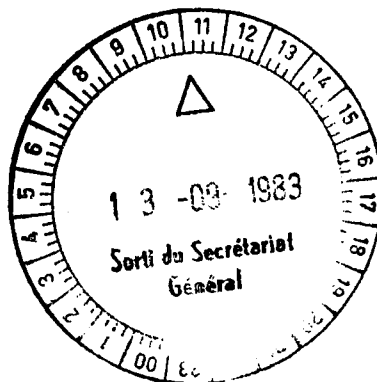
COM(83) 484 τελικό

Βρυξέλλες, 7 Σεπτεμβρίου 1983

ΔΕΚΑΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 του Συμβουλίου της 25ης Μαρτίου 1969 περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών

από την 1η Ιανουαρίου 1980 έως τις
31 Δεκεμβρίου 1980



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

Εισαγωγή

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Κυγκριτική ανάλυση των πληροφοριών που δόθηκαν απο
τα Κράτη μέλη

I. Οργάνωση του ελέγχου

1. Οργάνωση του ελέγχου στο διοικητικό επίπεδο
2. Υπάλληλοι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο και οι εξουσίες
τους
3. Μέθοδοι επιθεωρήσεως (τόπος και συχνότητα των ελέγχων)

II. Παραβάσεις και κυρώσεις

1. Ο αριθμος παραβάσεων των διατάξεων του κανονισμού
2. Σπουδαιότητα των παραβάσεων που διέπραξαν αντίστοιχα
οι υπήκοοι και οι αλλοδαποί
3. Κυρώσεις που εφαρμόστηκαν

III. Πολυμερής αμοιβαία συνδρομή μεταξύ Κρατών μελών και
γνωστοποίηση των παραβάσεων

IV. Υποδείξεις και παρατηρήσεις των Κρατών μελών

V. Παρατηρήσεις της Επιτροπής ως προς τις πληροφορίες που
δόθηκαν απο τα Κράτη μέλη

1. Η συνεισφορά των Κρατών μελών στην ετήσια έκθεση
2. Αριθμος και εξουσίες των υπαλλήλων ελέγχου
3. Μέθοδος ελέγχου
4. Παραβάσεις που διαπράχθηκαν γενικά και καταγράφηκαν
χωριστά για τους αλλοδαπούς
5. Κυρώσεις που επιβλήθηκαν
6. Αμοιβαία συνδρομή

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

A. Ευρωπαϊκάματα της Επιτροπής απο τις επισκέψεις που έγιναν στα
Κράτη μέλη

- I. Έλεγχοι
- II. Παραβάσεις
- III. Προβλήματα των κυρώσεων
- IV. Προβλήματα χρονοταξινόμησης
- V. Απαγόρευση ορισμένων ειδών αμοιβών (άρθρ. 12β)

Β. Τελικά συμπεράσματα της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Το άρθρο Ι7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 του Συμβουλίου προβλέπει ότι
"..Κάθε έτος η Επιτροπή απευθύνει στο Συμβούλιο γενική έκθεση που αφορά την
εφαρμογή του παρόντος κανονισμού απο τα Κράτη μέλη" και ότι ".. τα Κράτη μέλη
απευθύνουν ετησίως τις αναγκαίες πληροφορίες στην Επιτροπή με βάση τυποποιημέ-
νο πρότυπο έκθεσεως..."

Η παρούσα έκθεση αφορά το έτος 1980 και αποτελεί, όπως και οι προηγούμενες
μία γενική άποψη της εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 και 1463/70
στα εννέα απο τα Κράτη μέλη (καθως η Ελλάδα το 1980 δεν ήταν ακόμη μέλος
της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

Επιθυμώντας την πραγματοποίηση κάποιας απλοποίησης έγινε προσπάθεια να περιο-
ρισθει ο αριθμος των πινάκων, επιδιώκοντας - όπου τούτο ήταν δυνατό - να συγ-
κεντρωθούν τα στοιχεία που δόθηκαν απο τα Κράτη μέλη. Απεναντίας, δόθηκε με-
γαλύτερη σημασία στις εκτιμήσεις και τις παρατηρήσεις που οι υπηρεσίες της
Επιτροπής είναι υποχρεωμένες να κάνουν, σχετικά με την κατάσταση και την εξέ-
λιξη της.

Πάντως, το έγγραφο ακολουθεί τη δομή του τυποποιημένου προτύπου εκθέσεως, με
βάση το οποίο πρέπει να γίνεται η συνεισφορά των Κρατων μελων. Παρ' όλα αυτά,
οι Υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν την πρόθεση να εξετάσουν, σε συνενόηση με τα
Κράτη μέλη, αν είναι δυνατό να γίνουν τροποποιήσεις στο υπόδειγμα του τυποποιη-
μένου προτύπου εκθέσεως, προκειμένου να επιτευχθει δυνατότητα συγκρίσεως των
εθνικών στοιχείων σε μεγαλύτερο βαθμο.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

I. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

I) Στο διοικητικό επίπεδο

Ο έλεγχος της εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 και 1463/70 πραγματοποιείται καθ'οδον και στην έδρα των επιχειρήσεων.

α) καθ'οδον :

Με βάση τους εθνικούς κώδικες οδικής κυκλοφορίας, η αστυνομία είναι αυτή που έχει το δικαίωμα να σταματήσει και να ελέγξει τα οχήματα καθ'οδον και - στο ευρύτερο πλαίσιο των κανονικών οδικών ελέγχων - μπορεί επίσης να επαληθεύσει την ορθή εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο έλεγχος αυτός πραγματοποιείται σε συνεργασία με εθνικές αρχές που έχουν ειδικές αρμοδιότητες στο συγκεκριμένο αυτό τομέα.

β) στην έδρα των επιχειρήσεων :

Αυτή η μορφή ελέγχου γενικά ανατίθεται στους υπαλλήλους που είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση της εργασίας και που πραγματοποιούν γενικούς ελέγχους στον ευρύτερο τομέα της εφαρμογής των εθνικών κανονισμών που διέπουν την εργατική νομοθεσία.

Ειδικά η Γαλλία μέχρι το 1979 είχε περιορίσει τις πράξεις ελέγχου στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούσαν μεταφορές για λογαριασμό τρίτων· από το 1980, ο έλεγχος αυτός επεκτάθηκε στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, σε μειωμένη κλίμακα και δοκιμαστικά. Αφού έβγαλε τα συμπεράσματά της, πάρθηκε η απόφαση να επεκταθεί ο έλεγχος στο σύνολο της γαλλικής επικράτειας από την 1.1.1981.

2) Υπάλληλοι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο και οι εξουσίες τους

Η Επιτροπή διαθέτει μόνο τα στοιχεία που δόθηκαν από ορισμένα Κράτη μέλη, δηλαδή :

ΒΕΛΓΙΟ	199	Επιθεωρητές και βοηθοί επιθεωρητών
	47	ελεγκτές και επιθεωρητές της Διοικήσεως των Μεταφορών
ΔΑΝΙΑ	300	αστυνομικοί υπάλληλοι
	241	επιθεωρητές εργασίας, από τους οποίους 30 περίπου ασχολούνται ειδικότερα με τον κανονισμό 543/69
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2.500 (*)	αστυνομία, BAG, επιθεωρητές εργασίας
	250+300 (*)	δημόσια υπηρεσία της Επιθεωρήσεως Εργασίας
ΚΑΤΩ-ΧΩΡΕΣ	173	υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Υδάτων
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	217	"TRAFFIC EXAMINERS"
ΓΑΛΛΙΑ	320	ελεγκτές και βοηθοί ελέγχου των χερσαίων μεταφορών
	49	επιθεωρητές εργασίας

(*) Στο πλαίσιο ευρύτερων αρμοδιοτήτων

Ειδικά στη Γαλλία, η χρησιμοποίηση τεσσάρων ημι-αυτόματων συσκευών αναγνώσεως των δίσκων (που καλείται κοινώς SABINE) επέτρεφε να φθάσει από τις 187.906 (έτος 1979) στις 327.150 (δηλαδή +750/0) ο αριθμός των δίσκων χρονοταχυγράφων που έχουν ληφθεί και εξετασθεί στη διάρκεια όλου του έτους 1980. Οι εξουσίες των υπαλλήλων που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 ποικίλλουν από το ένα Κράτος στο άλλο. Σε ορισμένα Κράτη μέλη, οι υπάλληλοι μπορούν να δίνουν ειδοποιήσεις, να επιβάλουν πρόστιμα, να συντάσσουν πρωτόκολλα ^{προανακρίσεως}, να ακινητοποιούν προσωρινά το όχημα.

Σε άλλα Κράτη μέλη, απεναντίας, οι υπάλληλοι που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο δεν έχουν την εξουσία να επιβάλουν πρόστιμα ούτε να ακινητοποιούν το όχημα.

3) Μέθοδοι επιθεωρήσεως (τόποι, συχνότητα των ελέγχων)

α) καθ'οδόν :

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι έλεγχοι καθ'οδόν πραγματοποιούνται κυρίως στο πλαίσιο της γενικής επιβλέψεως της οδικής κυκλοφορίας.

Αυτή η δραστηριότητα ελέγχου εντείνεται με τη συνεργασία άλλων ειδικευμένων οργανισμών· για παράδειγμα, στη Γερμανία, από τους υπαλλήλους της BAG και τους υπαλλήλους της Επιθεωρήσεως Εργασίας. Ορισμένα γερμανικά "LÄNDER" έχουν κατασκευάσει φύλλα απογραφής για τους ελέγχους που γίνονται καθ'οδόν και στα σύνορα : τα φύλλα αυτά επιτρέπουν μια επεξεργασία των στοιχείων από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, κάθε "TRAFFIC EXAMINER" πραγματοποιεί -κατά μέσο όρο- δύο ελέγχους κάθε εβδομάδα. "Τη χώρα αυτή πραγματοποιούνται έλεγχοι σε ένα 10 έως 15 ο/ο των οχημάτων που εισέρχονται από τους λιμένες. Η βρετανική διοίκηση επίσης έθεσε σε εφαρμογή ένα σύστημα ελέγχου που έχει ανατεθεί στους "TRAFFIC EXAMINERS", που καλείται "SILENT CHECK" και συνίσταται στην παρατήρηση των μετακινήσεων των οχημάτων, και σε ένα έλεγχο αυτών των μετακινήσεων που πραγματοποιείται στη συνέχεια στην έδρα της επιχειρήσεως. Το 1980

πραγματοποιήθηκαν περίπου 80.000 τέτοιοι έλεγχοι.

β) στην έδρα της επιχειρήσεως :

Αυτός ο τύπος ελέγχου πραγματοποιείται στο πλαίσιο μιας δραστηριότητας επιβλέψεως που περιέχει επίσης ενέργειες πιο εκτεταμένες και που προχωρούν πέρα απο την εφαρμογή των κανονισμων οι οποίοι αποτελουν το αντικείμενο αυτής της εκθέσεως. Η δραστηριότητα αυτή ασκείται συνήθως δειγματοληπτικά* σε ειδικες ή εξαιρετικές περιπτώσεις, η ελεγκτική ενέργεια αποφασίζεται στη συνέχεια εμπειριων που έχουν αποκτηθει κατά τον οδικό έλεγχο, μιας μηνύσεως ή μιας πληροφορίας. Οι περίοδοι στις οποίες πραγματοποιείται ο έλεγχος "A POSTERIORI" ποικίλλουν πολυ, ανάλογα με τις περιπτώσεις. Οι Υπηρεσίες της Επιτροπής δεν διαθέτουν ακριβείς πληροφορίες ως προς την έκταση αυτων των περιόδων. Πρέπει να συμπεράνει κανείς ότι ο βαθμός εντάσεως αυτού του τύπου ελέγχου διαφέρει πολυ απο τη μια χώρα στην άλλη.

γ) ποσοτική ανάλυση των ελέγχων :

Προκειμένου να γίνει εκτίμηση της σημασίας των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στα Κράτη μέλη, έγινε προσπάθεια συντάξεως ενός συγκριτικού πίνακα που αναπαριστά την κατάσταση με βάση τα στοιχεία που έχουν δοθεί.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1980 (1)

Κράτος μέλος	Όδος	Επιχείρηση	Σύγκριση μεταξύ 1979 και 1980
ΒΕΛΓΙΟ	8.331 (2)	2.404	αύξηση
ΔΑΝΙΑ	12.327	421	αύξηση
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	211.185 (3)	31.657	αύξηση
ΓΑΛΛΙΑ	639.846	41.045	αύξηση
ΙΡΑΝΔΙΑ	δεν υπάρχουν πληροφορίες	δεν υπάρχουν πληροφορίες	-
ΙΤΑΛΙΑ	το αυτο	το αυτο	-
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	το αυτο	το αυτο	-
ΚΑΤΩ-ΧΩΡΕΣ	200.000	485 έλεγχοι σε βάθος	αύξηση
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	80.000 (4)	δεν υπάρχουν πληροφορίες	μείωση

(1) Για να κριθεί σε τι βαθμό οι έλεγχοι είναι συγκρίσιμοι, βλέπετε επίσης τα παραρτήματα I, 2 και 3.

(2) Αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει 8100 ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν από τους υπαλλήλους της Διοικήσεως των Μεταφορών και τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν από την χωροφυλακή, τα τελωνεία και λοιπούς των οποίων ο αριθμός δεν έχει δοθεί.

(3) Ο συγκεκριμένος αριθμός συνιστά υπόθεση που στηρίζεται στον αριθμό των προστίμων που έχουν επιβληθεί, των ειδοποιήσεων που έχουν δοθεί και των παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί.

(4) Έλεγχος του τύπου "SILENT CHECK".

Όπως ήταν ήδη η περίπτωση για το έτος 1979, οι ενδείξεις σχετικά με τον αριθμό των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν δύσκολα μπορούν να συγκριθουν μεταξύ τους, κυρίως γιατί στην πλειοψηφία των περιπτώσεων δεν καθορίζεται ειδικά αν πρόκειται για "πράξεις ελέγχου" ή για "αριθμο πληρωμάτων που έχουν ελεγχθεί".

II. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

I) Ο αριθμός παραβάσεων των διατάξεων του κανονισμού

Το υπόδειγμα του τυποποιημένου προτύπου εκθέσεως ζητεί -ως προς αυτό το θέμα- ποιος είναι ο λεπτομερής αριθμός των παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί ως προς τις μεταφορές εμπορευμάτων, τις τακτικές μεταφορές επιβατών και τις έκτακτες μεταφορές επιβατών, που έχουν καταγραφεί χωριστά στην επικράτεια κάθε Κράτους μέλους για τους υπηκόους και τους αλλοδαπούς, ανάλογα με τη χώρα καταγωγής τους.

Κάθε Κράτος μέλος έχει παράσχει, ως προς αυτό το θέμα τα στοιχεία που διαθέτει. Για να γίνουν τα νούμερα περισσότερο συγκρίσιμα, συγκεντρώθηκαν -στο μέτρο που αυτό ήταν δυνατό- με την ίδια μορφή, στους πίνακες που παρουσιάζονται στα παραρτήματα I, 2, και 3 αφήνοντας κενά διαστήματα εκεί όπου δεν υπάρχει δήλωση ή αυτή είναι ελλιπής.

Οι πληροφορίες - που με τη δομή που έχουν-δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στους πίνακες, αλλά που έχουν όμως κάποιο ενδιαφέρον, δίδονται χωριστά.

Ο πίνακας που αναφέρεται στη μεταφορά εμπορευμάτων (Παράρτημα I) δείχνει την έλλειψη αριθμών σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 στο ιρλανδικό πρότυπο εκθέσεως και την έλλειψη στοιχείων ως προς τις παραβάσεις που έχουν διαπραχθεί από αλλοδαπούς στο Λουξεμβούργο και τη Δανία.

Οι πληροφορίες οι πιο πλήρεις και πιο κοντά στο υπόδειγμα του τυποποιημένου προτύπου εκθέσεως είναι αυτές που έχουν παράσχει η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο (Παραρτήματα 10, 5 και 6). Πρέπει, πάντως, να υπογραμμισθεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο δεν δηλώνει καμία παράβαση στο άρθρο 6 (450 χλμ)* οι Κάτω Χώρες (όπως εξάλλου και η Δανία) αγνοούν αυτό το άρθρο στα δικά τους πρότυπα εκθέσεως.

Μερικά Κράτη μέλη (Δανία, Γαλλία, Ιταλία) δίνουν νούμερα συνολικά για κάθε άρθρο, χωρίς διάκριση μεταξύ εμπορευμάτων και επιβατων κλπ. Όσον αφορά τη Γαλλία, δεν είναι δυνατό να αποκαλυφθούν στους πίνακες που έχουν δοθεί παραβάσεις του άρθρου 8 (διακοπή της οδηγήσεως). Τα περισσότερα από τα Κράτη μέλη δεν παρέχουν λεπτομέρειες ως προς τις παραβάσεις του άρθρου 7.

Οι πληροφορίες της Γερμανίας και της Ολλανδίας, αν και σε ορισμένα μέρη είναι ακόμη ατελείς, θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς ως προς τον τρόπο συλλέξεως και διασαφήνισης των στοιχείων που αντικατοπτρίζουν την πρακτική εφαρμογή των κοινωνικών κανονισμών στον τομέα των οδικών μεταφορών σε κάθε Κράτος μέλος και -συνεπώς- στο σύνολο του εδάφους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Για τις τακτικές και έκτακτες μεταφορές επιβατων (Παραρτήματα 2 και 3), διαπιστώνει κανείς μια διαφορά εκτιμήσεως ακόμη μεγαλύτερη μεταξύ των Κρατών μελών. Σχεδόν το σύνολο αυτών εδώ δεν ανταποκρίνεται κατά τρόπο πλήρη ή ικανοποιητικό στα ερωτήματα που τίθενται από το υπόδειγμα του τυποποιημένου προτύπου εκθέσεως.

Σημειώνονται, σαν παράδειγμα, τα κύρια κενά :

- δεν γίνεται διάκριση μεταξύ έκτακτης και τακτικής μεταφοράς*
- δεν γίνεται διάκριση εθνικότητας*
- στοιχεία ανεπεξέργαστα, αδριστα, σε ορισμένες περιπτώσεις άχρηστα* ή που δεν ορίζουν ειδικά το άρθρο, την εθνικότητα, τον τύπο μεταφοράς*
- παρ'όλο που σε ορισμένες περιπτώσεις τα μεγέθη παρουσιάζονται κατά τρόπο αρκετά πλήρη, αυτά παρουσιάζονται σε μια διάρθρωση που δεν λαμβάνει υπόψη το τυποποιημένο πρότυπο εκθέσεως και που δεν επιτρέπει την κατανόησή τους σύμφωνα με μια οργανική διάρθρωση που να επιτρέπει μια σύγκριση μεταξύ αυτών.

Κάνοντας περίληψη κατά τρόπο πολύ σχηματικό αυτού του κεφαλαίου, μπορεί κανείς να συγκεντρώσει τις ατέλειες που περιέχονται στα στοιχεία που δόθηκαν από τα Κράτη μέλη σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- έλλειψη ακριβών στοιχείων*
- συνολικά στοιχεία, χωρίς διάκριση μεταξύ του ενός και του άλλου άρθρου*
- στοιχεία που έχουν υποδιαιρεθεί ανα άρθρο, αλλά χωρίς διάκριση μεταξύ μεταφορών επιβατών και μεταφορών εμπορευμάτων*

ακόμη και οι πληροφορίες που είναι αρκετά λεπτομερείς ως προς τα στοιχεία που έχουν δοθεί, συχνά δεν έχουν ένα κατάλληλο σχήμα που να τις κάνει να είναι εύκολα επεξεργάσιμες.

2) Σπουδαιότητα των παραβάσεων που διέπραξαν αντίστοιχα οι υπήκοοι και οι αλλοδαποί

Όπως ήδη παρατηρήθηκε πιο πάνω, μόνο ένα μέρος των κρατών μελών διακρίνει μεταξύ των παραβάσεων που κάνουν οι υπήκοοι και αυτών που κάνουν οι αλλοδαποί.

Τα στοιχεία που δόθηκαν ως προς αυτό το θέμα συμπεριελήφθηκαν στα παραρτήματα 4, 5.Ι, 6.Ι, 6.2 και 7 και επιτρέπουν τις ακόλουθες διαπιστώσεις :

- 1) δεν διαθέτει κανείς στοιχεία από όλα τα κράτη μέλη*
- 2) ορισμένα κράτη μέλη δεν διακρίνουν μεταξύ υπηκόων και αλλοδαπών*
- 3) η αναλογία υπήκοοι/αλλοδαποί των οχημάτων που κυκλοφορούν διαφέρει από το ένα κράτος στο άλλο και από τη μια στην άλλη περίοδο του έτους.

Το ποσοστό των παραβάσεων που έχουν καταγραφεί για τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στο εξωτερικό σε σχέση με το σύνολο των παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί ποικίλλει μεταξύ του 0,8 και του 3,8 ο/ο.

3) Κυρώσεις που εφαρμόστηκαν

Όσον αφορά τις κυρώσεις, παρατηρεί κανείς μια διαφορά αρκετά σημαντική μεταξύ του αριθμού των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν και του αριθμού των δώξεων* ο αριθμός των παραβάσεων στις οποίες επεβλήθηκαν κυρώσεις είναι σχετικά χαμηλός.

Εξάλλου, έχουν δοθεί 15.979 ειδοποιήσεις ^{που προβλέπουν} κυρώσεις και 9.715 χωρίς κυρώσεις.

Στη Γαλλία από τις 363.432 παραβάσεις που έχουν διαπιστωθεί, στις 91.710 (25ο/ο) έχει ασκηθεί δίωξη· οι ποινές που επεβλήθηκαν από τα δικαστήρια στη διάρκεια του 1980 ήταν 26.481 (7,3 ο/ο των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν). Τα μεγέθη αυτά περιλαμβάνονται στα παραρτήματα 9.1, 9.2 και 9.3.

Η τιμή των προστίμων που επεβλήθηκαν στις παραβάσεις, που πραγματοποιήθηκαν μετά τις 23 Ιουλίου 1980, αυξήθηκε :

παλαια τιμη

νέα τιμη

160 έως 600 F

600 έως 1.200 F

Η δήλωση της Ιρλανδίας περιορίζεται στους αριθμούς των εγγράφων βεβαιώσεων παραβάσεων (5869) και στην προφορική ειδοποίηση (βλ. παράρτημα 4), ενώ η Ιταλία έδωσε μερικά αριθμητικά στοιχεία (βλ. παράρτημα 8). Πρέπει να σημειωθεί ο σχετικά υψηλός αριθμός των παραβάσεων του άρθρου 5 (ηλικία των οδηγών) που πραγματοποιούνται είτε από τους Ιταλούς είτε από τους αλλοδαπούς που κυκλοφορούν στην Ιταλία.

Στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου καταγράφηκαν συνολικά 2.719 παραβάσεις σχετικές με τις μεταφορές εμπορευμάτων και 64 σχετικές με τη μεταφορά επιβατών.

Έγιναν ως προς αυτό το θέμα προφορικές και γραπτές συστάσεις και, στις πιο σοβαρές περιπτώσεις, διαβιβάστηκαν πρωτόκολλα προανακρίσεως στις δικαστικές αρχές για να γίνει ανάκριση.

Όσον αφορά τη σπουδαιότητα των κυρώσεων που εφαρμόστηκαν στις Κάτω Χώρες, μπορεί να σημειώσει κανείς ότι σε ένα σύνολο 41.735 παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί συντάχθηκαν 11.314 πρωτόκολλα προανακρίσεως (27ο/ο) και ότι

απο τα II.101 πρωτόκολλα που αφορούν τους Ολλανδους, στα IO.715 (*) (97ο/ο) έχει ασκηθει δίωξη, ενω απο τα 213 πρωτοκολλα προανακρίσεως που αφορούν τους αλλοδαπους οδηγους, μόνο στα 42 (20ο/ο) έχει ασκηθει δίωξη και έχουν διαβιβασθει στις αρμόδιες αλλοδαπες υπηρεσίες. Το συνολικο ποσο των κυρώσεων ανέρχεται σε 2.339.555 FL (παράρτημα 6.2).

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, απο τις IO.734 παραβάσεις, στις 5.472 (53ο/ο) έχει ασκηθει δίωξη για ένα συνολικο ποσο 218.066 λιρων Αγγλίας (παράρτημα II.3).

III. ΠΟΛΥΜΕΡΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ

Στο Βέλγιο, η Διοίκηση Μεταφορων έλαβε γνώση 593 πρωτοκόλλων προανακρίσεως που συντάχθηκαν απο Γερμανους και Γάλλους ελεγκτες σε βάρος Βέλγων μελων πληρωμάτων. Απο τη μερια του, το Βέλγιο δηλώνει ότι διαβίβασε προς ενημέρωση καταλόγους πρωτοκόλλων προανακρίσεως που συντάχθηκαν σε βάρος μελων πληρωμάτων οχημάτων εγγεγραμμένων στα άλλα Κράτη μέλη, στις αρχες αυτων των χωρων.

Η Δανία έλαβε 9 γνωστοποιήσεις παραβάσεων που διαπράχθηκαν απο Δανους υπηκόους στις Κάτω Χώρες και ένα απροσδιδριστο αριθμο γνωστοποιήσεων των προστίμων που έχουν εξοφληθει απο Δανους οδηγους που κυκλοφορουν στη Γερμανία.

Η ομοσπονδιακη κυβερνηση της Γερμανίας διατηρει τακτικες διμερεις επαφες με τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων της Αυστρίας, των Κάτω Χωρων, της Δανίας και της Γαλλίας, ενδιαφερόμενη να εξασφαλίσει την τήρηση της εφαρμογης των διατάξεων των κανονισμων (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 και I463/70,

(*) II.101 - 386 * IO.715 (βλ. πίνακα παραρτήματος 6.2).

καθως και της ΑΕΤΡ (Ευρωπαϊκή Συμφωνία "περι εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελουν διεθνεις οδικες μεταφορες").

Η Γαλλία δηλώνει ότι ανακοίνωσε στους εταίρους της τον κατάλογο των υπηκόων τους που είχαν προβει σε παραβάσεις των κοινοτικών κανονισμών 543/69 και 1463/70 στο γαλλικο έδαφος.

Αντίθετα, και με εξαίρεση την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Βέλγιο, η Γαλλία δηλώνει ότι δεν έλαβε γνωστοποίηση των παραβάσεων που θα είχαν διαπραχθει απο Γάλλους οδηγους στην επικράτεια των άλλων Κρατων μελων.

Η Ιρλανδία δηλώνει ότι διαβιβάζει κάθε τρεις μήνες στα άλλα Κράτη μέλη τον κατάλογο των ξένων οχημάτων που καταλαμβάνονται να διαπράττουν παράβαση στο έδαφος της και δηλώνει επίσης ότι έχει λάβει ανάλογους καταλόγους που αφορουν τα ιρλανδικα οχήματα που καταλήφθηκαν να διαπράττουν παράβαση στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γαλλία.

Η Ιταλία εξακολουθει να αναμένει τη ρύθμιση ενός συστήματος στατιστικής επεξεργασίας των στοιχείων.

Το Λουξεμβούργο περιορίζεται στη δήλωση ότι γνωστοποίησε στα άλλα Κράτη μέλη "πολλες σοβαρες παραβάσεις".

Οι Κάτω Χώρες δηλώνουν ότι διαβίβασαν 61 γνωστοποιήσεις παραβάσεων στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και ότι έλαβαν 3.122 γνωστοποιήσεις απο τη Γερμανία και 107 απο το Βέλγιο. Επιπλέον, στην περίπτωση 184 παραβάσεων ασκήθηκε δίωξη κατα Ολλανδων οδηγων μετα απο υπόδειξη του Βελγίου και στην περίπτωση 39 παραβάσεων μετα απο υπόδειξη της Γαλλίας.

Το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποιει κάθε τρεις μήνες στις αρχες των ενδιαφερομένων Κρατων μελων τις παραβάσεις που διαπράχθηκαν απο τα αλλοδαπα πληρώματα και δηλώνει ότι λαμβάνει κατα τύχη εκθέσεις που αφορουν πληρώματα του Ηνωμένου Βασιλείου σε άλλα Κράτη μέλη.

Μπορεί να διαπιστώσει κανείς ορισμένες εμφανείς αντιφάσεις σε αυτές τις ανακοινώσεις, όπως για παράδειγμα, όταν ένα Κράτος μέλος δηλώνει ότι στέλλει τον κατάλογο των παραβάσεων που έχουν διαπραχθεί από αλλοδαπούς σε όλα τα άλλα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη και ταυτόχρονα τα άλλα Κράτη μέλη ή μερικά από αυτά επιβεβαιώνουν ότι δεν έλαβαν τίποτα.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Το Βέλγιο επισημαίνει ως προς το έτος 1980 μια μεταβολή της φύσεως των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 που διαπράχθηκαν· περισσότερες από τις μισές αφορούν τον περιορισμό της αποστάσεως και τη διάρκεια της οδηγήσεως, ενώ αυτές που είναι σχετικές με την κατοχή ενός ατομικού βιβλιαρίου ελέγχου τείνουν να εξαφανισθούν.

Η Δανία επιθυμεί να επεκτείνει το τυποποιημένο πρότυπο εκθέσεως στον έλεγχο της εφαρμογής του καν. (ΕΟΚ) αριθ. 1463/70 και της AETR και την απλοποίηση του σχήματός του ώστε τα Κράτη μέλη να μπορούν να διαβιβάζουν στην Επιτροπή ομοιόμορφες πληροφορίες. Η δανική διεύθυνση της Επιθεωρήσεως Εργασίας σκέπτεται να καθιερώσει ένα ευρετήριο που να βρίσκει κανείς τις παραβάσεις που πραγματοποιήθηκαν από τις επιχειρήσεις και που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με την ευκαιρία της χορηγήσεως αδειών διεθνών μεταφορών.

Η Ιρλανδία συνέστησε μια ειδική επιτροπή παρατηρήσεως στους κόλπους του Υπουργείου Εργασίας που συνέρχεται μια φορά το μήνα και που έχει για σκοπό να εξετάζει την κατάσταση και να δίνει κατευθύνσεις για τη λύση των δυσκολιών που διαπιστώνονται. Οι Ιρλανδικές αρχές κρίνουν αναγκαίο να καταβάλουν μια μεγαλύτερη προσπάθεια προωθήσεως είτε δια του τύπου είτε με ατομικές επαφές προκειμένου να πεισθούν οι αποδέκτες των κοινωνικών κανόνων για την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα αυτού του καθεστώτος.

Το Ηνωμένο Βασίλειο κρίνει ότι η εφαρμογή του καν. (ΕΟΚ) αριθ. 543/69

θα μπορούσε να διευκολυνθεί σημαντικά με τροποποιήσεις μικρής σημασίας και καλεί την Επιτροπή να αρχίσει μια συζήτηση πάνω σε αυτές τις τροποποιήσεις.

V. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

I. Η συνεισφορά των Κρατών μελών στην ετήσια έκθεση

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι διαφορές στην παρουσίαση των πληροφοριών που δόθηκαν από τα Κράτη μέλη δεν έχουν καθόλου αλλάζει.

Το σχήμα του τυποποιημένου προτύπου εκθέσεως συχνά δεν ακολουθείται κατά τρόπο συστηματικό. Η Επιτροπή έχει συνείδηση των προβλημάτων που τέθηκαν από το τυποποιημένο πρότυπο εκθέσεως και είναι έτοιμη να συζητήσει μαζί με τις κυβερνήσεις μια τροποποίησή του, αποσκοπώντας στο να το καταστήσει πιο προσαρμοσμένο στις παρούσες απαιτήσεις, λαμβάνοντας συγχρόνως υπόψη της τις εθνικές διοικητικές δομές που είναι ταγμένες στην παροχή των πληροφοριών στην Επιτροπή.

2. Αριθμός και εξουσία των υπαλλήλων ελέγχου

Η Επιτροπή διαπιστώνει ως προς το μεγαλύτερο μέρος των Κρατών μελών μια στασιμότητα του δυναμικού που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο σε σχέση με το 1979. Μόνο το Βέλγιο και η Γαλλία έχουν αυξήσει ελαφρά τον αριθμό των υπαλλήλων που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο, γεγονός που έχει κάποια επίδραση στους αριθμούς, τους σχετικούς με τους ελέγχους και τις ^{κυρώσεις}, που μαρτυρούν μια αισθητή αύξηση.

3. Μέθοδοι ελέγχου

Οι μέθοδοι ελέγχου τείνουν προς μια ορισμένη ομοιομορφία σε σχέση με τα προηγούμενα έτη· οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται και καθ'όσον (γενικά από τις δυνάμεις της χωροφυλακής και της αστυνομίας) και στις έδρες των επιχειρήσεων (από τις υπηρεσίες της Επιθεωρήσεως Εργασίας και του Υπουργείου Μεταφορών). Παρ'όλα αυτά, το να συντάξει κανείς

μια συγκριτική συγκεφαλαίωση της καταστάσεως που να δείχνει την κατάσταση της οργανώσεως του ελέγχου σε όλα τα κράτη μέλη μοιάζει δύσκολο αν όχι αδύνατο.

Είναι ενδιαφέρον να διαπιστώνει κανείς ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν λάβει μέτρα για να βελτιώσουν την επεξεργασία των πράξεων ελέγχου προς την κατεύθυνση μιας αυτοματοποιήσεως. Στη Γερμανία, ορισμένα "LÄNDER" έχουν προβλέψει την επεξεργασία με ηλεκτρονικό υπολογιστή των στοιχείων που προκύπτουν από τις πράξεις ελέγχου, και η Γαλλία έχει εντείνει τη χρησιμοποίηση μηχανημάτων ειδικά επινοημένων για την ημι-αυτόματη ανάγνωση των δίσκων των ταχυγράφων.

Η εφαρμογή στο Ηνωμένο Βασίλειο του συστήματος "SILENT CHECK" που επεκτάθηκε αυτό το έτος περίπου σε 80.000 ελέγχους, θα μπορούσε επίσης να αποδειχθεί πολύ ενδιαφέρον^{ος} στο κοινοτικό επίπεδο.

Πέρα από αυτές τις τρεις θετικές διαπιστώσεις, πρέπει ως προς την ουσία να σημειώσουμε ότι :

- οι αριθμοί που έχουν δοθεί σχετικά με το απασχολούμενο προσωπικό στις πράξεις ελέγχου είναι, σε ορισμένες περιπτώσεις, πολύ αδριστοί.
- τα στοιχεία που αναφέρονται στον αριθμό ελέγχων αποκαλύπτουν σημαντικές διαφορές στα εθνικά διοικητικά συστήματα.

4. Παραβάσεις που διαπράχθηκαν γενικά και καταγράφηκαν χωριστά από τους υπηκόους και τους αλλοδαπούς

Οι Υπηρεσίες της Επιτροπής δεν διαθέτουν λεπτομερείς στατιστικές ως προς τη σπουδαιότητα των μεταφορών που πραγματοποιούνται ^(αλλοδαπα οχήματα μέσα στα) από κράτη μέλη. Οι μεταφορές αυτές γενικά είναι χαμηλού αριθμού σε σχέση με το σύνολο της κυκλοφορίας και διαφέρει πολύ από το ένα κράτος στο άλλο. Διαφορετικοί βαθμοί εφαρμογής και προβλήματα νομικά, δικαιοδοτικά και γλωσσικά καθιστούν δύσκολη τη δίωξη των παραβάσεων που διαπράττονται από αλλοδαπούς.

Επιπλέον, οι ατελείς πληροφορίες που δόθηκαν από ορισμένα Κράτη μέλη δύνανται επιτρέπουν τη συγκέντρωση σημαντικών μεγεθών. Θα μπορούσαν να εξαχθούν πιο ακριβή συμπεράσματα αν κανείς διέθετε για όλα τα Κράτη μέλη τη σχέση μεταξύ του αριθμού των ελέγχων, του αριθμού των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν και των κυρώσεων που επεβλήθηκαν, και αυτό είτε για τους υπηκόους είτε για τους αλλοδαπούς.

Η μέθοδος συλλέξεως των πληροφοριών καθώς και μια παρουσίαση πιο ομοιόμορφη των αριθμών θα έπρεπε λοιπόν να είναι περισσότερο τυποποιημένες, ώστε η Επιτροπή να μπορεί να κρίνει πιο αποφασιστικά ως προς τις προόδους που έχουν πραγματοποιηθεί.

5. Κυρώσεις που επεβλήθηκαν

Συναντά κανείς μια ορισμένη δυσκολία στη σύνταξη μιας αναλύσεως ως προς αυτό το σημείο, αφ' ενός επειδή οι κυρώσεις επεβλήθηκαν μερικές φορές σε χρόνο πολύ μεταγενέστερο από τη διαπίστωση της παραβάσεως και αφ' ετέρου, επειδή η μέθοδος που ακολουθήθηκε σε κάθε Κράτος μέλος και τα ποσα που επεβλήθηκαν για μια και την αυτή παράβαση διαφέρουν πολύ από το ένα Κράτος στο άλλο. Επιπλέον, τα στοιχεία που δόθηκαν δεν επιτρέπουν να έχει κανείς μια ικανοποιητική συνολική άποψη της καταστάσεως στην Κοινότητα. Η ανάλυση δεν μπορεί λοιπόν παρά να είναι πολύ προσεγγίζουσα.

Πραγματικά, αν ορισμένα Κράτη έδωσαν λεπτομερείς πληροφορίες για τα πρόστιμα που επεβλήθηκαν, άλλα Κράτη αντίθετα δεν έδωσαν καμμία λεπτομέρεια. Τα στοιχεία είναι τόσο ετερογενή που είναι δύσκολο να γίνουν θετικές συγκρίσεις. Διαπιστώνει κανείς, πάντως, ότι εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορές μεταξύ των Κρατών μελών όσον αφορά τις κυρώσεις και την αυστηρότητα με την οποία αυτές εφαρμόζονται.

Η γενική εντύπωση είναι ότι η δίωξη των παραβάσεων περιορίζεται σε πολλές περιπτώσεις σε μια έγγραφη διαπίστωση ή σε μια απλή ειδοποίηση, ιδίως όταν πρόκειται για ελέγχους στους αλλοδαπούς και οι κυρώσεις που επεβλήθηκαν

δεν είναι ανάλογες με τις παραβάσεις που διαπράχθηκαν και για το γενικό συμφέρον.

Μπορεί κανείς να βεβαιώσει ότι το κεφάλαιο "Έλεγχοι και κυρώσεις" είναι αυτό όπου η διαφορά εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 και 1463/70 είναι πιο εμφανής.

6. Αμοιβαία συνδρομή

Παρ'όλο που ορισμένα Κράτη μέλη βεβαιώνουν ότι γνωστοποίησαν τις παραβάσεις που διαπράχθηκαν από τους αλλοδαπούς και πως υπήρξε μια ανταλλαγή πληροφοριών στο θέμα των συστημάτων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69, φαίνεται ότι κανείς είναι ακόμη πολύ μακριά από ένα αποτελεσματικό σύστημα βοήθειας μεταξύ δλών των Κρατών μελών, σαν αυτό που απαιτείται από τον κανονισμό (άρθρ. 18 παρ. 2). Η αμειψικαιότητα να ενταθούν και τελειοποιηθούν αυτές οι επαφές παραμένει λοιπόν ένα κοινό καθήκον για όλα τα Κράτη μέλη.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Α. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΑΝ
ΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΗΣ 7ΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ (DGVII) ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η Επιτροπή επωφελείται της ευκαιρίας της υποβολής της 10ης εκθέσεως για να αναφερθεί περιληπτικά κατωτέρω σε μερικές εντυπώσεις και διαπιστώσεις που είναι το αποτέλεσμα των επισκέψεων που πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια των ετών 1981 και 1982 στα Κράτη μέλη.

Το πρόγραμμα αυτών των επισκέψεων περιλάμβανε :

- Συζητήσεις με την Κυβέρνηση, τις οργανώσεις των εργοδοτών και των εργα-
ζομένων.

Τα θέματα προς συζήτηση ήσαν:

α) Προβλήματα ελέγχου και κυρώσεων, κυρίως :

- προσωπικό, απασχολούμενο στον έλεγχο·
- μέθοδοι και συχνότητα ελέγχων·
- τεχνικές δυσκολίες που συναντώνται κατά τη διάρκεια ελέγχων·
- εφαρμογή του κανονισμού στους υπηκόους και τους αλλοδαπούς·
- έλεγχος της AETR·
- πολυμερής βοήθεια μεταξύ των Κρατών μελών (κυβερνητικό επίπεδο)·
- νομική ευθύνη σε περίπτωση παραβάσεως.

β) Βελτίωση του τυποποιημένου προτύπου εκθέσεως (άρθρ. 17 του κανονισμού (ΕΟΚ) άρθρ. 543/69) που οφείλουν να υποβάλουν τα Κράτη μέλη.

γ) Εφαρμογή της απαγορεύσεως ορισμένων ειδών αμοιβών (άρθρ 12α του κανονισμού 543/69).

- Τη συμμετοχή σε πράξεις ελέγχου.

α) Στην έδρα της επιχειρήσεως.

β) καθ'οδόν :

- σε ένα αυτοκινητόδρομο με πολλές διεθνείς μεταφορές,
- σε μια οδό με μεταφορές εθνικού χαρακτήρα.

Οι επισκέψεις αυτές επέτρεψαν στις υπηρεσίες της Επιτροπής να σχηματίσουν μια εικόνα αρκετά σε βάθος και σχετικά πλήρη της κατάστασης που υπάρχει στα Κράτη μέλη.

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν μπορούν να διατυπωθούν περιληπτικά ως εξής :

I. ΕΛΕΓΧΟΣ

A. Οργάνωση ελέγχου

1. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αντιπαρέλθει την εντύπωση ότι σε ορισμένα Κράτη μέλη το προσωπικό που απασχολείται στον έλεγχο, τόσο καθ'όσον όσο και στις επιχειρήσεις, θα έπρεπε να είναι περισσότερο, αλλά δεν μπορεί να αρνηθεί ότι μια επέκταση του δυναμικού προσκρούει στη δύσκολη οικονομική κατάσταση, σε εμπόδια που έχουν σχέση με τον προϋπολογισμό .
2. Ο αριθμός των πληρωμάτων και οχημάτων που ελέγχθηκαν, τόσο καθ'όσον όσο και στις επιχειρήσεις, εκφραζόμενος σε ποσοστά διαφέρει πολύ από τη μια χώρα στην άλλη. Μια ορισμένη εναρμόνιση προς τα άνω μοιάζει να είναι επιθυμητή· αυτό ισχύει ιδίως για τους ελέγχους στις έδρες των επιχειρήσεων.
3. Δεν είναι παρα στη Γαλλία που ο έλεγχος στις επιχειρήσεις έχει ημι-αυτοματοποιηθεί με τη χρησιμοποίηση μιας μηχανής (SABINE). Η Επιτροπή κρίνει μια μηχανοποίηση στα άλλα Κράτη μέλη πολύ επιθυμητή, και μάλιστα απαραίτητη για τα Κράτη μέλη μεγάλης επιφανείας.
4. Στην Ιρλανδία, ένα ανάλογο σύστημα ελέγχου εφαρμόζεται τώρα και η επιβολή κυρώσεων στις παραβάσεις έχει επίσης πάρει φόρα.
5. Έχει φανερό ότι από πολλά χρόνια πραγματοποιούνται έλεγχοι στην Ιταλία. Το γεγονός ότι η ιταλική κυβέρνηση δεν έχει δώσει ^{αντίστοιχα/}στοιχεία στην Επιτροπή φαίνεται ότι οφειλδταν σε μια έλλειψη συντονισμού μεταξύ διαφόρων κυβερνητικών υπηρεσιών. Λήφθηκαν μέτρα ώστε να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση.
6. Η Επιτροπή έχει την εντύπωση ότι η οργάνωση του ελέγχου στο Λουξεμβούργο

είναι ακόμη ατελής και ότι υπάρχει η τάση να αφαιρεθεί ο έλεγχος στις γειτονικές χώρες. Πάντως, το Λουξεμβούργο δήλωσε ότι παίρνει μέτρα για να διορθώσει αυτά τα κενά.

7. Σε ορισμένα Κράτη μέλη, ο έλεγχος καθ' οδόν συγκεντρώνεται στην ημερησία περίοδο οδηγήσεως, ενώ αγνοεί την περίοδο συνεχούς οδηγήσεως. Η Επιτροπή θεωρεί μια τέτοια πρακτική ως ασυμβίβαστη με την καλή εφαρμογή του κοινοτικού κανονισμού.

8. Στη Γερμανία, ένα φιλμ που δείχνει με εξαιρετικό τρόπο την οργάνωση και τους σκοπούς του ελέγχου, καθώς και τις αντιρρήσεις του κανονισμού 543/69, συμβάλλει κατά τρόπο σημαντικό στην καλή κατανόηση και την εφαρμογή του κανονισμού.

Β. Τεχνικά προβλήματα του ελέγχου

Ι. Κατά την άποψη ορισμένων Κρατών (Βέλγιο και Λουξεμβούργο) ο έλεγχος προσκρούει σε μερικές τεχνικές δυσκολίες:

- το να σταματήσει κανείς τα οχήματα θα ήταν επικίνδυνο·
- ο αριθμός τόπων όπου ο έλεγχος μπορεί να πραγματοποιηθεί είναι πολύ περιορισμένος.

Το Λουξεμβούργο πρόσθεσε :

- την μικρή επιφάνεια της επικράτειάς του,
- μια ανεπαρκή διαθεσιμότητα της αστυνομίας.

2. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι γλωσσικές δυσκολίες εμποδίζουν σε ορισμένες περιπτώσεις ένα αποτελεσματικό έλεγχο. Πάντως ορισμένα Κράτη μέλη, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία έχουν λύσει το πρόβλημα χρησιμοποιώντας ένα πολύγλωσσο βιβλιάριο ερωτήσεων και οδηγιών. Η Επιτροπή καλεί τα Κράτη μέλη να ακολουθήσουν το παράδειγμα αυτό.

Επιπλέον, η Επιτροπή έχει διαπιστώσει μια λυπηρή τάση σε ορισμένα Κράτη

μέλη να παραλείπουν τον έλεγχο των αλλοδαπών, εξ αιτίας των γλωσσικών δυσκολιών, των εξόδων μεταφράσεως και των δυσκολιών επιβολής κυρώσεων. Θα πρέπει να επιδιωρθώσουν αυτό το κενό προκειμένου να επιτύχουν μια αποτελεσματική εφαρμογή του κοινοτικού κανονισμού.

II. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

1. Η Επιτροπή σημείωσε τις συνήθεις παραβάσεις, δηλαδή :

- υπέρβαση της περιόδου οδηγήσεως συνεχούς ημερησίας εβδομαδιαίας και δύο εβδομάδων*
- μη τήρηση της περιόδου ημερησίας αμπαύσεως*
- μη τήρηση της ρήτηρας για την ύπαρξη 7 δίσκων*
- το γεγονός ότι μένει ο δίσκος για πολλές ημέρες στη συσκευή.

2. Επιπλέον, οι ακόλουθες παραβάσεις επέσυραν την προσοχή:

- στις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, η Επιτροπή μπόρεσε να διαπιστώσει ορισμένα συστήματα κατανομής εργασίας-αναπαύσεως, τα οποία, παρ'όλο που δεν ήταν ολότελα σωστά από της απόψεως του κοινοτικού κανονισμού, μπορούν να θεωρηθούν σαν πολύ ευνοϊκά από κοινωνικής απόψεως. Αντίθετα, στις μεταφορές για λογαριασμό τρίτων η κατάσταση είναι πολύ λιγώτερο παραδείσιμη*
- η αμέλεια ορισμένων οδηγών να θέσουν το διακόπτη στην "ανάπαυση", με αποτέλεσμα (ή η συσκευή να εξακολουθεί να καταγράφει "εργασία".
- η αμέλεια ορισμένων διπλών πληρωμάτων να κατανέμουν ίσα τη συνεχή οδηγηση, επιτρέποντας έτσι την τήρηση του κανονισμού*
- οι παραβάσεις της περιόδου οδηγήσεως ακόμη και σε ελαφρά οχήματα που εκτελούν μεταφορές σε μια μικρή απόσταση.

3. Οι υπάλληλοι στην Ιταλία έχουν βεβαιώσει ότι η έλλειψη ασφάλειας στη χώρα αυτή αποτελούσε τη βάση των παραβάσεων της περιόδου ημερησίας οδηγήσεως. Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό το θέμα θα έπρεπε να εξετασθεί από την ιταλική κυβέρνηση προκειμένου να βελτιώσει την κατάσταση ασφαλείας για τα οχήματα και τα πληρώματά τους σε αυτή τη χώρα.

III. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ

A. Επίπεδο των κυρώσεων

Η Επιτροπή έχει συνειδηση του γεγονότος ότι το επίπεδο των κυρώσεων καθορίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες, τις διοικητικές και δικαιοδοτικές διαδικασίες κάθε χώρας και τελικά την κρίση των προσώπων ή των οργάνων που επιβάλλουν τα πρόστιμα.

Η Επιτροπή κρίνει ότι θα έπρεπε πάντως να γίνει προσπάθεια να δημιουργηθεί μια λογική σχέση μεταξύ των κυρώσεων από τη μια και του οικονομικού οφέλους που προκύπτει από την παράβαση από την άλλη.

B. Αρμοδιότητα των αρχών ελέγχου

1. Η Επιτροπή έχει διαπιστώσει ότι αυτή η αρμοδιότητα διαφέρει πολύ στα διάφορα Κράτη μέλη. Έτσι, σε ορισμένα Κράτη μέλη, οι αρχές έχουν τις ακόλουθες αρμοδιότητες :

- αρνούνται την είσοδο σε πληρώματα που δεν είναι εν τάξει
- ακινητοποίηση ενός πληρώματος για οκτώ ώρες
- στέλλουν ένα πλήρωμα πίσω στη βάση του
- αναστολή ή στέρηση της αδειάς μεταφοράς

2. Σε ορισμένα άλλα Κράτη μέλη τέτοιες αρμοδιότητες δεν υπάρχουν ολότελα ή μερικώς. Έτσι, σύμφωνα με ^{την άποψη} (των αρχών του Λουξεμβούργου, δεν θα είχαν ούτε καν το δικαίωμα να κατάσχουν τους δίσκους ενός πληρώματος σε περίπτωση παραβάσεως.

Γ. Επιβολή κυρώσεων στους αλλοδαπούς

1. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής εδώ πρόκειται για ένα σπουδαίο πρόβλημα, δσον αφορά τις κυρώσεις που έχουν ουσιαστικό ρόλο στην καλή εφαρμογή του κοινοτικού κανονισμού.

2. Σε ορισμένα Κράτη όπως η Γερμανία, η Γαλλία

υπάρχει η δυνατότητα επιβολής ποσών εγγυήσεως στους αλλοδαπούς που

πρέπει να πληρώνονται αμέσως. Η Ιταλία έχει ένα παρόμοιο σύστημα αλλά δεν είναι σε θέση να υποχρεώσει τον αλλοδαπο να πληρώσει.

3. Η Επιτροπή κρίνει ότι η καθιέρωση ενός συστήματος εγγυητικών ποσών είναι ένα αποτελεσματικό μέσο για την καλή εφαρμογή του κανονισμού.

Δ. Πρόβλημα ευθύνης των οδηγών και των διευθυντών επιχειρήσεων

1. Σε ορισμένα Κράτη μέλη, τόσο οι οδηγοί όσο και οι διευθυντές επιχειρήσεων είναι υπεύθυνοι σε περίπτωση παραβάσεως. Στις Κάτω Χώρες δεν υπάρχει παρα η ευθύνη του εργοδότη, πράγμα που έχει σα συνέπεια - και αυτό σε σχέση με την αρχή της "σημαίας" - ότι καμμία ή σχεδόν καμμία επιβολή κυρώσεως στους αλλοδαπούς δεν πραγματοποιείται.

2. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι στο Βέλγιο επίσης, το Λουξεμβούργο, την Ιρλανδία και την Ιταλία καμμία ή σχεδόν καμμία επιβολή κυρώσεως στους υπηκόους άλλης χώρας δεν πραγματοποιείται.

3. Ένα παρόμοιο πρόβλημα τίθεται με την αποκλειστική εφαρμογή της αρχής της εδαφικότητας (π.χ. στη Γερμανία), που έχει σα συνέπεια μόνον οι παραβάσεις που πραγματοποιούνται στην επικράτεια του συγκεκριμένου Κράτους να τιμωρούνται.

Ε. Τεχνικά προβλήματα που συνδέονται με τις κυρώσεις

Η αυξανούσα χρησιμοποίηση των πιστωτικών καρτών θα μπορούσε, σύμφωνα ^{την άποψη} με των δανικών αρχών, να παρακωλύει την είσπραξη των προστίμων των αλλοδαπών.

ΣΤ. Βοήθεια μεταξύ αρμοδίων αρχών

1. Η Επιτροπή διαπίστωσε σε πολλά Κράτη μέλη μια έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των αρχών που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο και των δικαστικών αρχών.

2. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ^{ως προς} αυτή τη βοήθεια πολλά μπορούν και πρέπει ακόμη να γίνουν. Στο πλαίσιο αυτό, η ιταλική κυβέρνηση

επεσήμανε την πρόθεση της να απευθυνθεί απ'ευθείας στην Επιτροπή
σε περίπτωση που δεν υπάρχει απάντηση στα διαβήματά της προς τα άλλα
Κράτη μέλη.

IV. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟ-ΤΑΧΥΓΡΑΦΟΥ

A. Εγκατάσταση

Στα περισσότερα από τα Κράτη μέλη ο ταχυγράφος είναι εγκατεστημένος σε όλα τα σχετικά οχήματα. Σε τρία Κράτη μέλη η κατάσταση ως προς αυτό το σημείο δεν είναι ακόμη ικανοποιητική.

B. Απάτες

Η Επιτροπή διαπίστωσε τις ακόλουθες απάτες :

- τοποθέτηση μιας τρίχας ανθρώπινης ή από ελαστικό για να παραποιηθεί η καταγραφή της ταχύτητας*
- κατάργηση των δίσκων που δείχνουν τις παραβάσεις*
- χρησιμοποίηση πολλών δίσκων διαδοχικά χωρίς να χρειάζεται σε μια περίοδο σχετικά μικρή, προκειμένου να καλυφθεί μια υπέρβαση της περιόδου οδηγείας

Γ. Βελτίωση του συστήματος ταχυγράφου

1. Προκειμένου να αντιμετωπισθούν τέτοιες απάτες, προτάθηκαν οι εξής λύσεις στην Επιτροπή :

- καθιέρωση μιας αριθμήσεως από τα εργοστάσια όλων των δίσκων καθώς και καταγραφή από τις επιχειρήσεις όλων των δίσκων που αγοράζονται*
- ανάπτυξη ενός ηλεκτρονικού χρονοταχυγράφου*
- εξοπλισμός των πληρωμάτων με ένα φύλλο πορείας που να προβλέπει τη χρονομέτρηση του ταξιδιού*

2. Η Επιτροπή έχει μια ευμενή προκατάληψη για τις δύο πρώτες συστάσεις. Σκέπτεται να συγκαλέσει την επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 22 του κανονισμού αριθ. I463/70 με σκοπό να ενισχύσει την ανάπτυξη ενός ηλεκτρονικού ταχυγράφου.

Δ. Δευτερεύοντα τεχνικά προβλήματα του ταχυγράφου

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η χρησιμοποίηση δίσκων που δεν έχουν εγκριθεί για ένα ορισμένο ταχυγράφο δημιουργεί μερικές φορές προβλήματα.

V. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ (ΑΡΘΡΟ Ι2β ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 543/69).

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τέτοιου είδους πριμ εξακολουθούν να πληρώνονται σε πολλά Κράτη.

Η Επιτροπή εξετάζει τη στιγμή αυτή τα θέματα που συνδέονται με την ικανοποιητική εφαρμογή του άρθρου Ι2 β.

Β. ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Με βάση τις πληροφορίες που έχουν ληφθεί και τις εντυπώσεις που έχουν αποκτηθεί κατά τις επισκέψεις στα Κράτη μέλη επιτρέπεται να συναχθούν τα εξής γενικά συμπεράσματα :

Ι. Στον τομέα του ελέγχου όλες οι κυβερνήσεις κάνουν σοβαρές προσπάθειες για να εκπληρώσουν ορθά τα καθήκοντά τους κατά την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου. Οι προσπάθειες αυτές θα πρέπει να αναγνωρισθούν ακόμη περισσότερο επειδή προϋποθέτουν πάντα μια στενή συνεργασία μεταξύ διαφορετικών εθνικών διοικήσεων στο εθνικό, το περιφερειακό και το τοπικό επίπεδο, γεγονός που προϋποθέτει πολυπληθείς εργασίες συσκέψεως και πολλή, καλή θέληση από τη μεριά όλων των ενδιαφερομένων υπαλλήλων. Πρέπει επίσης να έχει κανείς συνείδηση του γεγονότος ότι όλες αυτές οι διοικητικές μονάδες δεν είναι μόνο υπεύθυνες για τους συγκεκριμένους κοινοτικούς κανόνες, αλλά έχουν αρμοδιότητες ευρύτερες που αναφέρονται, κατά γενικό κανόνα, σε μια πολύ μεγάλη γκάμα των διατάξεων δημοσίας τάξεως.

Ασφαλώς, υπάρχουν διαφορές ως προς την ποσότητα και - πρέπει να το αναγνωρίσει κανείς - ως προς την ποιότητα των μέτρων ελέγχου από το ένα Κράτος στο άλλο και ακόμη στο εσωτερικό της ίδιας χώρας. Αυτές οφείλονται σε μια σειρά από λόγους που είναι πάρα πολύ εμφανείς ώστε να είναι αναγκαίο να τους απαριθμήσει κανείς ή να τους εξηγήσει κατά τρόπο λεπτομερή. Παραδόσεις, πολιτικές προτεραιότητες, η αντίληψη της σχέσεως Κράτους-πολίτη, τελευταίες αλλά όχι και λιγώτερο σπουδαίες οι οικονομικές δυνατότητες - για να μην αναφέρουμε παρα μερικά ουσιαστικά στοιχεία - δεν είναι ταυτόσιμες σε όλα τα Κράτη μέλη της Κοινότητας.

Παρ' όλα αυτά, η ανάγκη να ζει κανείς με αυτές τις καταστάσεις, δεν ευρίσκε-

() Τα συμπεράσματα αυτά δεν αφορούν την κατάσταση στην Ελλάδα, Κράτος μέλος που δεν έχει ακόμη επισκεφθεί.

ται σε αντίφαση με το αξίωμα της τηρήσεως του κοινοτικού δικαίου και σε αυτό τον τομέα, απαίτηση από την οποία δεν επιτρέπεται κανείς να παραιτηθεί. Οι προσπάθειες για μια εναρμόνιση των μέτρων και των αποτελεσμάτων όσο το δυνατό ισοδυνάμων, πρέπει λοιπόν να συνεχισθούν.

2. Διαφορές πιο κτυπητές ακόμη πρέπει να διαπιστωθούν ως προς τις κυρώσεις των παραβάσεων που έχουν διαπραχθεί σε βάρος των δύο κανονισμών. Αι στο σημείο αυτό, οι διαφορές μεταξύ των εθνικών ενδμών τάξεων, οι γνώμες διαφορετικών αποχρώσεων ως προς τη διάκριση μεταξύ των ποινικών και διοικητικών παραβάσεων, ακόμη και οι συνταγματικές αρχές, όπως η ανεξαρτησία των δικαστών, δεν επιτρέπουν να καταστούν ομοιόμορφες οι πραγματικές κυρώσεις που επιβάλλονται μέσα στα Κράτη μέλη.

Πάντως και σε αυτό τον τομέα, πρόοδοι φαίνεται ότι μπορούν να επιτευχθούν, στην προσπάθεια να πραγματοποιηθεί, επί προθεσμία, μια προσέγγιση των κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση παρόμοιων παραβάσεων αποφεύγοντας, τουλάχιστον, τις πιο πρόδηλες δυσαναλογίες μεταξύ των εθνικών πρακτικών.

Στην περίπτωση αυτή πρόκειται για μια ενέργεια που πρέπει να στηρίζεται περισσότερο σε μια εθελούσια στάση των ενδιαφερομένων εθνικών διοικήσεων παρά σε κανόνες εξαναγκαστού χαρακτήρα, σύμφωνα με κοινές αρχές και κατευθύνσεις που εξαγγέλλονται από τα κοινοτικά όργανα (π.χ. με τη μορφή συστάσεων).

Η Επιτροπή έχει ήδη αρχίσει μια ενέργεια προς αυτή την κατεύθυνση.

3. Η βελτίωση της καταστάσεως παραμένει, λοιπόν, ένα σημαντικό καθήκον για όλους αυτούς που μπορούν και οφείλουν να θεωρούνται σαν "αποδέκτες" των κανόνων για τους οποίους πρόκειται. Αλλά εννοείται ότι το ουσιαστικό βάρος αυτού του καθήκοντος ανήκει στις εθνικές αρχές.

Τα μέτρα βελτιώσεως τοποθετούνται ιδίως στους τομείς και σε όλα τα επίπεδα μιας ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων αρχών. Ιδιαίτερη σημασία έχει, στο πλαίσιο αυτό, η διαρκής ανταλλαγή ενδιαφερουσών και χρησιμοποιήσι-

μων πληροφοριων. Μια άλλη πλευρα που αξίζει περισσότερη προσοχη απ'ότι στο παρελθον είναι η χρησιμοποίηση σύγχρονων τεχνικων για τον έλεγχο και την κύρωση τις δυνατότητες και τις προοπτικες που υπάρχουν ήδη ή που θα δημιουργηθουν στο μέλλον σε αυτο τον τομέα δεν φαίνεται να τις έχουν ακόμη εντελως αξιοποιήσει ή ακόμη και ανακαλύψει.

4. Κάτω απο αυτες τις συνθήκες, το γεγονός ότι ο αριθμος των παραβάσεων κατὰ των κανονισμων 543/69 και 1463/70 διατηρείται εδω και χρόνια σε ένα επίπεδο σχετικά υψηλο και ότι δεν υπάρχει ή παραμικρη τάση μείωσης (στο τωρινο στάδιο έχει κανεις την εντύπωση ακόμη και μιας αντίθετης εξελίξεως αν λάβει κανεις υπόψη και το οικονομικο πλαίσιο) συνιστά ένα ανησυχητικο παράγοντα.

Αυτη η κατάσταση οδηγεί στο να αναρωτηθει κανεις σχετικά με το αν οι διατάξεις που έχουν ψηφισθει ως προς κοινωνικα θέματα στον τομέα των οδικων μεταφορων φαίνονται να είναι καλα προσαρμοσμένες στις οικονομικες και κοινωνικες πραγματικότητες της εποχης μας και αν μια μείωση των παραβάσεων, πέρα απο τους ελέγχους και τις κυρώσεις, δεν πρέπει να πραγματοποιείται μέσα απο μια καλλίτερη ισορροπία μεταξυ αφ'ένος των απαιτήσεων εναρμονίσεως των όρων ανταγωνισμού, οδικης ασφαλείας και κοινωνικης προόδου και αφ'ετέρου των αναγκων μιας ορθολογικης και οικονομικα αποτελεσματικης οργάνωσης των οδικων μεταφορων.

5. Επιδιώκοντας να επιτύχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα, η Επιτροπη άρχισε την αναθεώρηση των κανονισμων 543/69 και 1463/70. Η ενέργεια αυτη δεν εκφράζει υποταγη εμπρος σε παράνομες πρακτικες, για τις οποίες μερικοι λένε ότι δεν θα ήταν δυνατό ποτε να τις εξαφανίσουν. Αντίθετα, αυτο που η ενέργεια επιδιώκει είναι:

- να διδαχθει κανεις απο την εμπειρία που διαρκεί εδω και περισσότερα απο 20 χρόνια·
- να συγκεντρωθει η ρύθμιση στις κύριες διατάξεις, προσδίδοντας τους την αναγκαία ευλυγισία για να μπορούν να ληφθουν υπόψη ιδιαίτερες καταστάσεις·
- να θεσπισθει ένα σταθερο καθεστως που να μη προκαλεί διαρκως αμφισβητήσεις, ανάλογο προς τους σκοπους που έχουν καθορισθει στο πλαίσιο της κοινης πολιτικης των μεταφορων και ικανο να προωθήσει την οδικη ασφαλεία και την κοινωνικη πρόοδο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- I. Μεταφορά εμπορευμάτων (παραβάσεις που διαπιστώθηκαν)
2. Τακτική μεταφορά επιβατων (παραβάσεις που διαπιστώθηκαν)
3. Έκτακτη μεταφορά επιβατων (παραβάσεις που διαπιστώθηκαν)
4. Ιρλανδία. Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, χωρισμένες κατά άρθρο και εθνικότητα
- 5.1. Γερμανία. Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, χωρισμένες κατά άρθρο (ημεδαποι και αλλοδαποι)
- 5.2.1. έως 5.8.2. Γερμανία. Διαδικασίες που έχουν αρχίσει (παραδείγματα)
- 6.1. Κάτω Χώρες. Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, χωρισμένες κατά άρθρο και κατά εθνικότητα
- 6.2. Κάτω Χώρες. Ποσα των κυρώσεων, ταξινομημένων ανα εθνικότητα
7. Γαλλία. Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν και διώχθηκαν, κατανεμμένες ανα εθνικότητα
8. Ιταλία. Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν
- 9.1. Γαλλία. Έλεγχος στην επιχείρηση. Γενικοί δείκτες
- 9.2. Γαλλία. Έλεγχος καθ'οδον. Γενικοί δείκτες (καν. I463/70)
- 9.3. Γαλλία. Κυρώσεις που επεβλήθηκαν
10. Ηνωμένο Βασίλειο. Οχήματα που επιθεωρήθηκαν και παραβάσεις που διαπιστώθηκαν
- II.1 Δανία. Παραβάσεις και κυρώσεις (εργοδότες)
- II.2 Δανία. Παραβάσεις και κυρώσεις (οδηγοί)
- II.3 Ηνωμένο Βασίλειο. Κυρώσεις

	B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK	
	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.
a) Αρθρ. 6 Περ. 450 χλμ.	321				41	8					2730	168	807					
b) Αρθρ. 7.1 οδήγηση - 4 ώρ. (άρθρ. 6)					5750	652												
Αρθρ. 7.2 ημερησία οδήγ. 8 ώρ. (άρθρ. 6)					12666	792							1123					
Αρθρ. 7.4 εβδομαδιαία οδήγ. 48 ώρ (άρθρ. 6)	192		3		730	19							97		1851			
Αρθρ. 7.1 οδήγηση 4 ώρ. (όχι άρθρ. 6)	267	1			2878	71					10262	283			4665	100	310	
Αρθρ. 7.2 ημερησία οδήγ. 8 ώρ. (όχι άρθρ. 6)	16														24			
Αρθρ. 7.4 εβδομαδιαία οδήγ. 48 ώρ. (όχι άρθρ. 6)					2572	133										165	1381	35
					82											0		
c) Αρθρ. 8 διακοπή οδήγηση	22				2841	385							473				102	10
d) Αρθρ. 11.1 ημερησ. ανάπαυση	95	1	30		6284	491	72899				5449	492	219		9320	171	89	30
e) Αρθρ. 12 εβδομ. ανάπαυση	9				593	4							7		28		39	
f) Αρθρ. 14.1 και παραρτήματα - Ατομ. βιβλιάριο ελέγχου	37		31										0		129	2	2834	189
Αρθρ. 14.2 - βιβλιάριο μη έν τάξει	113												52		5		5099	114
Αρθρ. 14 - άλλα	151										85631	9260			24025	258	159	
g) Αρθρ. 15.1 Πρόγραμμα Υπηρ. - πίνακας δρομολογ.	8		3		3	4											1	
Αρθρ. 15.2 Φορέας του προγρ. υπηρεσίας	15																	2
h) Άλλα	326	11	84		31506	2672	330515								51			

ΣΥΝΟΛΟ

1572 13 151 66676 5231 473034 5011 107464 10799 2778 40098 696 9994 380

Υπηκ. + Αλλοδ.

1585 151 71907 478.045 118263 40794 10374

Πρωτόκολλα προανακρίσεως

478 109 42006(ΑΥ) 183109 3624 2196 11056 3881

Διώξεις

26 109 24636 183109 3624 402 5472

ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK	
Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.	Υπηκ.	Αλλοδ.
Αρθρ. 6 περ. 450 χιλ.				12													
Αρθρ. 71 οδήγηση - 4 ώρ. (αρθρ. 6)				169	3												
Αρθρ. 72 ημερησία οδήγ. 8 ώρ. (αρθρ. 6)				144	12												
Αρθρ. 74 εβδομαδιαία οδήγ. 48 ώρ. (αρθρ. 6)				-	-										9		
Αρθρ. 71 οδήγηση 4 ώρ. (όχι αρθρ. 6)				203	3												
Αρθρ. 72 ημερησία οδήγ. 8 ώρ. (όχι αρθρ. 6)				107													
Αρθρ. 74 εβδομαδιαία οδήγ. 48 ώρ. (όχι αρθρ. 6)				16													
Αρθρ. 8 διακοπ. οδήγηση				104	3										37		
Αρθρ. 112 ημερησία ανάπαυση				106	10												
Αρθρ. 12 εβδομαδ. ανάπαυση				16	2												
Αρθρ. 141 και παραρτήματα - Ατομ. Βιβλιαρ. ελέγχου																	
Αρθρ. 142 - Βιβλιτάριο μη εντάξει															79		
Αρθρ. 14 - άλλα																	
Αρθρ. 151 Πρόγραμμα Υπηρ- πίνακας δρομολ.				69	4										2		
Αρθρ. 152 Φορέας του προχρ. υπηρεσίας				96	12										4		
αλλα				-	-												

ΣΥΝΟΛΟ

1042 49

131

" Υπηκ. + Αλλοδ.

1091

Πρωτόκολλο προανακρίσεως

ΔΙΩΞΕΙΣ

B		DK		D		F (*)		IRL		I (**)		L		NL		UK	
Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.	Υπηκ.	Άλλοδ.
Άρθρ. 6 Περ. 450 χιλμ.	0			4													
Άρθρ. 7.1 οδήγηση - 4 ώρ. (άρθρ. 6)				263	6												
Άρθρ. 7.2 ημερησία οδήγ. 8 ώρ. (άρθρ. 6)				90	23												
Άρθρ. 7.4 εβδομαδιαία οδήγ. 48 ώρ. (άρθρ. 6)	1			4											85		
Άρθρ. 7.1 οδήγηση 4 ώρ. (όχι άρθρ. 6)				524	83												
Άρθρ. 7.2 ημερησία οδήγ. 8 ώρ. (όχι άρθρ. 6)				593	64												
Άρθρ. 7.4 εβδομαδιαία οδήγ. 48 ώρ. (όχι άρθρ. 6)				21													
Άρθρ. 8 διακοπή οδήγηση	0			244	58												
Άρθρ. 112 ημερησία αναπαύση	2			1164	30										294		
Άρθρ. 12 εβδομαδιαία αναπαύση	0			92	4										4		
Άρθρ. 141 και παραρτήματα - Ατομ. Βιβλίο ελέγχου	1																
Άρθρ. 142 - Βιβλίο μη εντάξει	2																
Άρθρ. 141 - άλλα															630		
Άρθρ. 151 πρόγραμμα Υπηρε- πινάκας δρομολ.																	
Άρθρ. 152 Φορέας του προγρ. υπηρεσίας																	
άλλα	128	93		1472	206						10						
ΣΥΝΟΛΟ	134	93		4471	474						10	5		1013			
" Υπηκ. + Άλλοδ.	227			4495							-	5					
Πρωτόκολλα προανακρίσεως	227										3						
Διώξεις	16																

(*) Για τη Γαλλία και την Ιταλία βλέπετε τους πίνακες στα επόμενα παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΙΡΛΑΝΔΙΑ Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν

Μεταφορές εμπορευμάτων

Αρθρο	Τακτικές υπηρεσίες		Εκτακτες υπηρεσίες	
	ΥΠΗΚΟΟΙ	ΑΠΠΟΔΑΤΟΙ (Η.Β.)	ΥΠΗΚΟΟΙ	ΑΠΠΟΔΑΤΟΙ (Η.Β.)
14/1	18	-	2363	33
14/2	-	-	53	10
15/1	165	3	-	-
* (α)	37	-	1696	40
(b)	15	-	1159	90
(c)	-	-	103	11
ΣΥΝΟΛΟ	235	3	5374	184

- * κανονισμός 1463/70 (α) Χωρίς ταχυγράφο
 (β) Ταχυγράφος τοποθετημένος - αλλά μη χρησιμοποιούμενος
 (γ) Ταχυγράφος μη ρυθμισθείς

Μεταφορές επιβατών

Αρθρο	Τακτικές υπηρεσίες		Εκτακτες υπηρεσίες	
	ΥΠΗΚΟΟΙ	ΑΠΠΟΔΑΤΟΙ (Η.Β.)	ΥΠΗΚΟΟΙ	ΑΠΠΟΔΑΤΟΙ (Η.Β.)
14/1	1	-	25	-
14/2	-	-	*	-
15/1	13	-	-	-
* (α)	3	-	19	-
(b)	1	-	11	-
(c)	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	18	-	55	-

- * Κανονισμός 1463/70 (α) Χωρίς ταχυγράφο
 (β) Ταχυγράφος τοποθετημένος αλλά μη χρησιμοποιούμενος
 (γ) Ταχυγράφος μη ρυθμισθείς

Σύνολο: 5869

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5.1

ΓΕΡΜΑΝΙΑΠαραβάσεις που έγιναν το 1980

Αρθρο	Εμπορευμ. Μεταφο.		Μεταφορές Επιβατών			
	Εθνικές / Διεθνείς		Κανονικές		Έκτακτες	
			Εθνικές	Διεθνείς	Εθνικές	Διεθνείς
Καν. (ΕΟΚ) Αριθ. 543/69						
6	41	8	12	-	4	-
7.1	5.750	652	169	3	263	6
7.2	12.666	792	144	12	90	23
7.4	730	19	-	-	4	-
8						
8.1	2.878	71	203	3	524	83
8.3	2.572	133	107	-	593	64
8.4	82	-	16	-	21	-
9	2.841	385	104	3	244	58
11.1	6.284	491	-	-	-	-
11.2	-	-	106	10	1.164	30
12	593	4	16	2	92	4
15.1	3	4	69	4	-	-
15.5	22	8	96	12	-	-
Καν. (ΕΟΚ) Αριθ. 1463/70						
15	3.310	308	-	-	349	10
16	61	-	-	-	-	-
17	27.968	2.356	-	-	1.084	93
18	145	-	-	-	39	103

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Mischstellung/ Belastung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e							
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./Lm	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A	334						111	85	17	6	3	61420	2012	791	268					7435	4476	2283	829	131
AFG																								
AL																								
And																								
B	164	137	33	10			6	4	2															
BG	7						3																	
CH	52	4	41	5	10	23	6	3	14															
CS	5																							
CY																								
DDR	4	4					1	1																
DK	132	71	63	11	3	54	49	5																
E	15	10	5	1	2	6	6																	
Über- trag	713	226	142	27	15	204	151	27	20	3														

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				Summe										
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen Ans./IN	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen Ans./IN	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen									
		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit		Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit		Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel		Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke						
Übertrag	713	226	142	27	15	204	751	27	20	3	6424	128460	4046	1805	573	7120	1835730	4380	2994	1049	206	11461	8803	4958	1669	224	
F	300	114	179	55	2	130	96	23	7	1	1208	24200	480	591	137	1689	810135	434	1310	252	2	3327	1124	2105	451	5	
FL	3	1	1		1						17	340	12	3	2	22	6630	5	9	7	6	42	18	13	9	7	
GB	18	17	1			1	1				184	3280	105	51	8	105	21674	89	24	8	1	288	212	76	16	1	
GR	39					9	9				475	9300	391	55	29	480	92987	395	82	44		999	793	137	73		
H	1										21	420	18	3		7	1050	7				29	23	3			
I	179					33	27	6			3480	69600	1728	1287	465	3021	749650	1844	1050	467	6	8713	3599	2343	932	6	
IR	1										5	100	3	2		17	3530	16	2			23	19	4			
IRL	3	3									11	220	6	5		28	6018	22	9			42	31	14			
IRQ											1	20	1														
JOR											3	60	2	1		3	350	2		1		6	4	1		1	
KT																2		2					2	2			
Übertrag	1353	361	323	82	18	377	284	58	27	4	11809	236200	6792	3803	1294	12494	3528046	7194	5400	1827	222	25933	14631	9664	3730	244	

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Über- trag	1253	361	323	82	18	577	284	98	27	4	11809 236200					12494 3528046	7194	5480	1827	222	25933	14631	9664	3150	244
L	15	10	4			11	4	4	1	1	68 1360		33	23	12	85 34380	55	53	6	1	179	102	84	19	2
Liban																1 150	1				1	1			
M																2 400	1	1			2	1	1		
MA											1 20											1			
MC																1 200	1				1	1			
N	10	5	5	2		2	2				138 2760		99	31	8	45006 3075	141	76	16	7	362	247	112	26	7
NL	403	269	114	53	6	56	53	4			3641 72820		1859	1467	323	3075 978770	1640	1334	435	46	7115	3821	2919	811	52
P	3		3	2		1	1				28 360		23	5		21 4450	18	3			53	42	11	2	
PL	2	4				2	2				19 380		16	3		12 450	9	4	4		35	31	7	4	
R	9										20 400		20			24 9870	22	4			49	42	4		
RSM											2 40		1	1		6 1320	4	1	1		8	5	2	1	
Über- trag	1691	649	449	139	24	449	386	66	20	5	15726 514540		8844	5333	1557	15873 4598342	9086	6956	2289	276	33739	18925	12804	4013	305

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe					
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./km	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./km	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
Land																										
Übertrag		1691	649	449	134	24	449	346	66	28	5	15726 314540	8844	5333	1557		15873 4593342	9086	6956	2289	276	33739	13925	12804	4013	305
S		11	9	2			1	1				194 3880	164	22	8		105 20146	72	33	6	1	311	246	57	14	1
SF		4	1	3	1		1	1				85 1700	68	16	1		148 8520	31	17	5	2	138	101	36	7	2
SU							2	2				24 480	22	2			17 675	16	1	2		43	40	3	2	
SYR							2	2				3 60	3				4 650	4				9	9			
TN												1 20	1									1	1			
TR		28					5	5				281 5620	250	24	7		379 67560	357	24	7		695	612	48	14	
YU		8					14	10				412 8240	375	62	35		229 45265	176	53	33		663	501	115	68	
Summe		1742	659	454	140	24	474	367	66	28	5	16726 334540	9667	5459	1608		16655 4736158	9742	7084	2342	279	35597	20435	13063	4118	308

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e							
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.				
A	50						13	5	7			1							479 325962	90	377	88	48	542	95	384	88	49
B	35	30	5				2	1	1				1 20	1					195 83975	91	128	14		233	123	126	14	
CH	46	4	39	1	9		1	1											61 35499	2	56	2	17	108	7	95	3	26
DDR																			10 4240	10				10	10			
DK	67	28	48	7	2		8	6	2				5 100	5					282 89496	100	104	27		282	131	154	34	2
E	3	2	2																37 11180	24	6	5	2	40	26	8	5	4
F	76	26	48	6	1		36	24	9	3			1 40	1					609 470990	67	553	83	1	722	118	610	92	2
FL	3	1	1																7 3540	2	5		2	10	3	6		3
GB	1	1																	18 5640	16	2			19	17	2		
GR	1																		15 4810	8	8			16	8	8		
I	13						3	2	1										275 197967	33	233	71	2	291	35	234	71	2
IR																			1 640		1			1		1		
Über- trag	295	84	143	14	15		63	39	20	3	1		7 160	7					1909 1233299	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	88

Annex 5.3.1

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe					
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.		
Übertrag	295	84	143	14	6	15	63	39	20	3	1	7	160	7	2	5	1253239	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	88
IRL	2	2																			5	5				
U	11	8	1				5	1	2		1										53	34	28	1	2	
N	7	3	4	1																	43	18	27	5	3	
NL	70	48	18	4	1	6	6					4	80	2	2						455605	195	439	148	20	20
P	1		1	1			1	1													6	4	2	1		
PL																					2	2				
R																					1		1			
RSM																					1		1			
S	3	2	1																		18	11	7			
SF	3		3	1																	5	1	4	2		
SU																					4	3	1			
Übertrag	392	147	171	21	16	75	47	22	3	2		11	240	9	2		7732612	659	1963	444	95	3223	862	2758	460	114

Annex 5.3.2

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Annex 2.5.3

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Mäß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Mäß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Mäß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Mäß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Mäß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
A	49					13	5	7		1						472 322982	48	373	86	47	534	53	380	86	40
B	35	30	5			2	1	1			1 20	1				195 83915	91	120	14		233	123	126	14	
CH	46	4	39	1	9	1	1									61 35459	2	56	2	17	108	7	95	3	26
DDR																10 4240	10				10	10			
DK	67	20	48	7	2	7	5	2			4 80	4				196 87596	94	104	27		274	123	154	34	2
E	3	2	2		2											35 10780	23	6	4	2	38	25	8	4	4
F	76	26	48	6	7	36	24	9	3		1 40	1				608 469670	67	952	83	1	721	118	609	92	2
FL	3	1	1		1											7 3540	2	5		2	10	3	6		3
GB	11	1														18 5640	16	2			19	17	2		
GR	1															13 4810	8	8			16	8	8		
I	13					3	2	1								274 196607	33	232	71	2	290	35	233	71	2
IR	-															1 640		1			1		1		
Über- trag	294	84	143	14	15	62	38	20	3	1	6 140	6				1892 1225879	394	1459	287	71	2254	522	1622	304	87

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
Über- trag	294	84	143	14	15	62	38	20	3	1	6 140	6				1832 1225879	394	1459	287	71	2254	522	1622	304	87
IRL	2	2														3 1000	3				5	5			
L	11	8	1			5	1	2		1						34 19480	24	23	1	1	50	33	26	1	2
N	7	3	4	1												36 12545	15	23	4	3	43	18	27	5	3
NL	70	48	18	4	1	6	6				4 80	2	2			731 455605	195	439	143	20	811	251	459	152	21
P	1		1	1		1	1									4 1700	3	1			6	4	2	1	
PL																2 70	2				2	2			
R																1 720		1			1		1		
RSM																1 640		1			1		1		
S	3	2	1													15 4873	9	6			18	11	7		
SF	3		3	1												2 1080	1	1	1		5	1	4	2	
SU																4 180	3	1			4	3	1		
Über- trag	391	147	171	21	16	74	46	22	3	2	10 220	8	2			2725 1723772	649	1955	441	95	3200	890	2150	465	113

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrerpersonengesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Personenkraftverkehr Unternehmer

[illegible]

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e								
	Maß- nahmen	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DK	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DK	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A	284					98	80	10	6	2	3071 61420	2012	791	268		3440 733650	2329	1098	467	80	6893	4421	3592	741	82
AFG											1 20	1				2 300	2				3	3			
AL											2 40	2				2 300	2				4	4			
And											1 750					1 750	1				1	1			
B	129	107	28	10		4	3	1			1957 39130	1079	660	218		1183 24723	858	620	184	3	3273	2047	1329	412	3
BG	7					3					94 1880	91	3			27 5450	14	15	2		131	105	18	2	
CH	6		2	4	1	22	5	3	14		389 7730	216	146	27		272 70232	23	198	71	47	629	244	349	116	48
CS	5										34 680	29	3	2		21 2570	14	6	1		60	43	9	3	
CY																1 250	1				1	1			
DDR	4	4				1	1				104 2080	90	14			28 1370	23	7			137	118	21		
DK	65	51	15	4	1	46	43	3			627 12550	390	179	58		988 201073	683	373	181	2	1725	1173	570	243	3
E	12	8	3	1		6	6				139 2780	130	9			171 28410	147	14	7	7	328	291	25	8	7
Über- trag	512	170	48	19	2	180	138	17	20	2	6418 128540	4040	1805	572		6136 1285478	4103	2531	913	199	13245	8461	4201	1525	140

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Anwerter
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbereiche					Summe				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Über- trag	512	770	48	19	2	180	138	17	20	2	6418 128340	4040	1805	573	6136 1285478	4103	2331	913	139	13246	8451	4201	1525	143	
F	224	88	131	49	1	94	72	16	4	1	1207 24160	477	591	137	1080 339745	367	757	169	1	2605	1004	1495	359	3	
FL											17 340	12	3	2	15 3090	3	4	7	4	32	15	7	9	4	
GB	77	16	1			1	1				164 3280	105	51	8	87 16034	73	22	8	1	269	195	74	16	1	
GR	34					9	9				475 9500	391	55	29	465 88177	385	74	44		983	785	129	73		
H	1										21 420	18	3		7 1050	7				29	25	3			
I	166					30	25	5			3480 69600	1728	1287	465	2746 551683	1811	817	396	4	6422	3564	2109	861	4	
IR	1										5 100	3	2		16 2890	16	1			22	19	3			
IRL	1	1									11 220	6	5		25 5010	19	9			37	26	14			
JOR											4 80	3	1		3 350	2		1		7	5	1		1	
KT															2 300	2				2	2				
L	4	2	3			6	3	2	1		68 1360	33	23	12	48 13421	30	28	5		126	68	56	18		
Über- trag	960	277	183	68	3	320	248	40	25	3	11879 237400	6816	3826	1226	10630 2307227	6818	4043	1542	150	23780	14159	8092	2861	156	

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e								
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Über- trag	960	277	183	68	3	320	248	40	25	3	11370 237400	6816	3826	1226		10630 2307227	6818	4043	1542	150	23780	14159	8092	2861	156
Liban																1 158	1				1	1			
M											1 20	1				2 400	1	1			3	2	1		
MC																1 200	1				1	1			
N	3	2	1	1		2	2				138 2760	99	31	8		176 32461	126	53	12	4	379	229	85	21	4
NL	333	221	96	49	5	50	47	4			3637 72740	1857	1465	323		2284 523165	1445	895	287	26	6304	3570	2460	659	31
P	2		2	1							28 560	23	5			17 2750	15	2			47	38	9	1	
PL	2	4				2	2				19 380	16	3			10 380	7	4	4		33	29	7	4	
R	5										20 400	20				23 4950	22	3			48	42	3		
RSH											2 40	1	1			5 680	4		1		7	5	1	1	
S	8	7	1			1	1				194 3880	164	22	8		90 15273	63	27	6	1	293	235	50	14	1
SF	1	1				1	1				85 1700	68	15	1		46 7440	30	16	4	2	133	100	32	5	2
Über- trag	1314	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 317380	9065	5369	1566		13285 2895076	8533	5044	1856	183	30364	18411	10740	3566	194

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	1314	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 314880	9065	5369	1566		13285 2895076	8533	5044	1856	183	30969	18411	10740	3566	194
SYR						2	2				60	3				650	4				9	9			
SU						2	2				400	22	2			13 495	13		2		39	37	2	2	
TN											1 28	1									1	1			
TR	7					5	5				281 5620	250	24	7		368 58080	390	20	6		681	605	44	13	
YU	8					14	10				472 8240	315	62	35		221 41035	174	46	29		655	493	108	64	
Summe	1349	512	283	119	8	399	320	44	25	3	16775 334700	9656	5457	1608		13891 2995336	9074	5110	1893	183	32354	19562	10848	3645	194

Annex 5.6.4

iz Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				Summe			
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./DN	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./DN	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A	284					96	78	10	6	2						3402 727575	2293	1095	466	80
AFG																2 300	2			
AL																2 300	2			
And																1 150	1			
B	129	107	28	10		4	3	1			1 20	1				1183 247725	858	620	184	3
BG	7					3										27 5450	14	15	2	
CH	6		2	4	1	21	4	3	14							271 70132	22	198	71	47
CS	4															19 2270	12	6	1	
CY																1 25	1			
DDR	4	4				1	1									28 1370	23	7		
DK	65	51	15	4	1	46	43	3			69 1380	62	6	1		973 199073	674	373	181	2
E	12	8	3	1		6	6									162 27160	138	14	7	7
Über- trag	511	170	48	19	2	177	135	17	20	2	70 1400	63	6	1		6071 1275673	4842	2528	912	139

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Ausw. 1980

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
Land	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	511	170	48	19	2	177	135	17	20	2	70 1400	63	6	1	6071 1275693	4040	2328	912	139	6829	4408	2399	952	143	
F	223	87	131	49	1	93	71	16	4	1	2 60	2			1076 339145	364	757	168	1	1394	524	904	221	3	
FL															15 3090	3	4	7	4	15	3	4	7	4	
GB	17	16	1			1	1								87 16034	73	22	8	1	105	90	23	8	1	
GR	34					9	9								456 86927	376	74	44		499	385	74	44		
H	1														7 1050	7				8	7				
I	166					30	25	5							2733 549003	1800	815	376	4	2929	1825	820	396	4	
IR	1														16 2890	16	1			17	16	1			
IRL	1	1													25 5010	19	9			26	20	9			
JOR															3 350	2			1	3	2			1	
KT															2 300	2				2	2				
L	4	2	3			6	3	2	1						44 12410	29	25	5		54	34	30	6		
Übertrag	958	276	183	68	3	316	244	40	25	3	72 1460	65	6	1	10535 2231902	6731	4035	1540	150	11881	7316	4264	1634	156	

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einschlägige/Später				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				Summe			
	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke
Übertrag	958	275	183	68	3	376	244	40	25	3	72	1460	65	6	1	10535	6731	4035	1540	150
Liban																150	1			
M																2	1	1		
N	3	2	1	1		2	2				4	80	4			175	125	53	12	4
NL	332	220	96	49	5	49	46	4			169	3380	93	75	9	2271	1441	892	287	26
P	2		2	1												16	14	2		
PL	2	4				2	2									10	7	4	4	
R	5															23	22	3		
RSM																4950	5			
S	8	7	1			1	1				4	80	4			5	4	1	1	
SF	1	1				1	1									86	59	27	6	1
SYR						2	2									41	26	15	4	2
Übertrag	1311	570	281	110	8	373	298	44	25	3	249	5000	166	81	10	13175	8435	5032	1854	183

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Annex 5.7.4

im Jahre 1980

Personenverkehr Fahrpersonal

	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e							
Land	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen							
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DK	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DK	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A						2	2									38 6175	36	3	1		40	38	3	1	
CH						1	1									1 100					2	2			
CS	1															2 300	2				3	2			
DK											4 80		2	2		15 2000	15				19	17	2		
E																9 1250	9				9	9			
F	1	1				1	1									4 600			1		6	5		1	
GR																9 1250	9				9	9			
I																13 2680	11	2			13	11	2		
L																4 1010	1	3			4	1	3		
MC																1 200	1				1	1			
N																1 150	1				1	1			
NL	1	1				1	1				1 20		1			7 950	4	3			10	6	4		
Über- trag	3	2				5	5				5 100	2	3			104 16625	93	19	2		117	102	14	2	

Annex 5.8.1

le 1^{er} jour 1960

Personenkraftverkehr Fahrpersonal

[illegible]

Παράρτημα 6.1.

ΑΠ2- ΧΩΡΕΣ Παραβάσεις (ανά χώρα καταγωγής)

Αρ.ορο	B	DK	D	UK	F	IRL	I	L	Τρίτες χώρες
7.1	32	7	17	-	12	-	30	-	2
7.2/3	40	15	57	1	16	1	28	6	7
7.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.1	54	16	54	1	18	1	21	-	6
11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
14.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.4/16	68	10	93	10	4	8	54	2	9
15.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Σύνολο	196	48	221	12	50	10	133	8	24

Παράρτημα 6.2.

ΚΑΤΟΧΟΡΕΣ

Συνολικός αριθμός των πρωτοκόλλων προανακρίσεως που συντάχθηκαν και ποσο των κυρώσεων για τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, ταξινομημένα ανα εθνικότητα:

ΚΡΑΤΗ	Π Π	Παραβάσεις	Κυρώσεις HFL.	Απο τις οποίες:
ΚΑΤΟ ΧΟΡΕΣ	11.101	41039	2.336.205	386 υποθέσεις που περατώθηκαν
ΒΕΛΓΙΟ	77	196	1.750	37 υποθέσεις που περατώθηκαν 31 υποθέσεις που διαβιβάστηκαν
ΔΑΝΙΑ	20	48	---	19 υποθέσεις που περατώθηκαν 1 υπόθεση που διαβιβάστηκε
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	61	221	900	51 υποθέσεις που περατώθηκαν 3 υποθέσεις που διαβιβάστηκαν
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	4	12	500	3 υποθέσεις που περατώθηκαν
ΓΑΛΛΙΑ	23	50	---	17 υποθέσεις που περατώθηκαν 6 υποθέσεις που διαβιβάστηκαν
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	3	10	---	3 υποθέσεις που περατώθηκαν
ΙΤΑΛΙΑ	16	133	---	15 υποθέσεις που περατώθηκαν 1 υπόθεση που διαβιβάστηκε
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	1	2	---	1 υπόθεση που περατώθηκε
ΤΡΙΤΕΣ ΧΟΡΕΣ	8	24	200	7 υποθέσεις που περατώθηκαν
ΣΥΝΟΛΟ	11.314	41.735	2.339.555 [*]	539 υποθέσεις που περατώθηκαν 42 υποθέσεις που διαβιβάστηκαν στις αρμόδιες ξένες υπηρεσίες

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ελεγχος καθ' οδόν.

Εθνικότητα	Αριθμος παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί	Αριθμος παραβάσεων που διώχθηκαν με πρωτόκολλα προανακρίσεως
Γαλλία	109.602	91.399
Ο. Δ. Γ.	466	346
Βέλγιο	888	731
Δανία	20	18
Ηνωμένο Βασίλειο	492	204
Κάτω Χώρες	368	209
Λουξεμβούργο	55	28
Ιταλία	1.505	1.198
Ιρλανδία	49	29
Τρίτες χώρες	1.138	871
ΣΥΝΟΛΟ	114.613	95.023

ΙΤΑΛΙΑ

Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν το 1980 :

Κανονισμός (ΕΟΚ) αρ. 543/69							
Παράβαση	Μεταφορές εμπορευμάτων		Μεταφορές επιβατών				ΣΥΝΟΛΟ
	υπήκοοι	αλλοδα- ποι	υπήκοοι	αλλοδα- ποι	τακτικές	έκτακτες	
Άρθρο 5	3.292	596	5.118	46	410	1.263	10.725
Άρθρο 6	2.730	168	79	36	4	-	3.017
Άρθρα 7 - 8	10.362	283	224	101	23	11	11.004
Άρθρα 11 - 12	5.449	492	201	31	6	-	6.179
Άρθρα 14 - 15	85.631	9.260	862	53	284	57	96.147
ΣΥΝΟΛΟ	107.464	10.799	6.484	267	727	1.331	127.072

Α) Έλεγχος στις επιχειρήσεις :1) Γενικοί δείκτες :

Αριθμός πληρωμάτων που έχουν ελεγχθεί	:	41.045
Αριθμός δίσκων που αναχύθηκαν(1) και επομένως των ημερών μετά- φοράς	:	492.546
Αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν (2).	:	353.432
Αριθμός παραβάσεων που διώχθηκαν	:	91.710

- (1) Σύνολο των δίσκων που αναχύθηκαν δια χειρός από τους επιθεωρητές Εργασίας (Μεταφορές) και από τα δύο κέντρα αναλύσεως (SABINE).
- (2) Συμπεριλαμβάνονται σφάλματα στο χειρισμό του διακόπτη

2) Κατανομή των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αρ. 543/69

Υπερβάση της μέγιστης περιόδου οδήγησης	συνεχής	22.290
	ημερησία	44.710
	εβδομαδιαία	4.935
	ότις 14 ημέρες	2.696
Απουσία ή ανεπάρκεια ημερησίας αναπαύσεως		72.899
ΣΥΝΟΛΟ		147.530

ΓΑΛΛΙΑ

Κατανομή των παραβάσεων του καυονισμού 1463/70

Σφάλμα διατήρησης δίσκων	4061
Χρησιμοποίηση δίσκων απροσάρμοστων ή μη εγκεκριμένων	2155
Ατελείς πληροφορίες των φύλλων καταγραφής - κεντρικό μέρος του δίσκου που δεν συμπληρώθηκε	5850
Σφάλμα στο χειρισμό του διακόπτη	203836
ΣΥΝΟΛΟ	215902

Β) Έλεγχος καθ' οδόν :

Αριθμός πληρωμάτων που έχουν ελεγχθεί :	639 846
Αριθμός δίσκων που έχουν αναχθεί επομένως ημερών μεταφορών που έχουν ελεγχθεί :	2.140 653
Αριθμός παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί :	114 613
Αριθμός παραβάσεων που διώχθηκαν :	95 023

Κυρώσεις που επεβλήθηκαν από τα δικαστήρια στη διάρκεια του έτους 1980 (1)

Πρόστιμο για πταισματική παράβαση

Ποσό σε φράγκα	Αριθμός	%
• κάτω των 40 F	4.280	16,1 %
• από 41 ^F ως 100 F	8.872	33,5 %
• από 101 ^F ως 160 F	4.969	18,7 %
• από 161 ^F ως 220 F	4.492	17 %
• άνω των 220 F	3.898	14,7 %
	26.481	100 %

- (1) Η συνέχεια που δόθηκε στα πρωτόκολλα προανακρίσεως που συντάχθηκαν από τους επιθεωρητές Εργασίας (Μεταφορές) και τους ελεγκτές των χερσαίων μεταφορών. Η συνέχεια που δόθηκε στα πρωτόκολλα προανακρίσεως που συντάχθηκαν από τους άλλους υπαλλήλους έλεγχου (αστυνομία - χωροφυλακή) δεν είναι γνωστή.

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Οχήματα που επιθεωρήθηκαν (εμπορεύματα και επιβάτες), κατανεμημένες ανά εθνικότητα:

UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Τρίτες χώρες	ΣΥΝΟΛΟ
199,775	169	506	303	913	113	1365	11	1376	754	205,292

Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν:

Άρθρα	UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Τρίτες χώρες	ΣΥΝΟΛΟ
Άρθρ. 6 450 χλμ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Άρθρ. 7.1	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-	310
Άρθρ. 7.2/4	1381	1	-	-	7	4	19	-	3	1	1416
Άρθρ. 8	102	-	-	2	3	-	4	-	-	1	112
Άρθρ. 11	89	1	1	-	11	2	12	-	2	1	119
Άρθρ. 12	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
Άρθρ. 14.1	2814	2	-	1	2	2	167	1	3	11	3003
Άρθρ. 14.2	5099	1	1	1	9	1	72	-	2	27	5213
Άρθρ. 14.3	159	-	-	-	-	-	-	-	-	-	159
Άρθρ. 15.1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Άρθρ. 15.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
ΣΥΝΟΛΟ	9994	5	2	4	32	9	274	1	10	43	10374

Δανία

Παραβάσεις και κυρώσεις που επεβλήθηκαν στους
εργοδότες σχετικές με τον κανονισμό αριθ. 543/69
στη διάρκεια του έτους 1980

Κύρωση Φύση της Παρα- βάσεως	Αρθρο 7	Αρθρο 11 ₁	Αρθρο 14	Αρθρο 15	Αρθρα 7 και 11 ₁	Σύνολο
Εργοδότες						
Έγγραφη ειδοποίηση	0	1	0	0	0	1
Πρόστιμο 200 DKR	0	0	0	1	0	1
300	0	0	1	0	0	1
500	0	1	0	0	0	1
600	1	3	21	1	0	26
750	0	0	1	0	0	1
800	0	1	0	0	0	1
1000	0	4	0	0	4	8
1200	0	1	0	0	2	3
1500	1	3	0	0	0	4
2000	0	2	0	0	8	10
3000	0	0	0	0	1	1
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ	2	16	23	2	15	58

Παράρτημα 11.2.

ΔΑΝΙΑ Παραβάσεις και κυρώσεις που επεβλήθηκαν στους οδηγούς σχετικές με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αρ. 543/69 στη διάρκεια του έτους 1980

Φύση της παρα- βάσεως Κύρωση	Αρθρο 7	Αρθρο 11 ₁	Αρθρο 14	Αρθρο 15	Αρθρα 7 και 11 ₁	Σύνολο
Οδηγοί						
Έγγραφη ειδοποίη- ση	0	0	0	0	0	0
Πρόστιμο 200 DKR	0	3	5	1	4	13
250	0	0	1	0	0	1
300	0	4	1	0	7	12
400	0	0	1	0	3	4
500	0	2	0	0	7	9
600	1	3	0	0	6	10
1000	0	2	0	0	0	2
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΔΗΓΩΝ	1	14	8	1	2	51
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ	3	30	31	3	42	109

Η ΝΟΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ : ΚΥΡΩΣΕΙΣ:

Αρθρο	Προφορικές Ειδοποιή- σεις	Εγγράφες Ειδοποιή- σεις	Ακίνητοποιήσεις	Διώξεις	Σύνολο των πρωτίμων €
Αρθρ. 6	-	-	-	-	33,528
Αρθρ. 7.1	13	209	-	74	
7.2/3	40	762	32	566	
Αρθρ. 8	-	11	7	90	
Αρθρ. 11	3	4	23	77	
Αρθρ. 12	-	19	-	21	184,538
Αρθρ. 14.6	428	223	193	1374	
14.8	715	1025	80	3226	
14.7	2	92	-	44	
ΣΥΝΟΛΟ	1201	2345	335	5172	218,066

* Possibilità di una partecipazione comune della Commissione e degli Stati membri

I rappresentanti degli Stati membri si sono pronunciati in sede di gruppo Fiere-Esposizioni del Consiglio a favore di una partecipazione comune : infatti una formula di questo genere corrisponde non solo agli sforzi compiuti dagli Stati membri per assumere posizioni comuni (sempre più manifesti soprattutto in sede di negoziati della Comunità con il Giappone) e per dimostrare concretamente la coesione della Comunità europea, ma serve anche per far conoscere validamente l'Europa di fronte allo schieramento massiccio delle industrie giapponesi, senza che ciascun partecipante debba affrontare un'area troppo vasta ed accollarsi un onere finanziario in sopportabile.

B. Formula prevista : partecipazione comune degli Stati membri e della Commissione

Nel corso di una missione di studio compiuta sul posto cui hanno partecipato rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, questi ultimi hanno informato gli organizzatori del loro desiderio di combinare l'eventuale partecipazione degli Stati membri e della Commissione e, dopo aver visitato il terreno dell'esposizione, hanno scelto un'area adeguata ed un principio architettonico di base per la partecipazione comune.

* Superficie e principio architettonico

Dopo alcune reticenze iniziali, gli organizzatori hanno elaborato una formula corrispondente ai desideri espressi.

Essa consiste in un complesso di padiglioni modulari di varie dimensioni (che vanno da 250 m² a 1.000 o 2.000 m²), comunicanti tra di loro, per un totale compreso tra 4.000 e 5.000 m² e situati approssimativamente nella zona prescelta.

Questa proposta offre la flessibilità indispensabile, dato che per il momento soltanto la Francia ed il Regno Unito hanno confermato la loro partecipazione, con una superficie di circa 1.000 m² ciascuna.

L'Italia sta deliberando in merito ad una sua partecipazione, anch'essa per una superficie di più o meno 1.000 m²; la Commissione prevede circa 700 m².

* Richiesta di un'opzione

Considerate la formula del raggruppamento e la flessibilità necessaria per consentire eventualmente ad altri Stati membri di partecipare con superfici più o meno vaste ed un adeguamento finale, il gruppo Fiere-Esposizioni del Consiglio ha ritenuto soddisfacente la soluzione proposta ed ha incaricato la Commissione di chiedere un'opzione per la zona e la formula proposte, opzione che nel frattempo è stata chiesta e confermata dalle autorità giapponesi.

L'opzione non comporta alcuna conseguenza giuridica o finanziaria; essa costituisce semplicemente una dichiarazione d'intenzioni ed una misura precauzionale per riservare uno spazio corrispondente il più possibile alle esigenze di una partecipazione della Comunità europea e per incitare gli organizzatori a renderla tecnicamente possibile.