

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 13.12.2007
СОМ(2007) 795 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И СЪВЕТА**

**ЗА ПРИЛАГАНЕТО ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ НА ДИРЕКТИВА 95/50/ЕО НА
СЪВЕТА ОТНОСНО ЕДИННИТЕ ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА НА
АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ**

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	УВОД.....	3
2.	ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО	3
3.	ДИРЕКТИВА 95/50/ЕО	4
4.	Доклади от държавите-членки.....	4
5.	Изчисляване на резултатите.....	5
6.	ЧЕСТОТА НА ПРОВЕРКИТЕ В ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ.....	6
7.	ДЯЛ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ОПЕРАЦИИ, КОИТО НАРУШАВАТ ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО	6
8.	САНКЦИИ.....	7
9.	ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....	7
	ПРИЛОЖЕНИЕ I: ХРОНОЛОГИЧЕСКА ПОСЛЕДОВАТЕЛНОСТ (1997-2005) НА БРОЯ НА ПРОВЕРКИТЕ, НАРУШЕНИЯТА И РЕГИСТРИРАНИТЕ САНКЦИИ ВЪВ ВСЯКА ДЪРЖАВА-ЧЛЕНКА	8
	ПРИЛОЖЕНИЕ II: БРОЙ НА ПРОВЕРКИТЕ СПРЯМО БРОЯ НА ПЪТУВАНИЯТА, ИЗВЪРШЕНИ ОТ МПС, ПРЕВОЗВАЩИ ОПАСНИ ТОВАРИ (%) 2003 – 2005 (НОВИ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ 2004 – 2005)	11
	ПРИЛОЖЕНИЕ III: БРОЙ НА ПРОВЕРКИТЕ И ДЯЛ НА ЧУЖДЕСТРАННИТЕ МПС, ПРОВЕРЕНИ ПРЕЗ 2003-2005	12
	ПРИЛОЖЕНИЕ IV: БРОЙ НА НАРУШЕНИЯТА ЗА ВСЯКА ПРОВЕРКА 2003 – 2005	14
	ПРИЛОЖЕНИЕ V: САНКЦИИ ПО ВИДОВЕ 2003 – 2005	15

1. УВОД

Директива 95/50/ЕО на Съвета относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари бе приета на 6 октомври 1995 г. и държавите-членки трябваше да въведат в сила най-късно до 1 януари 1997 г.¹ необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби за спазване на настоящата директива.

Директива 95/50/ЕО изисква от всяка държава-членка да изпраща на Комисията доклад за приложението на същата директива за всяка календарна година не по-късно от дванадесет месеца след края на въпросната година². Директивата също изисква Комисията да изпраща на Европейския парламент и Съвета поне на веднъж на три години доклад за приложението на директивата от страна на държавите-членки³.

Докладът на Комисията се базира на годишните доклади, получени от държавите-членки. Това е третият доклад за приложението на Директива 95/50/ЕО на Съвета в държавите-членки и обхваща периода 2003-2005 г. Първият доклад⁴ обхващаше периода 1997-1998 г., а вторият доклад⁵ - периода 1999-2002 г. В следствие на разширяването на ЕС на 1 май 2004 г. десет нови държави-членки са включени в настоящия доклад. Новите държави-членки бяха задължени да предоставят данни само за 2004 и 2005 г.

2. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

Директива 94/55/ЕО на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на автомобилния превоз на опасни товари⁶ и нейните изменения⁷ въвежда хармонизирани правила за превоз на опасни товари между държавите-членки, а също така и превози на територията на една и съща държава-членка.

Техническите приложения към Директива 94/55/ЕО са идентични по съдържание с техническите приложения на международната спогодба ADR⁸. Следователно Директива 94/55/ЕО транспонира в законодателството на Общността техническите разпоредби на ADR, където са изложени единни правила за безопасен международен превоз на опасни товари по шосе. Добавената стойност на директивата е, че тя включва в обхвата си и вътрешния трафик на национално равнище с цел хармонизиране в

¹ ОВ L 249, 17.10.1995 г., стр. 35, последно изменена с Директива 2004/112/ЕО на Комисията от 13 декември 2004 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директива 95/50/ЕО на Съвета (ОВ L 367, 14.12.2004 г., стр. 23)

² Член 9, параграф 1 от директивата

³ Член 9, параграф 2 от директивата

⁴ COM(2000) 517 окончателен, 06.09.2000 г.

⁵ COM(2005) 430 окончателен, 15.09.2005 г.

⁶ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 7.

⁷ Директива, последно изменена с Директива 2004/111/ЕО на Комисията от 9 декември 2004 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директива 94/55/ЕО на Съвета (ОВ L 365, 10.12.2004 г., стр. 25)

⁸ Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе, сключена в Женева на 30 септември 1957 г., и нейните изменения, най-актуална е версията от 2005 г.

рамките на Общността на условията, с оглед на които се превозват опасни товари по шосе, като по този начин се цели също така и подобряване на пътната безопасност на национално равнище.

Приложение А към Директива 94/55/ЕО изброява опасните товари, които могат да се превозват по шосе и задава правилата за пакетиране, етикетирание и описание на стоките в транспортната документация. Приложение В задава правилата, които се прилагат към МПС и транспортните операции.

3. ДИРЕКТИВА 95/50/ЕО

С оглед на Директива 94/55/ЕО и с цел по-нататъшно подобряване на нивото на безопасността при превоза на опасни товари и за да се гарантира достатъчен брой проверки се извършват по един хармонизиран начин, Съветът прие на 6 октомври 1995 г. Директива 95/50/ЕО относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари. Директивата включва хармонизиран списък за сверка, използван от държавите-членки, а също така и хармонизиран списък от кодове за нарушения до 2004 г. През 2004 г. приложенията към директивата бяха изменени⁹ и кодовете за нарушения бяха променени, като се предвиждат три рискови категории, считано от 2005 г.

Тези единни проверки засягат всички транспортни операции по шосе, свързани с опасни товари на територията на дадена държава-членка или товари, влизащи на територията на тази държава-членка от трети държави, без оглед на държавата, в която е регистрирано МПС. Директивата цели да гарантира, че един представителен дял от превозите на опасни товари, транспортирани по шосе, са обект на проверки, извършвани на случаен принцип, като същевременно с това бъде обхванат голям участък от пътната мрежа.

Проверки могат да бъдат извършвани и на територията на предприятията, като превантивна мярка или след като са били констатирани нарушения на пътя, които застрашават безопасността.

4. ДОКЛАДИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Доклади бяха получени от всички държави-членки, задължени да изпратят доклади за целия период 2003–2005 г. Докладите от новите държави-членки, задължени да изпратят доклади за периода от 2004 г. нататък, обхващаха целия период или част от него. Една държава-членка не предостави никакви данни.

Държави-членки, предоставили доклади за всички години за периода 2003–2005 г.	Белгия, Дания, Германия, Ирландия, Гърция, Испания, Франция, Италия, Люксембург, Нидерландия, Австрия, Португалия, Словения, Финландия, Швеция и Обединеното кралство.
---	--

⁹ Директива 2004/112/ЕО на Комисията от 13 декември 2004 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директива 95/50/ЕО на Съвета (ОВ L 367, 14.12.2004, стр. 23)

Държави-членки, предоставили доклади за част от периода 2003–2005 г. (задължително от 2004 г.)	Чешката република (2004–2005), Естония (2004–2005), Латвия (2004–05), Литва (2004–2005), Унгария (2004–2005), Малта (2005), Полша (2005) и Словакия (2005)
Държави-членки, не предоставили никакъв доклад за периода 2003–2005 г.	Кипър

При изготвянето на докладите си, държавите-членки бяха приканени да използват хармонизираните кодове за нарушения от Приложение II към директивата до 2004 г., новите категории за рискове от нарушения през 2005 г. и да ги предоставят според образеца от Приложение III към директивата, изменена през 2005 г. Не всички държави-членки се съобразиха с този образец. Както и при предишните доклади, някои държави-членки използваха кодовете от списъка за сверка (Приложение I към директивата), докато други следваха собствена система за групиране на нарушенията. През 2005 г. много държави-членки все още използваха своите обичайни практики, други вече въведоха новите категории за рискове от нарушения. Не беше следователно възможно да се изготви съгласуван поглед върху видовете нарушения. В действителност, такъв поглед би увеличил още повече дела на категорията „други нарушения“, който в последния доклад вече беше достигнал 57,78 %.

Резюме на докладите фигурира в Приложение I към настоящия доклад. Приложение I съдържа хронологическа последователност (1997-2005) на броя на проверките, нарушенията и регистрираните санкции във всяка държава-членка.

5. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ

Държавите-членки бяха приканени да предоставят в докладите си прогноза за количеството опасни стоки за превоз, изразено в тонове или в тонове за километър. Не много държави-членки предоставиха тази информация. Беше следователно приложен използваният при предишните доклади подход: за изчисляването на данните беше използван дял от 6 % от всички превозени стоки като константна средна стойност за оценката на количеството превозени опасни товари¹⁰, среден пътен отрязък от 110 километра и средно количество от 10 тона за превозени опасни товари.

Въз основа на тези данни бе изчислен броят на пътуванията, извършени от превозните средства, извършващи превоз на опасни товари. Този резултат бе съпоставен с броя на извършените в страната проверки, за да се получи информация за честотата на проверките под формата на процентно съотношение на броя на проверките спрямо броя на пътуванията. С цел да се предостави балансирана основа за различните държави-членки, всички пътувания бяха изчислени въз основа на статистически данни, предоставени от Евростат.

¹⁰ Данните, отнасящи се за всички превозени товари са взети от статистическия справочник „2006 Енергетика и транспорт в ЕС в числа“, издаден от Евростат. Люксембург, Служба за официални публикации на Европейските общности, 2007 г. Таблица 3.2.5в

6. ЧЕСТОТА НА ПРОВЕРКИТЕ В ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Една от целите на директивата е да продължи подобряването на равнището на сигурност чрез осигуряване провеждането на достатъчен брой проверки. Честотата на пътните проверки в държавите-членки през периода 2003–2005 г. е посочена в таблицата в Приложение II.

Въз основа на тази таблица и резултатите от предишни доклади може да се заключи, че:

1) Честотата на проверките в Европейския съюз като цяло е намаляла от 0,27 % (1997–1998 г.) до 0,23 % (1999–2002 г.) и, при включване на повечето държави-членки след 2004 г., отново се е увеличила на 0,29 % (2003–2005 г.).

2) В Чешката република, Германия, Унгария и Словения честотата на проверките през периода 2003–2005 г. надхвърля 60 %; в Австрия, Франция, Полша и Швеция тя е около 0,25 %; в Белгия, Финландия и Малта е малко над 0,10 %, а в останалите държави – 0,06 % или по-малко. Необходимо е въпреки това да се отбележи, че в някои държави-членки значителна част от наличния капацитет за контрол е използван за провеждане на проверки в самите предприятия. Тези проверки също се основават на член 6 от Директива 95/50/ЕО, но не са отразени в данните;

3) разликата в броя проверки при държавите с най-висок брой проверки спрямо тези с най-нисък е над 30 пъти. Данните, представени от Унгария, надвишават значително представените от останалите държави-членки.

Необходимо е да се отбележи, че тази държава-членка, която не е представила доклад, е изключена от всички данни.

С оглед оценката на равнозначността на проверките, провеждани от национални оператори, с тези, провеждани от чуждестранни такива, проведените от всяка държава-членка проверки, както и делът на проверените чуждестранни моторни превозни средства, фигурират в Приложение III. Този дял е обект на значителни колебания. Все пак, тъй като най-голяма част проверени чуждестранни моторни превозни средства се среща в държавите на транзит, тези дялове изглеждат разумни, особено при отчитане на географските позиции. Може следователно да се заключи, че няма основание в това отношение проверките да бъдат сметени за небалансирани.

7. ДЯЛ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ОПЕРАЦИИ, КОИТО НАРУШАВАТ ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО

Делът на транспортните операции, които нарушават законодателството, беше изчислен при съпоставяне на всички типове нарушения по отношение на проверяваното моторно превозно средство (по отношение на самото моторно превозно средство, шофьора, документацията или превозваните стоки). Поради факта, че са възможни повече от едно нарушение по отношение на дадено моторно превозно средство, полученото число в такива случаи може да е изкуствено високо. Това трябва да се вземе предвид при оценката на данните. Сведенията за периода 2003–2005 г. за дела нарушения при една проверка са представени в табличен вид в Приложение № IV.

При съпоставяне на данните с резултатите от предишните доклади може да се заключи, че:

1) делът нарушения при една проверка в Европейския съюз като цяло е нараснал от 0,22 (1997–1998 г.) до 0,26 (1999–2002) и след това отново е намалял до 0,18 (2003–2005 г.);

2) в зависимост от конкретната държава, делът нарушения при една проверка през периода 1999–2002 г. се е колебаел между 0,02 до почти 2,00;

3) в Австрия, Естония, Ирландия, Малта и Португалия делът нарушения при една проверка през периода 2003–2005 г. е значително по-висок в сравнение със средния за ЕС (0,26). В повечето държави той е между 0,10 и 0,50.

Данните посочват, че пътните проверки са необходими и представляват важно средство за повишаване на сигурността при превода на опасни стоки, въпреки че съпоставянето на честотата на проверките (Приложение II) с дела нарушения (Приложение IV) не предоставя правопрпорционална взаимовръзка.

8. САНКЦИИ

Информацията за санкциите беше в много случаи непълна. В Приложение V е представен информиращ преглед на видовете санкции в държавите-членки. Най-честата санкция е глобата (80 %), следвана от предупреждението (около 20 %); до съдебно преследване е прибегнато много рядко.

9. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въпреки че повечето от държавите-членки са извършили пътни проверки по отношение на превозваните опасни стоки през периода 2003–2005 г., честотата на проверките се колебае значително. През последните години и при отчитане на разширяването от 2004 г., средната честота на проверките в Европейския съюз се е увеличила.

Обосновка за провеждането на проверките може ясно да се види в дела моторни превозни средства, за които при проверките е било установено, че нарушават законодателството, въпреки лекото намаляване в Европейския съюз на дела нарушения при една проверка.

Въз основа на настоящия доклад, Комисията подчертава, че пътните проверки са ефективно средство за установяване на проблемите, свързани със сигурността на превода на опасни стоки и нейното подобряване. От друга страна, проверките, провеждани от някои държави-членки в предприятията, са очевидно също така ефективен начин на контрол, макар че този факт не се забелязва веднага от приложенията към настоящия доклад.


В заключение Комисията би желала да привлече вниманието на държавите-членки към факта, че е необходимо използването на съгласувани докладни формуляри, както и че е необходимо доклади до Комисията да бъдат изпращани от всички държави-членки. С въвеждането и прилагането във всички държави-членки на новите категории за рискове от нарушения ще бъдат постигнати и по-добри доклади.

**ПРИЛОЖЕНИЕ I: ХРОНОЛОГИЧЕСКА ПОСЛЕДОВАТЕЛНОСТ (1997-2005) НА
БРОЯ НА ПРОВЕРКИТЕ, НАРУШЕНИЯТА И РЕГИСТРИРАНИТЕ САНКЦИИ
ВЪВ ВСЯКА ДЪРЖАВА-ЧЛЕНКА**

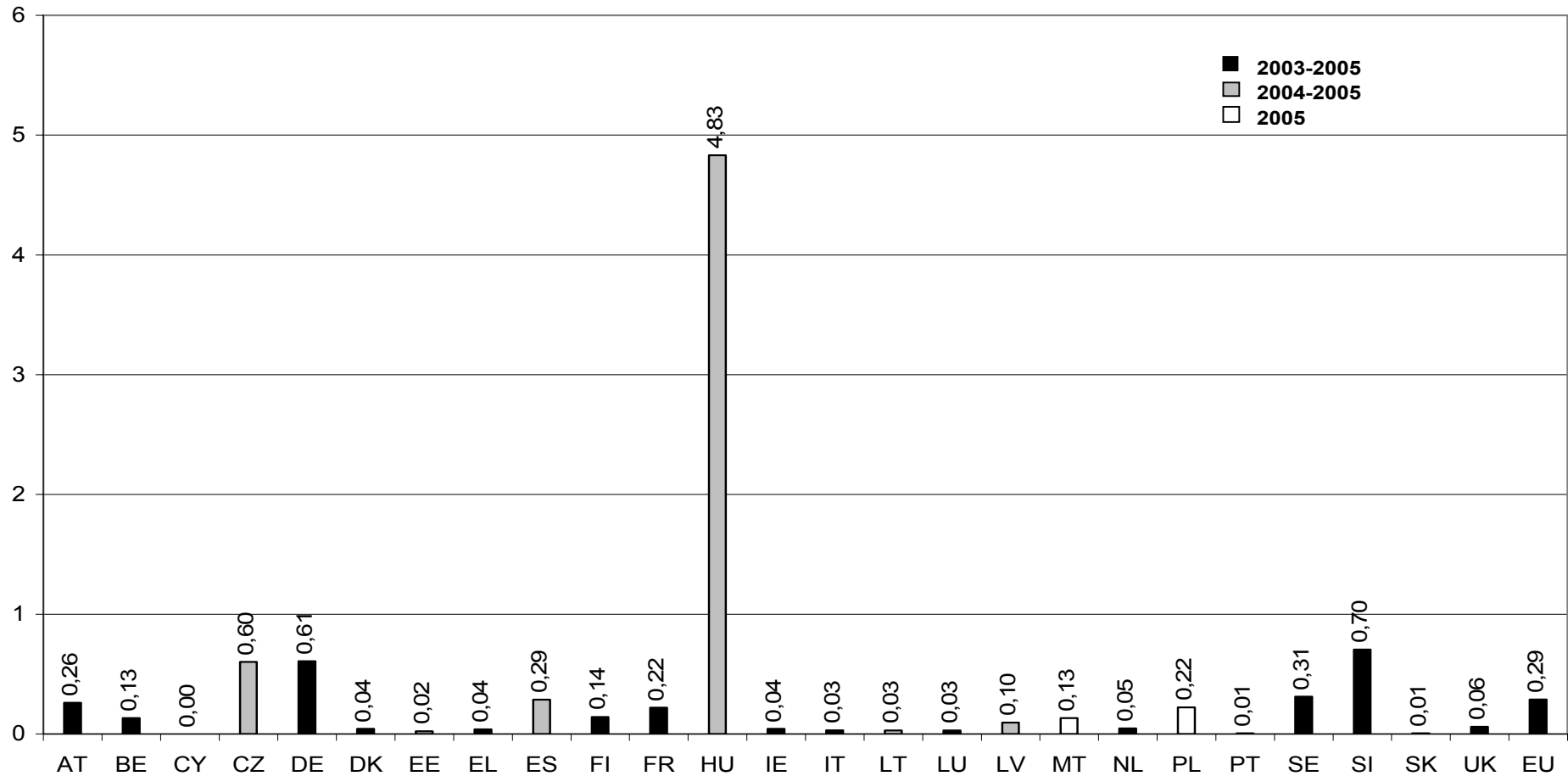
ДЪРЖАВА		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	'97-'99	'00-'02	'03-'05
A T	Проверки	5698	6062	6720	7666	5940	6671	5831	5420	5273	18480	20277	16524
	Нарушения	3834	6043	11913	10542	6923	8271	13973	14653	n.a	21790	25736	28626
	Санкции	2317	3094	5630	7514	3825	2647	2647	5362	3041	11041	13986	11050
B E	Проверки	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2919	3417	3835	5331	7770	10171
	Нарушения	1331	1548	2243	2450	2582	2338	1167	1445	1536	5122	7370	4148
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	1342	1306	0	0	2648
C Y	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C Z	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	11334	17796	0	0	29130
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	1271	1615	0	0	2886
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	1187	855	0	0	2042
D E	Проверки	126533	129758	131161	115786	98005	93247	106653	103975	88915	387452	307038	299543
	Нарушения	21849	24020	24351	21467	18279	19929	21556	20617	16418	70220	59675	58591
	Санкции	19408	17701	19014	14144	14773	14903	19660	20594	16418	56123	43820	56672
D K	Проверки	275	251	274	242	94	203	311	621	708	800	539	1640
	Нарушения	80	70	67	28	47	25	80	197	410	217	100	687
	Санкции	66	73	67	28	40	25	32	104	232	206	93	368
E E	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
E L	Проверки	0	0	0	0	0	0	96	211	1106	0	0	1413
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	25	21	81	0	0	127
	Санкции	0	0	0	0	0	0	29	44	136	0	0	209
E S	Проверки	23900	28037	32849	38759	40013	34423	36782	30453	32591	84786	113195	99826
	Нарушения	3205	2975	4342	5569	6319	5087	5620	4706	3759	10522	16975	14085
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	0	3759	0	0	3759
F I	Проверки	1602	1723	1437	1849	1690	1739	2394	2536	2401	4762	5278	7331
	Нарушения	573	1109	745	763	637	666	706	1057	924	2427	2066	2687

	Санкции	776	1338	623	761	615	496	1202	1259	1002	2737	1872	3463
F R	Проверки	19561	0	0	0	0	0	22951	28122	23341	19561	0	74414
	Нарушения	1919	0	0	0	0	0	2325	2770	2303	1919	0	7398
	Санкции	0	0	0	0	0	0	485	783	n.a.	0	0	1268
H U	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	74546	41609	0	0	116155
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	819	935	0	0	1754
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	864	717	0	0	1581
I E	Проверки	0	0	0	0	0	435	356	375	815	0	435	1546
	Нарушения	0	0	0	0	0	269	399	429	684	0	269	1512
	Санкции	0	0	0	0	0	203	370	395	718	0	203	1483
I T	Проверки	0	1797	2389	2459	2514	2528	2797	3135	3963	4186	7501	9895
	Нарушения	0	440	333	347	296	247	760	1036	1353	773	890	3149
	Санкции	0	440	333	347	296	247	0	0	0	773	890	0
L T	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	189	258	0	0	447
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	74	93	0	0	167
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	74	96	0	0	170
L U	Проверки	203	286	203	451	454	228	313	100	190	692	1133	603
	Нарушения	52	52	4	44	37	18	122	60	114	108	99	296
	Санкции	12	4	0	0	0	0	192	91	183	16	0	466
ДЪРЖАВА		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	'97-'99	'00-'02	'03-'05
L V	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	403	417	0	0	820
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	231	79	0	0	310
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	149	79	0	0	228
M T	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
N L	Проверки	3521	2266	2416	3145	1429	4510	2362	2138	1949	8203	9084	6449
	Нарушения	1586	656	1275	4889	2149	3287	946	1047	898	3517	10325	2891
	Санкции	1419	481	931	1158	711	1209	946	842	898	2831	3078	2686
P L	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	0	13505	0	0	13505
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	0	2323	0	0	2323
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	0	2210	0	0	2210
P T	Проверки	0	0	0	135	150	78	67	192	171	0	363	430
	Нарушения	0	0	0	43	116	60	34	118	116	0	219	268
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

S E	Проверки	8125	7839	6669	7263	628 3	599 5	6333	5109	637 5	2263 3	1954 1	1781 7
	Нарушения	4509	4041	3096	2929	344 7	308 7	2275	2138	213 8	1164 6	9463	6551
	Санкции	2140	2152	1758	1833	143 5	118 6	1462	1195	191 7	6050	4454	4574
S I	Проверки	0	0	0	0	0	0	4178	3228	217 9	0	0	9585
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	736	586	359	0	0	1681
	Санкции	0	0	0	0	0	0	295	268	277	0	0	840
S K	Проверки	0	0	0	0	0	0	0	0	83	0	0	83
	Нарушения	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
	Санкции	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U K	Проверки	6011	9016	7928	7087	661 6	498 5	6124	4863	576 2	2295 5	1868 8	1674 9
	Нарушения	1817	1308	1041	660	972	806	810	745	916	4166	2438	2471
	Санкции	237	131	93	11	261	234	488	277	496	461	506	1261

 :Все още не е държава-членка на ЕС/ Не се изисква предоставяне на данни

**ПРИЛОЖЕНИЕ II: БРОЙ НА ПРОВЕРКИТЕ СПРЯМО БРОЯ НА ПЪТУВАНИЯТА, ИЗВЪРШЕНИ ОТ МПС, ПРЕВОЗВАЩИ
ОПАСНИ ТОВАРИ (%) 2003 – 2005 (НОВИ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ 2004 – 2005)**

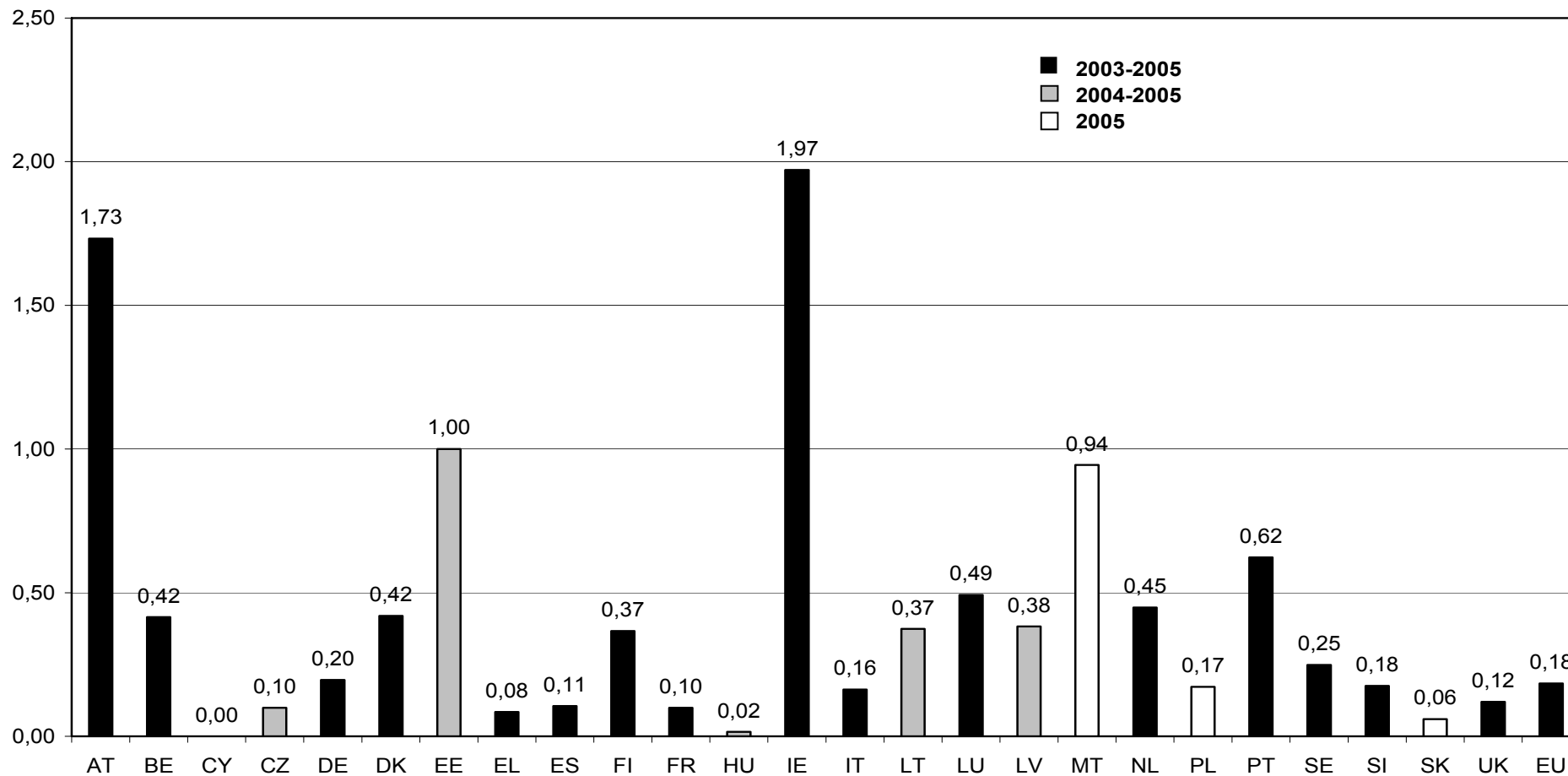


**ПРИЛОЖЕНИЕ III: БРОЙ НА ПРОВЕРКИТЕ И ДЯЛ НА ЧУЖДЕСТРАННИТЕ
МПС, ПРОВЕРЕНИ ПРЕЗ 2003-2005**

Държава	Държава, в която е извършена проверката	ЕС други	Трети държави	Неизвест на	Общ брой	% на извършените проверки на чуждестранни МПС
AT	8517	4874	3133	0	16524	48,46
BE	7159	2768	67	0	9994	28,37
CY	0	0	0	0	0	/
CZ	21066	6804	1260	0	29130	27,68
DE	198720	72098	28725	0	299543	33,66
DK	1314	293	33	0	1640	19,88
EE	147	4	0	0	151	2,65
EL	1362	73	67	0	1502	9,32
ES	87741	10311	1174	0	99226	11,57
FI	6109	325	897	0	7331	16,67
FR	58343	14540	1531	0	74414	21,60
HU	72110	11292	32753	0	116155	37,92
IE	731	36	0	0	767	4,69
IT	8844	547	504	0	9895	10,62
LT	325	110	12	0	447	27,29
LU	151	422	29	0	602	74,92
LV	574	215	22	0	811	29,22
MT	36	0	0	0	36	0,00
NL	4055	1320	311	0	5686	28,68
PL	10601	2054	850	0	13505	21,50
PT	379	51	0	0	430	11,86
SE	15546	2083	576	500	18705	14,22
SI	4697	2682	2206	0	9585	51,00

SK	77	6	0	0	83	7,23
UK	19632	1005	38	9	20684	5,04
EC	528236	133913	74188	509	736846	28,24

ПРИЛОЖЕНИЕ IV: БРОЙ НА НАРУШЕНИЯТА ЗА ВСЯКА ПРОВЕРКА 2003 – 2005



ПРИЛОЖЕНИЕ V: САНКЦИИ ПО ВИДОВЕ 2003 – 2005

