



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.4.2004
KOM(2004) 360 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

**om gennemførelsen i 1999-2000 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af
visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport**

**(Kommissionens 21. beretning om gennemførelse af
den sociale lovgivning inden for vejtransport)**

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 1999-2000 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

(Kommissionens 21. beretning om gennemførelse af den sociale lovgivning inden for vejtransport)

Indholdsfortegnelse

RESUMÉ.....	3
1. Indledning.....	5
2. NATIONALE INITIATIVER.....	5
2.1. Lovgivningsforanstaltninger.....	5
2.2. Administrative foranstaltninger.....	5
3. Sanktioner.....	6
3.1. Skala.....	6
3.2. Ændringer.....	7
4. Forbindelser og samarbejde mellem medlemsstaterne.....	7
4.1. Samordnet kontrol.....	7
5. Oversigtstabeller.....	8
5.1. Kontrol: oversigt.....	8
5.2. Overtrædelser: oversigt.....	9
6. Konklusioner og bemærkninger.....	10
6.1. Medlemsstaternes konklusioner og bemærkninger.....	10
6.2. Kommissionens konklusioner og bemærkninger.....	12
Bilag A.....	17
Bilag B.....	18
1. Referenceperiode.....	18
2. Beregning af det minimale antal tilfælde, hvor kontrol skal foretages.....	18
3. Kontrol.....	19
3.1. Antal tilfælde af vejkontrol.....	19
3.2. Antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos virksomheden.....	20
3.3. Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret på vejen.....	21
3.4. Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret hos virksomhederne.....	22
4. Overtrædelser.....	23
4.1. Artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3820/85: køretider.....	23
4.2. Artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3820/85: pauser.....	25
4.3. Artikel 8 i forordning (EØF) nr. 3820/85: hviletider.....	27
4.4. Artikel 14 i forordning (EØF) nr. 3820/85: Fartplan og arbejdstidsplan.....	29

RESUMÉ

Denne rapport er en redegørelse for tendenser og statistik i forbindelse med medlemsstaternes inspektion og håndhævelse af bestemmelserne om køretid, pauser og hviletid i forordning (EØF) nr. 3820/85 i tidsrummet 1999-2000. Rapporten bygger på statistikker fra medlemsstaterne og indeholder også deres syn på gennemførelsen af forordningen.

Næsten alle medlemsstater har sendt Kommissionen oplysninger om den pågældende periode. Det Forenede Kongerige og Østrig indsendte først deres beretninger efter en skriftlig påmindelse fra Kommissionen. Grækenland fremsendte ikke oplysninger til trods for udsigten til en overtrædelsesprocedure og har siden fremsendt oplysninger, som ikke egner sig til sammenligningsformål. I almindelighed var der sket fremskridt med hensyn til at levere oplysningerne i standardformatet og give mere detaljerede oplysninger, men nogle medlemsstater opgiver stadig kun de samlede tal, og deres bidrag er ikke ensartede. Dette har forsinket udarbejdelsen af beretningen og har begrænset en tidlig og effektiv sammenligning af statistikkerne.

De modtagne oplysninger viser, at det samlede antal kontroller inden for EU er faldet. I Belgien, Finland, Irland, Italien, Luxembourg, Portugal og Det Forenede Kongerige blev antallet af kontrollerede arbejdsdage øget. I de andre medlemsstater er der en nedgang i antallet af kontrollerede arbejdsdage. Nedgangen omfatter både de kontroller, som udføres hos virksomhederne, og kontrollerne på vejene i perioden 1999-2000.

Håndhævelsesaktiviteterne ligger de fleste steder stadig over det krævede minimum. Kun Portugal opfyldte ikke kontrolmålet på 1%. Portugal har indberettet et stigende antal kontroller, men siden 1995 har antallet været under det krævede minimum, og derfor har Kommissionen indledt en overtrædelsesprocedure. Generelt lå medlemsstaterne fint over normen på 1% med Spanien og Frankrig på over 2%, og Tyskland, der har EU's højeste kontrolprocent, på 3,45%.

Det generelt lavere håndhævelsesniveau har medført, at der er opdaget færre overskridelser i forhold til den foregående rapport. Ikke desto mindre er antallet af registrerede overtrædelser steget i følgende medlemsstater: Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Irland, Italien, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige. Overskridelse af køretider udgør fortsat størstedelen af det samlede antal registrerede overtrædelser og er højere end overtrædelser i forbindelse med hviletider og pauser, selv om der blev registreret færre tilfælde af alle tre typer overtrædelser. I referenceperioden er der desuden registreret en stigning i antallet af overtrædelser af reglerne for fartplaner og arbejdstidsplaner.

Medlemsstaterne har indberettet nogle initiativer i referenceperioden og efterfølgende. Danmark indførte strengere sanktioner i 2001. Finland, Sverige, Danmark og Norge har gennemført samordnede kontroller i referenceperioden. Kommissionen bemærker, at samarbejde stadig er undtagelsen, idet de fleste medlemsstater kun lader til at samarbejde lejlighedsvis.

Direktiv 2002/15/EC¹ om arbejdstid blev vedtaget i 2002 og er et supplerende element til forordningen. En ensartet fortolkning og håndhævelse i hele EU bliver vigtig i fremtiden. Indførelsen af en digital fartskriver i den nærmeste fremtid vil give mulighed for en mere sammenhængende håndhævelsesindsats.

Kommissionens forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85 var til førstebehandling i Europa-Parlamentet den 14. januar 2003, og Kommissionen forelagde et ændret forslag, som medtager de fleste af Parlamentets ændringsforslag, den 11. august 2003. Det ændrede forslag går derfor tilbage til kalenderugen som udgangspunkt for beregningen af højst tilladte køretider og mindste krævede hvileperioder. I overensstemmelse med branchens ønsker genindføres en vis fleksibilitet i forslaget, f.eks. opdeltede pauser, opdeltede daglige hvileperioder og ugentlige hvileperioder med compensation, samtidig med at de elementer bibeholdes, som giver en forbedret håndhævelse af reglerne.

Kommissionen anførte i hvidbogen om transport², at fællesskabslovgivningen vedrørende vejtransport, herunder navnlig vedrørende arbejdsforhold, først og fremmest håndhæves meget dårligt. Med henblik på at afhjælpe denne situation vedtog Kommissionen den 21. oktober 2003³ et forslag, som styrker og udbygger de grundlæggende standardkontrolprocedurer i Rådets direktiv 88/599/EØF⁴, som led i en række forslag til håndhævelsesforanstaltninger. Forslaget tager hensyn til særlige ændringer, som blev forlangt af Parlamentet ved førstebehandlingen af forslaget om ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85. Det foreslås således at øge antallet af kontrollerede arbejdsdage fra 1% til 3%, hvoraf mindst 50% kontrolleres hos virksomhederne og mindst 25% på vejene.

Med henblik på at opmuntre til en bedre koordinering af håndhævelsesmyndighedernes aktiviteter i og mellem medlemsstaterne bør der udpeges et ledende håndhævelsesorgan i hver medlemsstat, som udarbejder og implementerer en national håndhævelsesstrategi i samarbejde med andre kompetente myndigheder. Håndhævelsesmyndighedernes personale skal være tilstrækkeligt uddannet og udstyret, og der skal træffes foranstaltninger i forbindelse med den nuværende og kommende vejinfrastruktur, så der er tilstrækkelige holdepladser eller servicestationer til afholdelse af hvileophold og kontroller. Det anbefales, at der nedsættes et stående udvalg, som får til opgave at lette samarbejdet mellem håndhævelsesorganerne ved at opmuntre til anvendelse af bedste praksis og en ensartet fremgangsmåde i forbindelse med håndhævelsesspørgsmål. Derudover iværksættes et elektronisk dataudvekslingssystem, som skal hjælpe med at finde frem til dem, der overtræder reglerne, uden for den medlemsstat, hvor de er etableret.

¹ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35-39.

² Hvidbog: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg", (KOM(2001) 370, s. 26.)

³ KOM(2003) 628 endelig af 21. oktober 2003.

⁴ EFT L 325 af 29.11.1998, s. 55.

1. INDLEDNING

Denne rapport omfatter perioden 1999-2000 og er nummer fem i serien af kommissionsberetninger, som beskæftiger sig med Rådets forordning (EØF) 3820/85⁵. Den bygger på oplysninger fremsendt af medlemsstaterne på den standardformular, der blev indført ved Kommissionens beslutning af 22. februar 1993⁶.

Alle medlemsstaterne har benyttet standardformularen til at fremsende deres oplysninger til Kommissionen. De indsendte formularer er fuldstændige, men stadig ikke ensartede, og nogle af de fremsendte oplysninger var fragmenterede eller ufuldstændige. Østrig og Det Forenede Kongerige afleverede deres oplysninger for sent. Det Forenede Kongerige fremsendte først sine oplysninger efter en skriftlig påmindelse fra Kommissionen. Østrig fremsendte rapporten for år 2000 og fremsendte først rapporten for 1999 efter en skriftlig påmindelse. Oplysningerne fra Grækenland blev ikke afleveret til tiden til trods for påmindelser og truslen om en overtrædelsesprocedure fra Kommissionen, som efterfølgende har fulgt sagen op.

Standardformularerne gør det nemmere for Kommissionen at analysere og sammenligne statistikkerne med dem fra den foregående periode. Rapporten beskriver også initiativer, som medlemsstaterne har givet meddelelse om, og medtager den seneste udvikling på fællesskabsplan.

2. NATIONALE INITIATIVER

2.1. Lovgivningsforanstaltninger

I Det Forenede Kongerige blev der indgået aftale om en ny håndhævelsesforanstaltning i december 2000, som giver myndighederne mulighed for at forbyde førere af køretøjer, der er registreret i Det Forenede Kongerige, og som har overskredet deres køretid, at fortsætte turen, før de har afholdt de krævede pauser eller hviletider, jf. forordning (EØF) nr. 3820/85. Det Forenede Kongerige har allerede en tilsvarende foranstaltning for førere af køretøjer, der er registreret i andre lande.

2.2 Administrative foranstaltninger

I Frankrig foreslog Kommissionerne for Administrative Sanktioner, at kommissionslederne skulle beslutte sanktioner for lokale virksomheder ved alvorlige eller gentagne overtrædelser af de gældende regler, f.eks. i form af en inddragelse af fællesskabstilladelsen eller transporttilladelsen midlertidigt eller permanent. Således er 408 fællesskabstilladelser og 207 transporttilladelser blevet permanent inddraget og 1109 fællesskabstilladelser og 272 transporttilladelser midlertidigt inddraget. Fra 30. august 1999 er det også blevet muligt at udstede kørselsforbud for ét eller flere køretøjer.

De franske myndigheder har øget personalet hos håndhævelsesmyndighederne: antallet af kontrollører er øget fra 405 til 440 i 2000. Antallet af køretøjer, som bruges til inspektionsarbejdet, steg fra 102 til 137 køretøjer.

⁵ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

⁶ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

I Nederlandene giver reglerne mulighed for præventive foranstaltninger og kontrakter med virksomhederne med henblik på at højne håndhævnelsesniveauet. I 2000 indledte Nederlandene en systematisk undersøgelse af overholdelsen af lovgivningen vedrørende arbejdstid. En række kørekortindehavere i forskellige virksomheder udvælges hver tredje måned ud fra databasen over kørekortindehavere. De fleste af dem fremsendte deres fartskriverskiver for at dokumentere overholdelsen; andre skulle opsøges.

I Det Forenede Kongerige risikerer operatører, som konsekvent presser chaufførerne til at overtræde køretidsreglerne og/eller ikke gennemfører tilstrækkelige kontroller til at sikre overholdelsen, at deres transporttilladelse suspenderes, begrænses eller tilbagekaldes.

Oven i den almindelige kontrol af køretider har Det Forenede Kongerige fortsat med målrettet indsats på særlige steder og mod chauffører og operatører, som mistænkes for at overtræde reglerne. Herved anvendes oplysninger som f.eks. resultaterne af kontroller på vejene, oplysninger fra tredjemand, klager eller oplysninger fra "stum kontrol", hvor et køretøjs anvendelse og placering noteres uden at chaufføren ved det og derefter følges op af en grundig kontrol af chaufførens diagram for at se, om alle oplysninger er blevet noteret. Indsatsen sigter mod at afsløre systematiske overtrædelser af køretidsreglerne. Resultatet af denne målrettede indsats afspejles i det øgede antal registrerede overtrædelser.

Der er gennemført otte Euro Control Route-kontroller, fire om vinteren og fire om sommeren, som specielt var møntet på køretøjer til passagerbefordring.

3. SANKTIONER

3.1 Skala

Østrig, Danmark, Finland, Tyskland, Irland, Sverige og Det Forenede Kongerige fremsendte oplysninger om bødestørrelser for overtrædelse af forordning (EØF) nr. 3820/85. Bødestørrelserne stadig er vidt forskellige fra medlemsstat til medlemsstat (se bilag A).

I Østrig ligger bøderne mellem 36 og 2 180 EUR.

I Danmark får chaufføren en bøde på 54 EUR og transportvirksomheden en bøde på 134 EUR for hver overtrædelse af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85. Bødens størrelse afhænger også af forseelsens art og alvor.

I Finland pålægges chaufføren og arbejdsgiveren bøder afhængigt af forseelsen. Overtrædelser straffes med "dagbøder", hvis størrelse er afhængig af overtrædelsens art og alvor. Rammen for overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 er 4 – 12 dagbøder for hver overtrædelse. Manglende brug af fartskriver straffes med 8 dagbøder, manglende overholdelse af forordningen om brug af fartskriver med 6 dagbøder osv. Dagbødens størrelse afhænger af overtræderens indkomst og antallet af pårørende, som der er forsørgerpligt for.

Tyskland henviste til den foregående rapport, som indeholdt udførlige oplysninger om sanktioner og bøder på stedet. Overtrædelser straffes afhængigt af forseelsens art og de involverede personer. Bøderne for overtrædelse af bestemmelserne om køretider, hvileperioder og pauser ligger mellem 15 og 31 EUR for kørselspersonale og på 61 EUR (minimum) for arbejdsgiveren. Bøderne for kørselspersonale, som ikke overholder bestemmelsen om registrering af arbejdstid, ligger på mellem 15 og 153 EUR og for arbejdsgivere på mellem 153 og 1 534 EUR. Overtrædelse af bestemmelserne vedrørende

fartplan og arbejdstidsplan straffes med bøder på mellem 51 og 128 EUR for chaufføren og 511 EUR (minimum) for arbejdsgiveren.

I Irland er den største bøde på 1 270 EUR og/eller seks måneders fængsel.

Sverige pålægger en generel bøde på 132 EUR.

I Det Forenede Kongerige ligger de største bøder, der i 1999-2000 kunne pålægges både chauffører og de ansvarlige for overtrædelse af køretids- og fartskriverbestemmelserne, mellem 200 og 5 000 EUR. Ud over bøde medfører forfalskning af diagram og ændring eller forfalskning af fartskriverens forsegling en straf på op til to års fængsel.

3.2 Ændringer

Ingen af medlemsstaterne indberettede ændringer i bødestørrelserne for perioden 1999-2000. Danmark oplyste dog, at bødestørrelserne for chauffører var blevet revideret i 2001. Fra 1. september 2001 steg bødestørrelsen for chauffører fra 54 EUR til 67 EUR.

4. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLE MEDLEMSSTATERNE

Selv om der ikke er en rubrik for det på standardformularen, fremsatte visse medlemsstater bemærkninger om samordnede kontroller.

4.1 Samordnet kontrol

Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 opfordrer til informationsudveksling og gensidig assistance medlemsstaterne imellem hvad angår gennemførelse af håndhævelsesforanstaltningerne.

Danmark oplyste, at der var gennemført to samordnede kontroller med Sverige i rapporteringsperioden. Der blev registreret 11 overtrædelser, hvoraf 7 vedrørte forordning (EØF) nr. 3820/85 og 4 forordning (EØF) nr. 3821/85.

Sverige oplyste, at der var gennemført samordnede kontroller med Norge, Danmark og Finland.

5. OVERSIGTSTABELLER

5.1 Kontrol: oversigt

Antal faktisk kontrollerede dage i forhold til det minimale antal arbejdsdage, som skal kontrolleres

Medlemsstat	- a - Minimalt antal arbejdsdage, som skal kontrolleres	- b - Antal kontrollerede arbejdsdage, (egne statsborgere)	- c - Antal kontrollerede arbejdsdage, (andre statsborgere)	- d - Samlet antal kontrollerede arbejdsdage	- e - Antal kontrollerede arbejdsdage, i forhold til det minimale antal arbejdsdage, som skal kontrolleres (d/a)
Østrig	539.376	578.166	189.566	767.732	1,42
Belgien	704.000	977.858	346.648	1.324.506	1,88
Danmark	198.000	279.833	27.212	307.045	1,55
Finland	238.480	317.615	51.252	368.867	1,55
Frankrig	2.500.000	5.966.751	1.161.989	7.128.740	2,85
Tyskland	3.534.982	7.666.174	4.542.228	12.208.402	3,45
Grækenland (1)					
Irland	496.733	955.873	2.653	958.526	1,93
Italien	2.481.543	4.684.732	244.542	4.929.274	1,99
Luxembourg	71.359	43.112	29.104	72.216	1,01
Nederlandene	522.969	477.436	60.204	537.640	1,03
Portugal	580.500	331.003	51.637	382.640	0,66
Spanien	1.680.000	3.817.653	354.654	4.172.307	2,48
Sverige	400.000	506.084	79.929	586.013	1,46
Det Forenede Kongerige	2.030.994	3.543.002	151.313	3.694.315	1,82

Note:

(1) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.

5.2 Overtrædelser: oversigt

Registrerede overtrædelser: Artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85

Oversigt efter medlemsstat

Medlemsstat	PASSAGERER				GODS				I alt
	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt	
Østrig	1.858	643	670	1.313	20.906	8.914	4.229	13.143	37.220
Belgien ⁽¹⁾	193	177	71	248	4.283	6.133	526	6.659	11.383
Danmark	373	2	0	2	5.236	29		29	5.640
Finland	518				17.318	2	67	69	17.905
Frankrig ⁽²⁾									180.968
Tyskland	22.658	2.252	1.835	4.087	610.627	73.283	46.168	119.451	756.823
Grækenland ⁽³⁾									
Irland ⁽⁴⁾	258			16	6.988			175	7.437
Italien	4.609	156	9	165	73.179	2.465	406	2.871	80.824
Luxembourg	8	2	0	2	163	405	9	414	587
Nederlandene	1.943	17	3	20	6.139	1.083	989	2.072	10.174
Portugal	1.325	253	56	309	8.226	712	94	806	10.666
Spanien	4.913	148	21	169	37.007	3.711	51	3.762	45.851
Sverige	958	133	14	147	4.713	702	97	799	6.617
Det Forenede Kongerige	964	14	17	31	12.064	1982	134	2.116	15.175

Note:

- (1) Følgende tal for afslørede overtrædelser indgår ikke i ovenstående tabel og heller ikke i tabel 4.1-4.4, da de ikke var tilstrækkeligt klassificerede:

Gendarmeriet	11.790
Arbejdsministeriet	4.127
<u>I alt</u>	<u>15.917</u>

- (2) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet. Tallene omfatter ikke detaljer vedrørende overtrædelser i forbindelse med passagerer og gods, men giver derimod oplysning om overtrædelser i forbindelse med kontrol hos virksomheder (83.285) og i forbindelse med kontrol på vejen (97.683).
- (3) Ingen oplysninger fra Grækenland.
- (4) Ingen opdelte oplysninger fra Irland vedrørende EF-statsborgere og statsborgere fra tredjelande.

Registrerede overtrædelser: Artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85

Efter overtrædelseskategori (omfatter passagerer og gods; egne statsborgere, EF og tredjelande)

Artikel	Overtrædelsens art	Antal overtrædelser
6	Køretider	414.448
7	Pauser	346.973
8	Hviletid	382.433 *
14	Fartplan og arbejdstidsplan	23.962 **
I alt		1.173.122

* Tallene omfatter også overtrædelser i forbindelse med overskridelse af seks daglige køreperioder (artikel 6), som Det Forenede Kongerige har medtaget under artikel 8.

** Belgien fremsendte oplysninger om 5.603 overtrædelser, som er registreret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85. Disse tal er derfor ikke medtaget i tabellen.

6. KONKLUSIONER OG BEMÆRKNINGER

6.1 Medlemsstaternes konklusioner og bemærkninger

I 1999 gav **Belgien** højeste prioritet til uddannelse af håndhævelsespersonale og indførelse af edb-støttet håndhævelse. Der er nu en bærbar pc til rådighed ved kontroller på vejene og hos virksomhederne, og kontrolpersonalet kan derfor bruge standardformularer til specifikke data og lave udkast til ændringer på stedet. Som led i "Euro Controle Route"-indsatsen blev der lagt særlig vægt på kontrol af køretøjer til passagerbefordring (sommer- og vinterpendultrafik til transitdestinationer).

I 2000 gjorde Belgien desuden en indsats for at skabe et tættere samarbejde mellem de forskellige håndhævelsesmyndigheder, både nationalt og internationalt (Euro Control Route). Håndhævelsen i passagerbefordringssektoren var også højt prioriteret, hvilket forklarer det øgede antal kontroller.

Finland rapporterede, at antallet af kontroller i 1999-2000 klart oversteg det mindsteniveau, der er fastsat i direktiv 88/599/EØF. Indsamlingen af statistiske oplysninger er blevet mere effektiv og via en computerterminal er der direkte adgang til inspektionsstatistikker fra det finske arbejdstilsyn.

Tyskland fremhævede, at det lå klart over den minimale kontrolnorm på 1% for perioden 1999-2000. Tyskland forklarede, at det bemærkelsesværdigt store antal kontrollerede chauffører af andre nationaliteter skyldtes, at Tyskland har den største transitprocent i EU. Det samlede antal kontroller faldt i perioden 1999-2000 sammenlignet med 1997-1998. Det er bemærkelsesværdigt, at den tendens, som aftegnede sig i den foregående rapport, er fortsat i 1999-2000, nemlig at antallet af kontrollerede køretøjer er faldet med 22% for tyske køretøjer og med 34,8% for køretøjer fra andre medlemsstater, medens antallet af kontroller af køretøjer fra tredjelande er næsten uændret. Antallet af kontrollerede køretøjer er uændret i forhold til den foregående rapport.

Tyskland fremhævede også, at der var tale om en nedgang på 22,2% i antallet af kontrollerede arbejdsdage hos virksomheder inden for passagerbefordring. Kontroller af varetransport og transport for egen regning faldt med henholdsvis 9,2% og 0,6%.

I Tyskland er antallet af registrerede overtrædelser af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 faldet i forhold til tallene for 1997-1998 (et fald på mellem 4% og 20% afhængigt af overtrædelsens art). Den eneste undtagelse fra denne tendens var passagerbefordring fra lande uden for EU og varetransporter med tyske chauffører. Sammenfattende kan det siges, at der ikke var væsentlige ændringer vedrørende overholdelsen af køre- og hviletider, dvs. der er stadig et stort antal overtrædelser, som udgør en risiko for trafiksikkerheden.

Afsluttende opfordrede Tyskland til at finde en europæisk løsning på problemet med bevisbyrden mod arbejdsgivere/transportvirksomheder for at beskytte de ansatte chauffører bedre. Tyskland anbefaler desuden en omarbejdelse af standardformularen, så de fremtidige rapporter kommer til at indeholde flere enkeltheder om f.eks. overtrædelser af forordning (EØF) 3821/85 og om informationsudvekslingsamarbejdet mellem medlemsstaterne.

Nederlandene berettede, at R.V.I. (det nationale transportinspektorat) fortsatte med at udvikle præventive metoder med henblik på at fremme overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85. Udgangspunktet var at nå frem til en aftale med de enkelte virksomheder om, hvordan virksomheden kan overholde bestemmelserne. Manglende overholdelse af disse aftaler er strafbar. På dette grundlag inspiceres de enkelte virksomheder mindst en gang inden for et aftalt tidsrum. Hvis der i løbet af disse kontroller konstateres overtrædelser, indledes retsforfølgningen med det samme. Hvis der under kontrol på vejen konstateres overtrædelser og optages rapport om dem, bliver der straks indledt straffesager. Databaser over sådanne overtrædelser bliver derpå benyttet til målrettet kontrol i transportvirksomhederne.

Sverige fremhævede behovet for at harmonisere bødestørrelsen inden for EU og foreslog, at retsforfølgning i forbindelse med overtrædelser skal ske i chaufførens hjemland. Sverige udbad sig også en liste over kontaktpersoner i hver medlemsstat.

Det Forenede Kongerige har for første gang medtaget oplysninger for politiets kontroller på vejene (i Det Forenede Kongerige udfører politiet kontroller på vejene og køretøjsinspektoratet gennemfører kontroller både på vejene og hos virksomhederne). Det har ført til en lille stigning i procentsatsen for antallet af kontrollerede arbejdsdage i forhold til den foregående rapport.

Det Forenede Kongerige foreslår, at standardformularens tabel 4 med fordel kunne ændres, så man undgår forvirring på grund af oplysninger, som tælles to gange. Det Forenede Kongerige påpeger, at en overskridelse af 6 daglige køreperioder er det samme som overskridelse af ugentlige hvileperioder. Man undgik derfor dobbelt bogholderi ved at medtage overtrædelser vedrørende seks daglige køreperioder under de samlede overtrædelser af den ugentlige hviletid, og "Kørsel i mere end 4½ time uden pauser" under "for korte hvil".

Herudover er en væsentlig mangel, at der ikke er noget krav om at oplyse om fartskriverdiagrammer, f.eks. ukorrekt udfyldelse (centrering/forkert indstilling osv.) samt defekte fartskrivere og forsøg på snyd med fartskrivere. Der er en klar sammenhæng mellem disse overtrædelser og brud på selve reglerne, idet motivet for at snyde med fartskrivere er at camouflere førerens overtrædelse af reglerne for køre- og hviletid. I Det Forenede Kongerige blev der registreret 16.214 overtrædelser vedrørende fartskrivere for varebiler og 1.361 for passagerkøretøjer i perioden 1999-2000.

6.2 Kommissionens konklusioner og bemærkninger

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 indeholder stadig Fællesskabets fælles standard for vejtransportvirksomhedernes maksimale køre- og hviletider. Dens gennemførelse i medlemsstaterne spiller en afgørende rolle for forbedring af trafiksikkerheden, transportsikkerheden og den loyale konkurrence i EU. Kommissionen er imidlertid klar over, at medlemsstaterne har forskellige opfattelser af, hvordan denne lovgivning skal håndhæves. Kontroller udføres med forskellig hyppighed og intensitet, ofte af forskellige myndigheder, som følger særskilte nationale regler. Overtrædelser straffes med forskellig strengthed. Nogle af de oplysninger, som medlemsstaterne afgiver, er ofte ikke sammenhængende, og det kan være ret vanskeligt at lave en akkurat sammenligning.

Kommissionen erkender, at der er et behov for et bedre samarbejde mellem medlemsstaterne for at sikre en ensartet håndhævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og vil fortsætte med at overvåge situationen i medlemsstaterne. Med dette mål for øje har Kommissionen i forslaget vedrørende forordning (EØF) nr. 3820/85 medtaget, at der bør nedsættes et stående udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaternes håndhævelsesmyndigheder. Udvalget bliver et forum til fremme af bedre gensidig forståelse og samarbejde samt erfaringsudveksling blandt kolleger. Indførelsen af en digital fartskriver i 2004 giver også mulighed for en bedre håndhævelse og for at anvende en mere ensartet fremgangsmåde.

6.2.1 *Færre problemer med manglende oplysninger og ufuldstændige data, men stadig problemer*

Alle medlemsstaterne, som har afleveret oplysninger for denne indberetningsperiode, med undtagelse af Grækenland, har anvendt standardformularen, og de fleste medlemsstater har anført mere udførlige oplysninger.

Østrig afleverede kun én rapport for år 2000, og rapporten for 1999 blev først fremsendt efter en skriftlig påmindelse fra Kommissionen. Det Forenede Kongerige måtte også have en skriftlig påmindelse om at aflevere sin rapport. Når rapporterne ikke afleveres rettidigt til Kommissionen forhindrer det en grundig sammenligning og forsinker færdiggørelsen af rapporten. Grækenland har ikke fremsendt nogen statistiske oplysninger til trods for adskillige påmindelser og en overtrædelsesprocedure. Grækenlands manglende aflevering til tiden og de ikke-standardiserede tal, som til sidst blev fremsendt, gør det også vanskeligere at foretage en sammenligning blandt medlemsstaterne.

Frankrig skelner stadig mellem personer bosat eller ikke bosat i landet i stedet for statsborgere eller ikke-statsborgere, hvad der vanskeliggør en sammenligning med andre medlemsstater.

6.2.2 *De fleste af medlemsstaterne har overholdt minimumsstandarden for kontrol*

Sammenlignet med den foregående rapport (1997-1998, KOM(2001) 767 endelig) har syv medlemsstater indberettet en stigning i antallet af kontroller, nemlig Østrig, Belgien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Portugal og Det Forenede Kongerige. Der er gennemført færre kontroller i Danmark, Finland, Irland, Tyskland, Nederlandene, Spanien og Sverige.

Selv om der i Tyskland blev gennemført færre kontroller, ligger håndhævelsesforanstaltningerne stadig langt over det krævede minimum. Tyskland har fortsat den højeste kontrolrate i EU med 3,45%.

Portugal øgede antallet af kontroller, men ligger stadig under det krævede niveau på 1% af det samlede antal arbejdsdage. Kommissionen har derfor indledt en overtrædelsesprocedure mod Portugal for at få en løsning på problemet.

Luxembourg og Nederlandene har nedsat deres aktivitet og gennemførte i indberetningsperioden kun lige det krævede antal kontroller med henholdsvis 1,01% og 1,03%. Generelt overskred de fleste medlemsstater uden vanskelighed basiskravet på 1%. Frankrig og Spanien ligger fortsat over 2%.

6.2.3 Antallet af overtrædelser vedrørende fartplaner og arbejdstidsplaner steg, medens antallet af alle de øvrige overtrædelser faldt

Sammenlignet med rapporten for perioden 1997-1998 er der sket væsentlige ændringer for så vidt angår overtrædelser. Der har været færre overtrædelser af artikel 6 (køretid), artikel 7 (pauser) og artikel 8 (hvileperioder), men et øget antal overtrædelser i forbindelse med artikel 14. Overtrædelse af køretiderne udgør fortsat en betydelig del af det samlede antal noterede overtrædelser, også selv om det faldt fra 39,5% (1997-1998) til 35,3% (1999-2000). I dette tidsrum overgår overtrædelserne af køretiden også stadig overtrædelserne af hviletiderne og er fortsat den kategori, hvor antallet af overtrædelser er højest. Det samlede antal overtrædelser af reglerne om pauser faldt i forhold til den foregående periode. Ikke desto mindre steg andelen af denne type overtrædelser fra 27,8% til 29,6% af det samlede antal overtrædelser. Det samlede antal overtrædelser af hvileperioder faldt sammenholdt med den foregående periode, men deres andel af overtrædelserne steg fra 32,1% til 32,6%. Stigningen i andelen for overtrædelser af artikel 7 og 8 modsvares af faldet i overtrædelserne af artikel 6. Det øgede antal overtrædelser, som er noteret i forbindelse med artiklen 14 vedrørende fartplaner og arbejdstidsplaner, og som er steget fra 0,6% i 1997-1998 til 2% i 1999-2000, kan skyldes, at der lægges mere vægt på kontrol af virksomheder inden for personbefordring.

De fleste medlemsstater har fremsendt tilstrækkelige oplysninger om overtrædelser i den relevante periode. Data fra Det Forenede Kongerige udløste fortsat nogen forvirring, da tallene for nogle overtrædelser af køretidsreglerne blev anset for at være overtrædelser af hviletids- eller pausereglerne.

6.2.4 I flere medlemsstater er antallet af registrerede overtrædelser steget

I flere medlemsstater er det samlede antal registrerede overtrædelser vokset i den seneste rapporteringsperiode, således i Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Irland, Italien, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

Det større antal overtrædelser, der er registreret i disse medlemsstater, kan skyldes mange forskellige faktorer: en faktisk stigning i antallet af overtrædelser, en mere målrettet indsats fra håndhævelsesmyndighedernes side eller en bedre indsamling af statistiske oplysninger.

En gennemgang af tallene, som blev fremsendt af disse medlemsstater, viser følgende: i Belgien, Finland, Frankrig, Irland, Italien, Portugal og Det Forenede Kongerige steg antallet af kontrollerede arbejdsdage også. Tre lande (Danmark, Spanien og Sverige) havde haft en yderligere stigning i antallet af overtrædelser, selv om der er udført færre kontroller. Stigningen ser altså i dette tilfælde ud til at være begrundet i en faktisk stigning i antallet af overtrædelser. Oplysningerne fra Østrig, Tyskland og Nederlandene viste et fald, både i antallet af kontroller og overtrædelser. Derimod førte en stigning i det samlede antal kontrollerede arbejdsdage til et fald i antallet af registrerede overtrædelser i Luxembourg.

Til trods for at flere medlemsstater har indberettet en stigning, ser der i det store og hele ud til at være et generelt fald i antallet af registrerede overtrædelser i EU. I perioden 1997-1998 var det samlede antal registrerede overtrædelser 1.344.388 og i 1999-2000 var det 1.173.122. En intensivering af kontrollen eller en begrænsning af antallet af kontroltilfælde fører ikke automatisk til en tilsvarende stigning eller et tilsvarende fald i antallet af overtrædelser. Mens det i nogle tilfælde kan afspejle de hyppigste håndhævelsesaktiviteters afskrækkende virkning, er det tydeligt, at den øgede håndhævelsesaktivitet i en stor del af medlemsstaterne medvirker til at kaste lys over et voksende problem. Behovet for en mere effektiv og ensartet håndhævelse i hele EU er et tema, som Kommissionen for nylig tog op i sit lovforslag om mindstekrav i forbindelse med gennemførelsen af Fællesskabets sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed⁷.

6.2.5 De afslørede overtrædelsers procentvise andel varierer betydeligt

Forholdet mellem det samlede antal overtrædelser og det samlede antal kontrollerede arbejdsdage viser, at der er stor forskel på, hvor godt det er lykkedes medlemsstaterne at finde de mulige overtrædere. I perioden 1999-2000 havde Belgien, Luxembourg, Irland og Tyskland mest succes med henholdsvis 8,6, 8,1, 7,8 og 6,1 registrerede overtrædelser pr. kontrolleret arbejdsdag i den relevante periode. I nogle medlemsstater lå tallet på mere end 2 overtrædelser (Østrig, Finland, Frankrig, Portugal og Det Forenede Kongerige), og der blev i gennemsnit registreret mere end 1 overtrædelse gennemsnitligt i rapporteringsperioden i Danmark, Italien, Nederlandene, Spanien og Sverige). Ingen af medlemsstaterne lå under 1, hvilket er en forbedring i forhold til den foregående rapport.

Denne forskel viser, hvilke fordele der eventuelt kan opnås ved at udveksle erfaringer og bedste praksis mellem medlemsstaterne og vælge den mest effektive praksis, tilpasset de nationale forhold, i hele EU.

6.2.6 Fortolkning af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 ved hjælp af EF-Domstolens afgørelser. Periode 2001-2002

EF-domstolen har ikke truffet nogen afgørelser vedrørende Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 i perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2002. Afgørelser i perioden, som er omfattet af denne rapport, blev allerede fremhævet i den foregående rapport.

6.2.7 Indførelse af den digitale fartskriver

Kommissionen vedtog den 13. juni 2002 forordning (EF) nr. 1360/2002 om syvende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport. Bilag 1B i Kommissionens forordning indeholder de tekniske specifikationer for den digitale fartskriver, som blev indført ved Rådets forordning (EF) nr. 2135/98. I henhold til de gældende bestemmelser er den digitale fartskriver obligatorisk for alle nye køretøjer i alle medlemsstater efter 5. august 2004. Eftersom køretøjsproducenterne dog ikke havde typegodkendte digitale fartskrivere til rådighed på den fastsatte dato 5. august 2003, undersøger Kommissionen i øjeblikket spørgsmålet om indførelsesdatoen for digitale fartskrivere, således at køretøjsproducenterne får tilstrækkelig tid til at indbygge dem i deres køretøjer og få køretøjerne typegodkendt.

⁷ KOM(2003) 628 endelig af 21.10.2003.

Det vigtigste formål med den digitale fartskriver er at forbedre håndhævelsen. Den vil i høj grad medvirke til at skabe ensartede vilkår, idet den fremmer en samordnet gennemførelse af forordningen og en fælles håndhævelsespraksis. Den digitale fartskriver tvinger håndhævelsesmyndighederne til en kraftig ajourføring af deres håndhævelsesmetoder og retsafølgning af lovovertrædere. Der er i denne forbindelse iværksat et projekt, som støttes af Kommissionen, og som skal arbejde på en samordnet indførelse af den digitale fartskriver. Projektet giver medlemsstaterne mulighed for at udarbejde fælles planer for indførelsen samt mulighed for at udveksle oplysninger og for at udarbejde samordnede og mere effektive løsninger. Den heraf følgende forbedrede håndhævelse af køretidsreglerne vil levere et væsentligt bidrag til forbedring af trafikikkerheden, chaufførernes arbejdsforhold og fair konkurrence. Projektet afleverer sin afsluttende rapport ved udgangen af 2004.

6.2.8 Revision af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85

Den 12. oktober 2001 forelagde Kommissionen en forslag til en ny forordning (KOM(2001) 573 endelig). Forslagets vigtigste formål er at forenkle, tydeliggøre og ajourføre forordningen. Forslaget styrker bestemmelser vedrørende arbejdsgiverens ansvar, indfører ekstraterritorialitet i vejkontrollen og beslaglæggelse af et køretøj som en almen sanktion for alvorlige overtrædelser. Med henblik på at fremme vedvarende deltagelse og engagement i håndhævelsen af forordningen nedsættes et rådgivende udvalg, som omfatter repræsentanter for de nationale håndhævelsesmyndigheder.

Forslaget var til førstebehandling i Europa-Parlamentet den 14. januar 2003, og Kommissionen vedtog et ændret forslag den 11. august 2003, som medtog de fleste af Parlamentets ændringer. På grund af forskellige prioriteter har det danske, græske og italienske formandskab ulig det spanske formandskab ikke sat forslaget på dagsordenen for Rådets møder.

6.2.9 Kommissionen agter også at forbedre håndhævelsen, effektiviteten og ensartetheden af kontroller og sanktioner ved at styrke direktiv 88/599/EØF

I hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg (KOM(2001) 370) anførte Kommissionen: "Ikke blot er fællesskabslovgivningen om vejtransporten utilstrækkelig, navnlig i relation til arbejdsvilkårene, den håndhæves heller ikke effektivt nok. Den manglende konsekvens i håndhævelsen af lovgivningen er et problem." Ydermere blev det anført: "Såvel fællesskabslovgivningen som den nationale lovgivning vil således kun være effektiv, hvis den håndhæves korrekt og konsekvent på hele EU's område." Med henblik på at forbedre situationen agter Kommissionen at øge effektiviteten og sikre en mere ensartet fortolkning, håndhævelse og kontrol af fællesskabslovgivningen på vejtransportområdet. En mere ensartet fortolkning behandles i Kommissionens forslag vedrørende forordning 3820/85.

Den 21. oktober 2003 vedtog Kommissionen en forslag om at revidere direktiv 88/599/EØF⁸. Forslagets tre formål er at øge antallet og kvaliteten af kontroller, at opmuntre til bredere samarbejde mellem håndhævelsesmyndighederne og at behandle spørgsmålet om samordning af sanktioner.

Med hensyn til flere kontroller, så øges mindstesatsen for kontroller fra 1% til 3% af det samlede antal arbejdsdage for erhvervschauffører, og heraf skal andelen af kontroller på

⁸ KOM(2003) 628 endelig af 21. oktober 2003.

vejene nu udgøre mindst 25% mod 15% tidligere, og andelen af kontroller hos virksomhederne skal være mindst 50% mod tidligere 25%.

For så vidt angår forbedret kvalitet, opererer forslaget med ét ledende håndhævelsesorgan i hver medlemsstat, som udarbejder, offentliggør og gennemfører en håndhævelsesplan, håndhævelsespersonale, som har et basissæt af interoperabelt udstyr, og som uddannes i samarbejde med andre medlemsstater samt en vejinfrastruktur med et tilstrækkeligt antal rasteplasser eller servicestationer, hvor kontrollerne kan gennemføres. Både tilfældige og målrettede kontroller udføres på grundlag af et fælles risikovurderingssystem.

Samarbejdet mellem medlemsstaternes håndhævelsesmyndigheder sikres ved hjælp af flere samordnede aktioner, bedre informationsudveksling via et elektronisk net, og et stående udvalg sammensat af håndhævelsesmyndigheder til afklaring af implementeringsspørgsmål i forbindelse med direktivet samt ved at opmuntre til en ensartet praksis og lette dialogen mellem industrien og håndhævelsesorganerne.

Hvad sanktioner angår, sikrer forslaget, at medlemsstaterne i deres sanktionsmuligheder medtager midlertidigt køreforbud, tilbagekaldelse, suspendering eller begrænsning af transporttilladelsen eller kørekortet, som alle skal anvendes effektivt, forholdsmæssigt og afskrækkende. Forslaget går også ind for medtagelse af forholdsmæssige bøder i hele transportkæden, hvis overtrædelserne medfører en økonomisk gevinst. Endelig indeholder forslaget en liste over overtrædelser, som alment skal anses for alvorlige og derfor bør straffes med en passende sanktion.

6.2.10 Indførelsen af arbejdstidsbestemmelser for vejtransportsektoren ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, blev vedtaget den 11. marts 2002. Medlemsstaterne er i øjeblikket ved at forberede gennemførelsen af dette direktiv og det overordnede direktiv om arbejdstid, direktiv 93/104/EF, senest ændret ved direktiv 2000/34/EF, for vejsektoren. To medlemsstater, Finland og Spanien, har indledt en sag ved EF-domstolen med henblik på at få annulleret alle eller nogle af direktivets sektorspecifikke bestemmelser.

Kommissionen mener, at direktivet, når det er gennemført i alle medlemsstater, vil bidrage til at forbedre de sociale vilkår for personer, som arbejder inden for vejtransport, og også til at forbedre trafiksikkerheden.

6.2.11 Afsluttende bemærkninger

En effektiv anvendelse af reglerne for køre- og hviletider er i alles interesse. Kommissionen fortsætter med at opmuntre alle medlemsstater til at øge antallet og kvaliteten af kontroller, styrke håndhævelsen i alle medlemsstater og iværksætte samarbejdsforanstaltninger med sigte på at fremme informations- og personaleudveksling udveksling, samt til at iværksætte fælles øvelser. Disse foranstaltninger vil bidrage til en forbedring af håndhævelsesaktiviteterne og medføre en bedre forståelse af forordningens anvendelse.

Kommissionen fortsætter med at overvåge udviklingen i sektoren i alle medlemsstater med henblik på at sikre en samordnet gennemførelse af de sociale regler, opmuntre til at anvende god praksis og højne niveauet og øge effektiviteten af håndhævelsesaktiviteter i alle medlemsstater.

Bilag A

Medlemsstat	Sanktionstype	
	Mindre overtrædelser	Alvorlige overtrædelser
Østrig (1)	EUR 36	EUR 2.180
Belgien (2)	EUR 62	EUR 248
Danmark	Bøde på mindst 54 EUR til chaufføren ⁽³⁾ og 135 EUR til virksomheden; det nøjagtige beløb afhænger af overtrædelsens art og alvor.	
Finland	Overtrædelser straffes efter "dagbødekrateriet". Dagbødens størrelse afhænger af overtræderens indkomst og antallet af pårørende, som der er forsørgerligt for. Der pålægges mellem 4 og 12 dagbøder afhængigt af overtrædelsens alvor.	
Frankrig (4)	Højst 1 517 EUR.	<p>Lov 95-96 af 1. februar 1995 gjorde en række forhold ulovlige og hævede bøderne for andre.</p> <p>Alvorlige overtrædelser kan medføre bøde på indtil 30 489 EUR eller et års fængsel.</p>
	Alvorlige eller gentagne overtrædelser kan medføre midlertidig eller permanent inddragelse af fællesskabstilladelsen eller transporttilladelsen. Der er også mulighed for at give køretøjet kørselsforbud.	
Tyskland	Overtrædelser straffes afhængigt af forseelsens art og de involverede personer. Bøderne for overtrædelse af bestemmelserne om køretider, hvileperioder og pauser ligger mellem 15 og 31 EUR for kørselspersonale og på 61 EUR (minimum) for arbejdsgiveren. Bøderne for kørselspersonale, som ikke overholder bestemmelsen om registrering af arbejdstid, ligger på mellem 15 og 153 EUR og for arbejdsgivere på mellem 153 og 1 534 EUR. Overtrædelse af bestemmelserne vedrørende fartplan og arbejdstidsplan straffes med bøder på mellem 51 og 128 EUR for chaufføren og på 511 EUR (minimum) for arbejdsgiveren.	
Grækenland (1)		
Irland		1 270 EUR og/eller seks måneders fængsel.
Italien (2)	Mindst 16 EUR	4 447 EUR
Luxembourg ⁽¹⁾		
Nederlandene (4)	Faste bøder for hver enkelt overtrædelse af en bestemmelse i forordningen fra 45 til 1 365 EUR	
Portugal ⁽¹⁾		
Spanien ⁽²⁾	30 – 284 EUR	<p>284 - 1.388 EUR (Første kategori)</p> <p>1 3882 – 2 414 EUR (Anden kategori)</p>
Sverige	Generel bøde på 132 EUR	
Det Forenede Kongerige	De højeste bøder til chauffører og personer, der forårsager eller tillader overtrædelse af køretids- og fartskriverbestemmelserne ligger mellem 200 og 5 000 EUR. Ud over bøde medfører forfalskning af diagram og ændring eller forfalskning af fartskriverens forsejling en straf på op til to års fængsel.	

Note:

- (1) Medlemsstaten har ikke afgivet disse oplysninger.
- (2) Oplysningerne for Belgien, Italien og Spanien bygger på tal, som disse landes nationale eksperter opgav i 1995, og oplysninger fra den foregående rapport.
- (3) Fra 1. september 2001 blev bødestørrelsen for chauffører hævet til 67 EUR.
- (4) Tallene for Frankrig og Nederlandene er de samme som i den foregående rapport, idet disse lande ikke har meddelt nogen ændring af deres lovgivning.

Bilag B

Statistiske data

1. Referenceperiode

Fra 1. januar 1999 til 31. december 2000.

2. Beregning af det minimale antal tilfælde, hvor kontrol skal foretages

(Artikel 2 i direktiv 88/599/EØF)

Medlemsstat	Antal arbejdsdage pr. chauffør i referenceperioden - a -	Samlet antal køretøjer, som omfattes af forordning (EØF) nr. 3820/85 (årligt gennemsnit) - b -	Samlet antal arbejdsdage a × b - c -	Minimalt antal kontroltilfælde (1% af c) - d -
Østrig	480	112.370	53.937.600	539.376
Belgien	440	160.000	70.400.000	704.000
Danmark	440	45.000	19.800.000	198.000
Finland	440	54.200	23.848.000	238.480
Frankrig	480	521.875	250.500.000	2.500.000
Tyskland	480	736.455	353.498.160	3.534.982
Grækenland (1)				
Irland (2)	460	107.985	49.673.330	496.733
Italien	390	636.293	248.154.270	2.481.543
Luxembourg	450	15.858	7.135.875	71.359
Nederlandene	433	120.778	52.296.874	522.969
Portugal	430	135.000	58.050.000	580.500
Spanien	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Sverige	400	200.000	40.000.000	400.000
Det Forenede Kongerige	465	436.773	203.099.445	2.030.994

Note:

- (1) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.
- (2) Tallene gælder det samlede antal godstransportkøretøjer på over 1 524 kg og store offentlige køretøjer, der er registreret i landet. En række af disse kan undtages fra Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85. Der foreligger imidlertid ikke nogen opdeling af disse tal.

3. Kontrol

3.1 Antal tilfælde af vejkontrol

Medlemsstat	Transporttype	EF		Tredjelande	Andre statsborgere i alt
		Egne statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig	passagertransport	2.905	1.167	1.806	2.973
	godstransport	74.104	82.842	35.150	117.992
	i alt (1)	41.644	10.567	8.242	18.809
Belgien	passagertransport	5.024	3.414	153	3.567
	godstransport	84.953	72.219	4.837	77.056
Danmark	i alt (1)	73.258	8.187	809	8996
Finland	passagertransport	2.383	354	311	665
	godstransport	57.669	13.160	3.372	16.532
	i alt (1)	14			
Frankrig (2)	passagertransport	61.644			24.167
	godstransport	1.147.233			307.514
Tyskland	passagertransport	123.558	33.452	30.122	63.574
	godstransport	2.827.135	1.336.033	1.478.151	2.814.184
Grækenland (3)	passagertransport				
Irland	godstransport				
	passagertransport	7.005	847	87	934
	godstransport	33.456	3.806	100	3.906
Italien	i alt (1)	783	269	106	375
	passagertransport	78.373	8.042	1.451	9.493
	godstransport	840.846	66.080	9.786	75.866
Luxembourg	i alt (1)	57	831	10	841
	passagertransport	3.365	6.064	361	6.425
	godstransport	8	10		10
Nederlandene	passagertransport	2.391	560	78	638
	godstransport	60.212	23.687	5.777	29.464
Portugal	passagertransport	25.248	5.557	764	6.321
	godstransport	230.537	33.091	5.611	38.702
	i alt (1)	18.845	2.578	471	3.049
Spanien	passagertransport	218.333	40.352	6.064	46.416
	godstransport	1.004.540	165.188	13.204	178.392
Sverige	passagertransport	6.399	538	93	631
	godstransport	90.455	19.345	5.521	24.866
	i alt (1)	487	93	6	99
Det Forenede Kongerige	passagertransport	34.523	1.951	401	2.352
	godstransport	406.807	32.699	2.588	35.287

Note:

- (1) Det samlede tal omfatter statistik for køretøjer, hvor der ikke var skelnet mellem gods- og passagertransport.
- (2) Frankrig skelner mellem personer med bopæl i landet og personer, der ikke har bopæl i landet, ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere.
- (3) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.

3.2 Antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos virksomheden

Medlemsstat	Passagertransport	Godstransport	Transport for egen regning	Lejet eller betalt transport
Østrig	1.389	12.317	2.403	10.286
Belgien	1.437	16.749		
Danmark ⁽¹⁾				
Finland	764	3.988	491	4.261
Frankrig	15.633	112.104	5.247	122.490
Tyskland	11.190	97.146	15.814	
Grækenland (2)				
Irland	500	9.381	2.883	6.867 + (131) ⁽³⁾
Italien	2.447	13.507	2.071	13.533
Luxembourg	267	1.069	96	1.240
Nederlandene ⁽⁴⁾	3.520	14.347	3.970	10.377
Portugal	5	264	8	261
Spanien	12.483	47.123	9.283	50.323
Sverige	1.841	5.266	19	2.156
Det Forenede Kongerige	3.952	18.618	2.577	16.625

Note:

- (1) Danmark har ikke afgivet disse oplysninger.
- (2) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.
- (3) Ingen sondring mellem transport for egen regning eller lejet/betalt.
- (4) Tallene for godstransport er summen af tallene for transport for egen regning og lejet eller betalt transport.

3.3 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret på vejen

Medlemsstat	Transporttype	EF		Tredjelande	Andre statsborgere i alt
		Egne statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig	passagertransport	7.020	3.589	5.084	8.673
	godstransport	179.203	48.187	96.444	144.631
	i alt (1)	221.942	91.973	73.711	165.684
Belgien	passagertransport	21.605	14.676	652	15.328
	godstransport	365.289	310.535	20.785	331.320
Danmark	i alt (1)	222.090	24.771	2.441	27.212
Finland	passagertransport	7.145	1.057	908	1.965
	godstransport	180.807	39.487	9.800	49.287
	i alt (1)	41			
Frankrig (2)	passagertransport	193.817			70.305
	godstransport	3.815.477			1.091.684
Tyskland	Passagertransport	272.705	64.151	49.715	113.866
	godstransport	5.885.889	2.241.321	2.187.041	4.428.362
Grækenland (3)					
Irland	Passagertransport	2.128	289	3	292
	godstransport	35.507	2.233	128	2.361
Italien	Passagertransport	258.263	28.791	3.648	32.439
	godstransport	2.746.669	145.453	35.348	180.801
	i alt (1)	450.942	29.489	1.813	31.302
Luxembourg	Passagertransport	228	3.324	40	3.364
	godstransport	13.460	24.256	1.444	25.700
	i alt (1)	32	40		40
Nederlandene	Passagertransport	4.782	1.120	156	1.276
	godstransport	120.424	47.374	11.554	58.928
Portugal	Passagertransport	16.751	7.273	3.893	11.166
	godstransport	139.672	23.210	7.360	30.570
	i alt (1)	168.285	7.144	2.757	9.901
Spanien	Passagertransport	381.116	65.794	12.046	77.840
	godstransport	1.650.306	247.394	29.420	276.814
Sverige	Passagertransport	18.359	1.994	333	2.327
	godstransport	278.068	58.133	19.333	77.466
	i alt (1)	1.386	125	11	136
Det Forenede Kongerige	Passagertransport	115.213	10.499	2.258	12.757
	godstransport	1.381.332	125.164	13.392	138.556

Note:

- (1) Det samlede tal omfatter statistik for køretøjer, hvor der ikke var skelnet (helt eller delvis) mellem gods- og passagertransport.
- (2) Frankrig skelner mellem personer med bopæl i landet og personer, der ikke har bopæl i landet, ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere.
- (3) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.

3.4 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret hos virksomhederne

Medlemsstat	Passagertransport	Godstransport	Transport for egen regning	Lejet eller betalt transport
Østrig	15.874	154.127	27.088	138.278
Belgien	35.404	555.560		
Danmark	5.053	52.690	9.981	42.709
Finland	18.589	111.033	11.169	118.453
Frankrig	262.734	1.694.723	59.788	2.390.278
Tyskland	186.129	1.321.451	232.516	
Grækenland (1)				
Irland	37.197	881.041	270.992	647.221 + (25) ⁽²⁾
Italien	218.569	1.010.289	168.039	1.222.553
Luxembourg	5.874	23.518	2.112	27.280
Nederlandene (3)	140.800	211.430	47.082	164.348
Portugal	135	6.160	650	5.545
Spanien	368.974	1.417.257	281.126	1.505.105
Sverige	40.094	168.177	816	52.305
Det Forenede Kongerige	275.970	1.770.487	296.817	1.462.870

Note:

- (1) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.
(2) Ingen sondring mellem transport for egen regning eller lejet/betalt.
(3) Tallene for godstransport er summen af tallene for transport for egen regning og lejet eller betalt transport.

4. Overtrædelser

Antal registrerede overtrædelser

4.1 Artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3820/85: køretider

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig ⁽¹⁾	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	} 532	} 166	} 98	} 264	} 6.722	} 3.866	} 1.217	} 5.083	} 7.254	} 5.347
Belgien	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	19	19	7	26	1.172	2.116	133	2.249	1.191	2.275
Danmark ⁽²⁾	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	} 15				} 214	} 6		} 6	} 229	} 6
Finland	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	91 2 -	- - -	- - -	- - -	3.620 10 5	- - -	11 1 -	11 1 -	3.711 12 5	11 1 -
Frankrig (3)	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider									55.716 1.007	10.981 43
Tyskland	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	7.459 442 140	820 39 18	593 20 22	1.413 59 40	225.052 2.882 2.766	28.626 433 146	15.896 101 190	44.522 534 336	232.511 3.324 2.906	45.935 593 376
Grækenland ⁽⁴⁾											
Irland ⁽⁵⁾	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	41 20 28			2 1 3	2.546 126 147			22 20 28	2.587 146 175	24 21 31

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelands	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelands	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Italien	- daglige køretider	1.025	61	4	65	19.449	1.047	115	1.162	20.474	1.227
	- seksdages køretider	143	4		4	3.423	56	7	63	3.566	67
	- to-ugers køretider	1				912	9	7	16	913	16
Luxembourg ⁽²⁾	- daglige køretider	} 3				} 59	} 142	} 3	} 145	} 62	} 145
- seksdages køretider											
- to-ugers køretider											
Nederlandene	- daglige køretider	44	3	-	3	861	216	37	253	905	256
	- seksdages køretider					44			44	-	
	- to-ugers køretider										
Portugal	- daglige køretider	272	94	20	114	4.386	288	37	325	4.658	439
	- seksdages køretider	85	6		6	424	42	1	43	509	49
	- to-ugers køretider	52				10			62	-	
Spanien	- daglige køretider	2.071	67	9	76	14.458	1.668	23	1.691	16.529	1.767
	- seksdages køretider	26	-	-		99	-	-	125		
	- to-ugers køretider	128	-	-		491	-	-	619		
Sverige ⁽²⁾	- daglige køretider	} 218	} 45	} 2	} 47	} 1.247	} 198	} 30	} 228	} 1.465	} 275
- seksdages køretider											
- to-ugers køretider											
Det Forenede Kongerige	- daglige køretider	37	0	0	-	2.589	193	6	199	2.626	199
	- seksdages køretider ⁽⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- to-ugers køretider	3	0	0	-	36	24	10	34	39	34

Note:

- (1) Østrig har ikke meddelt differentierede data for 1999.
- (2) Medlemsstaten har ikke afgivet differentierede oplysninger vedrørende de registrerede overtrædelser.
- (3) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet. Der blev ikke fremsendt tilstrækkeligt differentierede tal for gods- og persontransport.
- (4) Grækenland har ikke afgivet disse oplysninger.
- (5) Ingen differentierede oplysninger fra Irland vedrørende EF-statsborgere og statsborgere fra tredjelands.
- (6) Disse overtrædelser er sat under oversigten for "hviletider – ugentlig".

4.2 Artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3820/85: pauser

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig (1)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	} 788	} 227	} 283	} 510	} 7.960	} 2.663	} 1.713	} 4.376	} 8.748	} 4.886
Belgien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	5 3	16 16	4 6	20 22	165 102	219 165	39 8	258 173	170 105	278 195
Danmark (2)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	} 79	} 1		} 1	} 1.622	} 4		} 4	} 1.701	} 4
Finland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	34 77				3.782 3.799		7	7	3.816 3.876	7
Frankrig (3)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser									} 33.106	} 5.490
Tyskland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	3.502 4.233	204 535	338 338	542 873	90.492 94.361	13.043 11.583	8.199 6.750	21.242 18.333	93.994 98.594	21.784 19.206
Grækenland (4)											
Irland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	48 9			4	604 650			52 13	652 659	56 13
Italien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	1.397 130	13 20	4	17 20	21.739 1.890	561 104	113 43	674 147	23.136 2.020	691 167

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	Andre statsborgere
Luxembourg ⁽²⁾	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	} 3				} 54	} 138	} 3	} 141	} 57	} 141
Nederlandene	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	596	3		3	789 294	46	5	51	1.385 294	54
Portugal	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	351	79 7	13	92 7	4.617 243	216 18	38 3	254 21	4.968 243	346 28
Spanien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	837	24	3	27	6.338	601	8	609	7.175	636
Sverige ⁽²⁾	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	} 241	} 22	} 3	} 25	} 1.566	} 109	} 19	} 128	} 1.807	} 153
Det Forenede Kongerige	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser ⁽⁵⁾	334	0	0	0	5.845	143	9	152	6.179	152

Note:

- (1) Østrig har ikke meddelt differentierede data for 1999.
- (2) Medlemsstaten har ikke afgivet differentierede oplysninger vedrørende de registrerede overtrædelser.
- (3) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet. Der blev ikke fremsendt tilstrækkeligt differentierede tal for gods- og persontransport.
- (4) Grækenland har ikke afgivet disse oplysninger.
- (5) Oplysningerne er indeholdt i tallene for "kørsel i mere end 4,5 timer uden pause".

4.3 Artikel 8 i forordning (EØF) nr. 3820/85: hviletider

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	Andre statsborgere
Østrig (1)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	} 449	} 201	} 210	} 411	} 5.724	} 2.385	} 1.298	} 3.683	} 6.173	} 4.094
Belgien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	23 1	14	5	19	526 38	1.049 96	106 5	1.155 101	549 39	1.174 101
Danmark ⁽²⁾	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	} 279	} 1		} 1	} 3.400	} 19		} 19	} 3.679	} 20
Finland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	298 7				6.035 67	2	40 8	42 8	6.333 74	42 8
Frankrig (3)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid									63.993 1.147	8.785 110
Tyskland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	5.689 777	274 328	404 20	678 348	189.408 5.666	18.675 777	14.146 886	32.821 1.663	195.097 6.443	33.499 2.011
Grækenland											
Irland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	71 20			4 2	2.681 234			28 12	2.752 254	32 14
Italien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	648 80	14 1		14 1	10.575 1.639	555 70	80 7	635 77	11.223 1.719	649 78

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Luxembourg ⁽²⁾	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	} 2	} 2		} 2	} 50	} 125	} 3	} 128	} 52	} 130
Nederlandene	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	1.303	11	3	14	4.129 22	821	217 730	1.038 730	5.432 22	1.052 730
Portugal	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	267 134	40 14	14 9	54 23	2.856 359	120 28	13 2	133 30	3.123 493	187 53
Spanien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	1.018 82	32	5	37	9.311 313	812	113	925	10.329 395	962
Sverige	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	404 68	66	9	75	1.808 92	382 13	47 1	429 14	2.212 160	504 14
Det Forenede Kongerige	- daglig hviletid - ugentlig hviletid ⁽⁴⁾	298 292	4 1	12 -	16 1	3.260 994	1.293 329	78 31	1.371 360	3.558 1.286	1.387 361

Note:

(1) Østrig har ikke meddelt differentierede data for 1999.

(2) Medlemsstaten har ikke afgivet differentierede oplysninger vedrørende de registrerede overtrædelser.

(3) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet.

(4) Disse tal dækker også overtrædelser af seks-dageskøretiden.

4.4 Artikel 14 i forordning (EØF) nr. 3820/85: Fartplan og arbejdstidsplan

Medlemsstat	Overtrædelsens art	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt
Østrig (1)	- mangelfuld - forkert anvendt	} 83	} 49	} 19	} 68
Belgien (2)	- mangelfuld - forkert anvendt				
Danmark ⁽³⁾	- mangelfuld - forkert anvendt				
Finland	- mangelfuld - forkert anvendt	9			
Frankrig ⁽⁵⁾	- mangelfuld - forkert anvendt	} 437			} 153
Tyskland	- mangelfuld - forkert anvendt	243 173	7 27	39 61	46 88
Grækenland (4)	- mangelfuld - forkert anvendt				
Irland ⁽³⁾	- mangelfuld - forkert anvendt				
Italien ⁽⁶⁾	- mangelfuld - forkert anvendt	290 895	43	1	44
Luxembourg ⁽³⁾	- mangelfuld - forkert anvendt				
Nederlandene ⁽³⁾	- mangelfuld - forkert anvendt				
Portugal	- mangelfuld - forkert anvendt	93 222	5 8		5 8
Spanien	- mangelfuld - forkert anvendt	751	25	4	29
Sverige	- mangelfuld - forkert anvendt	27			
Det Forenede Kongerige	- mangelfuld - forkert anvendt	0 0	3 6	0 5	3 11

Note:

- (1) Østrig har ikke meddelt differentierede data for 1999. For 2000 blev der fremsendt følgende differentierede data:

Overtrædelse	Passagerer	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere
ingen skelnen		4	45	13	58
- mangelfuld		1	0	0	0
forkert anvendt		17	1	2	3

- (2) Belgien fremsendte oplysninger om overtrædelser registreret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85. Dette tal (5.603 overtrædelser) er derfor ikke medtaget i tabellen.
- (3) Ingen registreret.
- (4) Der er ikke modtaget nogen oplysninger.
- (5) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet eller ej, og har ikke fremsendt opdelte oplysninger vedrørende overtrædelsesart.
- (6) Tallene er ikke fuldstændige, da det ikke var muligt at finde 3 370 overtrædelser registreret i 1999 og 5 822 i 2000. Disse tal er dog medtaget i det samlede antal overtrædelser (se tabel 5.2, s. 9).