



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.5.2009
KOM(2009) 225 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

Analyse af sanktionerne for alvorlige overtrædelser af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

Analyse af sanktionerne for alvorlige overtrædelser af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

I denne rapport analyseres sanktionerne for alvorlige overtrædelser af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport som fastsat i medlemsstaternes lovgivning ifølge artikel 10 i direktiv 2006/22/EF¹ om minimumsbetingelser for gennemførelse af sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed.

Overtrædelserne berører to forordninger. Forordning (EF) nr. 561/2006² af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport indeholder meget præcise bestemmelser om maksimal køretid, minimal hviletid og pauser for førere, der udfører erhvervmæssig transport. Forordning (EØF) nr. 3821/85³ af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport omhandler montering og anvendelse af fartskrivere.

I forordning (EF) nr. 561/2006 pålægges medlemsstaterne at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af begge forordninger. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling⁴. I samme forordnings 26. betragtning anføres derudover følgende: Også tilbageholdelse af køretøjet bør i alle medlemsstater være en mulig foranstaltning i tilfælde af alvorlige overtrædelser. Imidlertid defineres det ikke i forordningen, hvad der bør betragtes som en alvorlig overtrædelse.

Direktiv 2006/22/EF indeholdt oprindeligt et bilag III med en ikke-udtømmende liste over, hvad der skal betragtes som en overtrædelse. Bilag III er for nylig blevet erstattet af et nyt bilag i kraft af Kommissionens direktiv 2009/5/EF⁵. Dette nye bilag III indeholder retningslinjer med henblik på at kategorisere overtrædelser af de to forordninger.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

³ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

⁴ Artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006.

⁵ Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed, EUT L 29 af 31.1.2009, s. 45.

Medlemsstaterne var forpligtet til at oplyse Kommissionen om de bestemmelser, de har fastsat vedrørende sanktioner for overtrædelser af de to forordninger⁶. 26 medlemsstater havde oplyst Kommissionen om deres bestemmelser på tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport. Portugal har endnu ikke opfyldt sine forpligtelser og er derfor blevet inddraget i en overtrædelsesprocedure.

2. SANKTIONSTYPER

Forskellige sanktionstyper omtales i de nationale love og administrative bestemmelser: økonomiske sanktioner, tilbageholdelse af køretøjet, kørselsforbud og fængsling. Sanktionerne kan også variere alt efter, om der er tale om førere eller virksomheder.

2.1. Økonomiske sanktioner

Alle medlemsstaterne benytter økonomiske sanktioner for overtrædelser. Den maksimale bødestørrelse varierer betydeligt mellem medlemsstaterne fra en fast bøde på 58,23 EUR (Malta) til 5 000 EUR og derover (Cypern, Irland, Tyskland og Østrig). Dette er ensbetydende med, at den maksimale bødestørrelse i ét land kan være mange gange større end i andre lande.

Denne ulighed kan delvist forklares ved medlemsstaternes socioøkonomiske forskelle, som giver den samme bøde en afskrækkende virkning og gør den rimelig forhold til overtrædelsen for førere og virksomheder i ét land, men ikke nødvendigvis i et andet. Men denne begrundelse kan f.eks. ikke anvendes for de relativt høje sanktioner i Spanien eller Ungarn.

Finlands fremgangsmåde er enestående, idet sanktionen beregnes på grundlag af "dagbøder". Disse "dagbøder" vægtes bl.a. i forhold til indkomst pr. dag for den person, bøden pålægges, og hvor mange børn vedkommende har.

2.2. Tilbageholdelse af køretøjet

Som tidligere nævnt henvises der i 26. betragtning i forordning (EF) nr. 561/2006 udtrykkeligt til tilbageholdelse af køretøjet som en af de foranstaltninger, som bør kunne træffes i tilfælde af alvorlige overtrædelser. Denne foranstaltning kan eksempelvis sikre, at føreren holder en tilstrækkelig hvileperiode for således at efterkomme bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006. Det kan også forebygge, at virksomheder vinder en konkurrencefordel ved ikke at efterkomme forordningen og blot betaler en bøde.

Men blot 15 medlemsstater har oplyst Kommissionen om, at de udtrykkeligt har åbnet mulighed for tilbageholdelse i deres lovgivning (Bulgarien, Cypern, Danmark, Det Forenede Kongerige, Grækenland, Irland, Italien, Litauen, Luxembourg, Polen, Rumænien, Spanien, Sverige, Tjekkiet og Tyskland).

2.3. Andre sanktioner

Syv medlemsstater åbner mulighed for fængsling ved alvorlige overtrædelser, men for nogles vedkommende alene i det tilfælde, at bøden ikke betales (Danmark, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Irland, Luxembourg og Østrig).

⁶ I medfør af artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Lovgivningen i nogle medlemsstater åbner også mulighed for midlertidig frakendelse af førerens kørekort (Bulgarien, Danmark, Det Forenede Kongerige, Grækenland og Italien), eller førerkortet (Slovakiet).

Flere medlemsstater benytter også højere eller mere alvorlige sanktioner i tilfælde af gentagne eller tilbagevendende overtrædelser (Bulgarien, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Italien, Slovakiet og Østrig). Eksempelvis åbnes der i den østrigske lovgivning mulighed for fængsling, hvis personen tidligere er straffet for en tilsvarende overtrædelse.

2.4. Sanktioner mod virksomheder

Ifølge artikel 10, stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006 gøres virksomheder ansvarlige for overtrædelser begået af deres førere, selv om overtrædelsen blev begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandets område. Blandt flertallet af medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Danmark, Det Forenede Kongerige, Estland, Finland, Grækenland, Irland, Italien, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Sverige, Tyskland og Ungarn) indeholder lovgivningen forskellige sanktioner for førere og for virksomheder, idet sanktionerne for virksomhederne er højere eller mere alvorlige end for førerne.

I artikel 10, stk. 4, i forordning (EF) nr. 561/2006 er det fastsat, at fragtførere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner overholder køre-hviletidsbestemmelserne. Der henvises dog kun i få medlemsstaters lovgivning om sanktioner til disse operatører i transportkæden (Danmark, Estland, Finland, Polen og Sverige). Desværre fremgår det ikke af analysen af de forskellige lovgivninger, hvordan disse sanktioner anvendes i praksis.

2.5. Eksterritorialitetsprincippet

Ved artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006 blev eksterritorialitetsprincippet også indført: Når en overtrædelse konstateres af en medlemsstats kompetente myndigheder, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, kan de kompetente myndigheder pålægge en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandets område. Af hensyn til princippet om ikke-forskelsbehandling skal sanktionen være den samme, som ville blive pålagt, hvis overtrædelsen var blevet begået i den medlemsstat, der konstaterede overtrædelsen.

Selv om dette princip giver større råderum for håndhævelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransport, kan den have negative følgevirkninger, så længe medlemsstaterne anvender meget forskellige sanktioner for de samme overtrædelser. Vognmænd, som har begået en overtrædelse, foretrækker muligvis at betale sanktionen for denne overtrædelse i en medlemsstat, som pålægger meget lave bøder, frem for at risikere en meget høj bøde i en anden medlemsstat. Dette kunne give dem en konkurrencefordel frem for andre virksomheder, der opfylder bestemmelserne.

3. NATIONALE SANKTIONSSYSTEMER

Ifølge de oplysninger, som medlemsstaterne har forelagt Kommissionen, er der stor forskel på de nationale sanktionssystemer. Grundlæggende kan der skelnes mellem medlemsstater, hvis lovgivning ikke specificerer nogen forskel mellem de forskellige overtrædelser, og medlems-

stater, hvis lovgivning skelner mellem specifikke overtrædelser og anvender forskellige sanktionsniveauer for disse overtrædelser.

3.1. Systemer uden differentiering af sanktioner

Nogle medlemsstaters lovgivning fastsætter ganske enkelt maksimale og i nogle tilfælde minimale sanktionsniveauer for overtrædelser generelt. Det er derved ikke muligt at analysere sanktionerne for alvorlige overtrædelser. Nogle medlemsstater har alene oplyst Kommissionen om disse maksimale og i nogle tilfælde minimale niveauer (Det Forenede Kongerige, Irland, Luxembourg, Tjekkiet og Østrig). Malta har en fast bøde for overtrædelser (58,23 EUR).

3.2. Systemer med differentiering af sanktioner

I de øvrige medlemsstater skelnes der i lovgivningen som minimum mellem nogle forskellige former for overtrædelser, og der anvendes forskellige sanktioner for disse. Det må bemærkes, at ikke alle medlemsstater, der anvender forskellige sanktioner for forskellige overtrædelser, har flere forskellige bødeniveauer for de samme typer af overtrædelser.

3.2.1. Overtrædelser af køre-hviletidsbestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006

I nogle af medlemsstaterne med et differentieret system indeholder lovgivningen et udførligt system til kategorisering af overtrædelser af køre-hviletidsbestemmelserne som fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006. Sanktionen opdeles i to eller flere niveauer for samme type overtrædelse, og der fastsættes specifikke bøder for hvert niveau. Ifølge bestemmelserne er bøden f.eks. højere, hvis den daglige køretid overskrides med to timer, end hvis den daglige køretid kun overskrides med én time.

Tabellen i bilag I er opstillet ud fra de oplysninger, som er forelagt Kommissionen. Heri sammenlignes bøderne for de medlemsstater, der benytter differentierede sanktioner, for så vidt angår overtrædelserne af artikel 6 til 8 i forordning (EF) nr. 561/2006 således som defineret i det nye bilag III til direktiv 2006/22/EF.

Den viser også forskelle i størrelsen af de bøder, som de forskellige medlemsstater anvender. I ekstreme tilfælde kan det maksimale beløb for specifikke overtrædelser være mere end ti gange højere i ét land end et andet. En overskridelse af den daglige køretid med mere end to timer kan medføre en bøde på op til 4 600 EUR i Spanien, medens den maksimale bøde i Grækenland er 400 EUR.

Bøderne fastsættes også på forskellig vis i de forskellige medlemsstater. Grænserne udtrykkes enten i minutter eller timer, eller i procentdele. I nogle medlemsstater fastsættes der kun to niveauer, f.eks. Estland, Frankrig og Slovakiet. Andre har flere niveauer, f.eks. har Ungarn 5 niveauer for overskridelse af den daglige køretid: med 5 %, med 5-10 %, med 10-15 %, med 15-20 % eller med mere end 20 %.

I den spanske lovgivning fastsættes specifikke beløb for hver time, hvormed summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger overskrides; denne er i forordning (EF) nr. 561/2006 begrænset til 90 timer: en køretid på mere end 110 timer medfører en bøde på 1 580 EUR, og en køretid på mere end 111 timer medfører en bøde på 1 620 EUR, og i begge tilfælde tilbageholdes køretøjet.

I de tilfælde, hvor bestemmelserne indeholder mere end to niveauer, kan stigningen i bødestørrelsen enten være lineær eller progressiv. I Nederlandene er bøden for at overskride den ugentlige køretid 110 EUR pr. time, hvorimod bøden i Grækenland for at overskride den daglige køretid med to timer er mere end dobbelt så stor som bøden for at overskride den med en time.

Belgien har et særligt system til at fastsætte bødestørrelsen for overskridelse af den daglige køretid og den uafbrudte køretid, hvori der tages hensyn til to parametre. Ved en overskridelse af den daglige køretid bestemmes bødeniveauet af den længste hvileperiode i løbet af perioden med den daglige køretid. Dermed vil en overskridelse af den daglige køretid med fire timer føre til en højere sanktion (450 EUR), hvis føreren har haft en uafbrudt hviletid på mindre end tre timer, end hvis føreren har haft en uafbrudt hviletid på seks timer (310 EUR).

Når medlemsstaterne tager hensyn til sådanne forskelle mellem overtrædelser, bliver det muligt at udlede, hvad de betragter som relativt alvorlige overtrædelser. Det kan dermed konkluderes, at bestemmelserne for overtrædelse af køre-hviletidsbestemmelserne ikke er meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat i henseende til, hvilke overtrædelser må anses for at være mere alvorlige end andre, selv om der kan konstateres mindre forskelle. Som et eksempel på disse forskelle fører en overtrædelse, som ifølge kategoriseringen i det nye bilag III til direktiv 2006/22/EF ville blive betragtet som en mindre overtrædelse af bestemmelserne om pauser, i Belgien til en lavere sanktion, end det er tilfældet for en mindre overtrædelse af bestemmelserne om daglig hviletid; i Nederlandene anvendes samme sanktion for begge overtrædelser, medens sanktionen i Polen er højere.

Men generelt set er det klart, at overtrædelserne bliver mere alvorlige, jo mere køretiden overskrides, eller jo mindre den minimale hviletid overholdes.

Forskellene vedrører hovedsageligt to aspekter: de forskellige niveauer for de forskellige sanktioner og den fastsatte beløbstørrelse for overtrædelserne. Fastsættelsen af niveauerne varierer som tidligere nævnt mærkbart, idet de baseres på timer/minutter eller procentdele, og antallet af niveauer varierer. Forskellene med hensyn til beløbstørrelsen af sanktionen er meget tydelig, som det fremgår af bilag I.

3.2.2. Overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/85 (kontrolapparatforordningen)

Medlemsstaternes bestemmelser vedrørende overtrædelse af forordning (EF) nr. 561/2006 er nogenlunde tilsvarende i henseende til, hvad der betragtes som mere alvorlige overtrædelser, men dette er ikke tilfældet for overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/85.

I det omfang medlemsstaternes lovgivning indeholder forskellige kategorier af overtrædelser, afviger de generelt set fra medlemsstat til medlemsstat og også fra kategoriseringen ifølge det nye bilag III til direktiv 2006/22/EF. Af de yderligere oplysninger, som medlemsstaterne har forelagt, er der tilsyneladende ikke alene betydelige forskelle mellem de anvendte bødestørrelser, men også i den måde, hvorpå overtrædelserne kategoriseres.

Tabellen i bilag II viser forskellene i denne kategorisering. For nogle overtrædelser, der i direktiv 2006/22/EF betragtes som "meget alvorlige", anvendte nogle medlemsstater ifølge rapporteringen det laveste sanktionsniveau for overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/85. Dette er f.eks. tilfældet, når en fører er indehaver af mere end ét gyldigt førerkort (overtrædelse G7 i bilag III til direktiv 2006/22/EF). Bulgarien, Estland og Litauen anvender i dette tilfælde det laveste sanktionsniveau. Blandt andre eksempler kan nævnes tilfælde, hvor

fartskriverens indstillingsanordning ikke er anvendt korrekt, eller hvor føreren er ude af stand til at forevise førerkortets registreringer, hvis føreren er indehaver af et sådant (overtrædelse G22 eller I4).

På den anden side anvender hovedparten af medlemsstaterne ikke deres laveste sanktionsniveau for langt størsteparten af overtrædelser, der ifølge direktiv 2006/22/EF betragtes som mindre overtrædelser. Eksempelvis anvender Ungarn det højeste bødeniveau i tilfælde af, at en fører ikke medbringer tilstrækkeligt med papir til udskrifter – en mindre overtrædelse ifølge direktiv 2006/22/EF (overtrædelse G5).

Alene for overtrædelser vedrørende svig med fartskriveren (overtrædelse J1 til J3) og sager med virksomheder, som ikke opbevarer diagramark (overtrædelse G6 og G10), er kategoriseringen ensartet i et flertal af medlemsstater, idet det højeste sanktionsniveau anvendes over for disse meget alvorlige overtrædelser.

I lighed med forordning (EF) nr. 561/2006 er der stor forskel på bødestørrelserne for overtrædelserne af forordning (EØF) nr. 3821/85 – også for den maksimale bødestørrelse. Manipulation af fartskriveren straffes eksempelvis med en bøde på op til 586 EUR i Litauen, men 2 460 EUR i Polen, idet den maksimale bøde er pålagt i begge tilfælde. I andre lande kan bøden være endnu højere: i Spanien er bøden for en sådan overtrædelse 4 601 EUR, i Italien op til 6 232 EUR, og i Frankrig op til 30 000 EUR (med en yderligere mulighed for fængsling i op til 1 år).

For så vidt angår overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/85 kan det derfor konkluderes, at ikke alene varierer den anvendte bødestørrelse for alvorlige overtrædelser i betydelig grad fra medlemsstat til medlemsstat; dette er også tilfældet for kategoriseringen, dvs. definitionen af, hvad der betragtes som en alvorlig overtrædelse.

4. KONKLUSION

Bestemmelserne om sanktioner for alvorlige overtrædelser af de sociale bestemmelser varierer betragteligt fra medlemsstat til medlemsstat med hensyn til typer af sanktioner, bødernes beløbstørrelse og kategoriseringen af overtrædelser.

Alle medlemsstater anvender bøder som sanktion, men de har ikke alle indført bestemmelser om f.eks. tilbageholdelse af køretøjet eller fængsling. I nogle medlemsstater er det muligt at frakende førerens kørekort eller førerkort.

Betragtes medlemsstaternes inddeling af de forskellige typer og niveauer af overtrædelser, bliver situationen endnu mere kompleks. Disse bøders beløbstørrelse varierer betragteligt fra medlemsstat til medlemsstat – i ekstreme tilfælde med en faktor 10. Disse forskelle kan kun delvist forklares ved socioøkonomiske forskelle, som gør den samme bøde rimelig forhold til overtrædelsen og giver den en afskrækkende virkning i ét land, men ikke nødvendigvis i et andet.

For overtrædelser af køre-hviletidsbestemmelser står det forholdsvis klart, hvilke overtrædelser må betragtes som mere alvorlige end andre, men derimod er der stor variation i medlemsstaternes kategorisering af overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/86. Nogle overtrædelser betragtes som alvorlige i ét land, men ikke nødvendigvis i et andet.

Desuden svarer sanktionerne for overtrædelse af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 i mange medlemsstater ikke til Fællesskabets retningslinjer for så vidt angår kategoriseringen af overtrædelser, jf. Kommissionens direktiv 2009/5/EF om ændring af bilag III til direktiv 2006/22/EF.

For førere og virksomheder, som udfører international transport, er det derfor meget vanskeligt at få klar besked om alvorsgraden af de mulige overtrædelser i tilfælde af manglende overholdelse af visse bestemmelser i forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EØF) nr. 3821/85, idet forskellene på sanktionerne i de forskellige medlemsstater giver anledning til forvirring.

Efter Kommissionens opfattelse er denne situation, som følger af lovgivernes beslutninger, utilfredsstillende med hensyn til lige vilkår for førere og virksomheder. Det nye bilag til direktiv 2006/22/EF, som er indført ved Kommissionens direktiv 2009/5/EF, danner et grundlag for en fælles forståelse af, om en overtrædelse bør betragtes som alvorlig eller ej. Medlemsstaterne tilskyndes til at tage de nødvendige skridt for at fastsætte en mere harmoniseret anvendelse af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport og derigennem forbedre overholdelsen af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport.

Kommissionen vil arbejde videre med dette emne, bl.a. ved at støtte en dialog mellem medlemsstaterne angående den nationale fortolkning og anvendelse af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport via det udvalg, som er nedsat i forordning (EF) nr. 561/2006, og under hensyn til grænserne for den kompetence, som medlemsstaterne og lovgiverne har besluttet at overdrage til Kommissionen.

BILAG I

Oversigt over de bøder, der pålægges for overtrædelser af artikel 6 til 9, i forordning (EF) nr. 561/2006 i medlemsstater, der i deres lovgivning har fastsat forskellige bødestørrelser for forskellige alvorsgrader af overtrædelser

Nr.	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK		
B	Køretider																	
B1	Art. 6, stk. 1	Overskridelse af den daglige køretid på 9 timer (t), hvis det ikke er tilladt at forlænge til 10t	9t<...<10t			X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991	
B2			10t<...<11t			X	80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/t	441-588	150	<991	
B3			11t<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652	
B4		Overskridelse af den forlængede daglige køretid på 10t, hvis forlængelse er tilladt	10t<...<11t			X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991	
B5			11t<...<12t			X	80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/t	441-588	150	<991	
B6			12t <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652	
B7		Art. 6, stk. 2	Overskridelse af den ugentlige køretid	56t<...<60t			X	100/t	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/t	/	/	150	<991
B8				60t<...<70t			X	100/t	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/t	/	/	150	<991
B9				70t<	X			100/t	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/t, <1100	/	/	150	<1652

⁷ Ifølge Kommissionens direktiv 2009/5/EF om ændring af bilag III til direktiv 2006/22/EF: VSI = Meget alvorlig overtrædelse / SI = Alvorlig overtrædelse / MI = Mindre overtrædelse.

⁸ Ungarn: Idet kategoriseringen bygger på procentdele, svarer kategorierne ikke præcist til den harmoniserede kategorisering.

⁹ Slovenien: Bøder til førere.

Nr.	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B10	Art. 6, stk. 3	Overskridelse af summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger	90t<...<100t			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/t	294-441	150	<991	
B11			100t<...<112t30			X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/t, <1100	294-441	150	<991	
B12			112t30<	X			/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/t, <1100	294-441	150	<1652	
C Pauser																	
C1	Art. 7	Overskridelse af uafbrudt køretid	4t30<...<5t			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5t<...<6t			X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46	441-588	120-250	<991
C3			6t<	X			120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980	+61/30min	588-1470	250-600	<1652
D Hviletider																	
D1	Art. 8, stk. 2	Utilstrækkelig daglig hviletid på mindre end 11t, hvis en reduceret daglig hviletid ikke er tilladt	10t<...<11t			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8t30<...<10t			X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/t	441-735	150	<991
D3			<8t30	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6t: 1500	1677	<8t: 220-1980		588-1470	150	<1652
D4		Utilstrækkelig reduceret daglig hviletid på mindre end 9t, hvis en reduktion er tilladt	8t<...<9t			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7t<...<8t			X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/t	441-735	150	<991
D6			...<7t	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6t: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652

Nr.	RETS-GRUNDLAG	TYPE AF OVERTRÆDELSE	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
D7		Utilstrækkelige opdeltede daglige hviletider på mindre end 3t+9t	3t+8t<...<9t			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3t+7t<...<8t		X		50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/t	441-735	150	<991
D9			3t+[...<7t]	X			50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6t: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Art. 8, stk. 5	Utilstrækkelige daglige hviletider på mindre end 9t for flermandsbetjening	8t<...<9t			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7t<...<8t		X		/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/t	/	150	<991
D12			...<7t	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6t: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Art. 8, stk. 6	Utilstrækkelig reduceret ugentlig hviletid på mindre end 24t	22t<...<24t			X	100/1t	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/t	15 for >23t, der- efter +30/t	294-441	150	<991
D14			20t<...<22t		X		100/1t	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/t		294-441	150	<991
D15			...<20t	X			100/1t	<383	/	/	<1500	1677	110/t, <1100		294-441	150	<1652
D16		Utilstrækkelig ugentlig hviletid på mindre end 45t, hvis en reduceret ugentlig hviletid ikke er tilladt	42t<...<45t			X	100/1t	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/t	15 for >44t, der- efter + 30/t	294-441	150	<991
D17			36t<...<42t		X		100/1t	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/t		294-441	150	<991
D18			...<36t	X			100/1t	<383	/	1501-4600	<20t: <1500	1677	110/t, <1100		294-441	150	<1652

*: Afhængig af hviletiden

§: Afhængig af, hvilken pause der er holdt

‡: I tilfælde af retsforfølgning er det maksimale beløb 750 EUR.

BILAG II

Overblik over kategoriseringen af overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/85 blandt medlemsstater, der har forelagt yderligere oplysninger om, hvilke sanktioner der anvendes for disse overtrædelser

Nr.	Art	TYPE AF OVERTRÆDELSE	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		Antal fastsatte kategorier:	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Montering af kontrolapparatet														
F1	3.1	Der er ikke installeret og anvendt et typegodkendt kontrolapparat	VSI													
G		Anvendelse af kontrolapparat, førerkort eller diagrammark														
G1	13	Kontrolapparatet fungerer ikke rigtigt (f.eks. kontrolapparatet er ikke inspiceret, kalibreret og plomberet korrekt)	VSI													
G2		Kontrolapparatet er ikke anvendt korrekt (der anvendes ikke et gyldigt førerkort, tilsigtet misbrug, ...)	VSI													
G3	14.1	Der medbringes ikke et tilstrækkeligt antal diagrammark	SI													
G4		Diagrammarkmodellen er ikke godkendt	SI													
G5		Der medbringes ikke tilstrækkeligt med papir til udskrifter	MI													
G6	14.2	Virksomheden opbevarer ikke diagrammark, udskrifter og overførte data	VSI													
G7	14.4	Føreren er indehaver af mere end ét gyldigt førerkort	VSI													
G8	14.4	Der anvendes et førerkort, som ikke er førerens eget, gyldige kort	VSI													
G9	14.4	Der anvendes et beskadiget eller udløbet førerkort	VSI													
G10	14.5	Registrerede og opbevarede data står ikke til rådighed i mindst 365 dage	VSI													
G11	15.1	Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagrammark eller førerkort, men data kan aflæses	MI													
G12		Der anvendes tilsmudsede eller beskadigede diagrammark eller førerkort, og data kan ikke aflæses	VSI													
G13		Der er ikke ansøgt om erstatning for beskadigede, uanvendelige, bortkomne eller stjålne førerkort inden for 7 kalenderdage	SI													
G14	15.2	Ukorrekt anvendelse af diagrammark/førerkort	VSI													
G15		Ikke-autoriseret udskiftning af diagrammark eller førerkort, som påvirker registreringen af relevante data	VSI													
G16		Ikke-autoriseret udskiftning af diagrammark eller førerkort, uden at dette påvirker registreringen af relevante data	MI													
G17		Diagrammark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, men ingen data er bortkommet	MI													
G18		Diagrammark eller førerkort dækker en længere periode, end det var hensigten, og data er bortkommet	VSI													
G19		Påkrævede manuelle registreringer er ikke foretaget	VSI													
G20		Det korrekte diagrammark anvendes ikke, eller førerkortet er ikke anbragt korrekt i kortlæseren (flermåndsbetjening)	VSI													
G21	15.3	Den tid, der registreres på arket, stemmer ikke overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret	SI													
G22		Indstillingsanordningen er ikke anvendt korrekt	VSI													

¹⁰ Ifølge Kommissionens direktiv 2009/5/EF om ændring af bilag III til direktiv 2006/22/EF: VSI = Meget alvorlig overtrædelse / SI = Alvorlig overtrædelse / MI = Mindre overtrædelse.

Nr.	Art	TYPE AF OVERTRÆDELSE	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
H		Anførte oplysninger														
H1	15.5	Efternavn er ikke anført på diagramarket	VSI													
H2		Fornavn er ikke anført på diagramarket	VSI													
H3		Dato for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet	SI													
H4		Sted for begyndelsen eller slutningen af arkets benyttelse er ikke angivet	MI													
H5		Registreringsnummer er ikke anført på diagramarket	MI													
H6		Kilometertællerens stand (start) er ikke noteret på diagramarket	SI													
H7		Kilometertællerens stand (slut) er ikke noteret på diagramarket	MI													
H8		Tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj, er ikke anført på diagramarket	MI													
H9	15.5a	Nationalitetsmærke er ikke indlæst i kontrolapparatet	MI													
I		Afgivelse af oplysninger														
I1	15.7	Nægte at underkaste sig kontrol	VSI													
I2	15.7	Ude af stand til at forevise registreringer for samme dag	VSI													
I3		Ude af stand til at forevise registreringer for de foregående 28 dage	VSI													
I4		Ude af stand til at forevise førerkortets registreringer, hvis føreren er indehaver af et sådant	VSI													
I5		Ude af stand til at forevise manuelle registreringer og udskrifter for den indeværende uge og de foregående 28 dage	VSI													
I6		Ude af stand til at forevise førerkort	VSI													
I7		Ude af stand til at forevise udskrifter for den indeværende uge og de foregående 28 dage	VSI													
J		Svig														
J1	15.8	Optegnelserne på diagramark, de data, der er oplagret i kontrolapparatets eller førerkortets datalager, eller udskrifter fra kontrolapparatet er forfalsket, fjernet eller ødelagt	VSI													
J2		Kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet er manipuleret således, at de registrerede og/eller udprintede data kunne forfalskes	VSI													
J3		I køretøjet findes indretninger, som kunne anvendes til at forfalske data og/eller udskrifter (omskifter/wire ...)	VSI													
K		Driftsforstyrrelse														
K1	16.1	Reparation er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted	VSI													
K2		Reparationen er ikke foretaget undervejs	SI													
L		Manuelle registreringer på udskrifter														
L1	16.2	Føreren noterer ikke alle oplysninger for de tidsgrupper, som ikke registreres, så længe kontrolapparatet udviser driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion	VSI													
L2		Førerkortnummer og/eller navn og/eller kørekortnummer er ikke angivet på det særlige ark	VSI													
L3		Det særlige ark er ikke underskrevet	SI													
L4	16.3	Bortkomst eller tyveri af førerkort er ikke formelt anmeldt til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor tyveriet fandt sted	VSI													

	Meget alvorlig overtrædelse
	Alvorlig overtrædelse
	Mindre overtrædelse

BILAG III

Oversigt over medlemsstaternes retsforskrifter

MEDLEMS-STAT	RETSFORSKRIFTER
Østrig	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgien	Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007
Bulgarien	Chapter 8 of Road Transport Act
Cypern	Monitoring of the Driving and Rest Hours of Drivers of Certain Vehicles Act 2007 (Law 86(I)/2007)
Den Tjekkiske Republik	§35 of the Act No. 111/1994 Coll., on Road Transport as amended and the Act No. 200/1990 Coll., on offences as amended
Tyskland	Fahrpersonalgesetz (ændret den 6.7.2007)
Danmark	Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport BEK nr. 328 af 28.3.2007, jf. lovbekendtgørelse nr. 1100 af 8.11.2006
Estland	Amendments to the Traffic Act adopted by the Estonian Parliament on 20 September 2007
Grækenland	Law 3446/2006 on the organisation and operation of vehicle traffic control authorities – reforms concerning passenger transport and other provisions (Government Gazette 49/A)
Spanien	Resolution of 19 April 2007 (BOE 10-05-2007) and Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Finland	Road traffic act and Vehicles act
Frankrig	Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Ungarn	§20 (1) of law no. 1/1988 as last amended and §1 of government decree 557/2007 (III.31)
Irland	European Communities (Road Transport)(Working Conditions and Road Safety) Regulations 2008 (S.I. No. 62 of 2008)

Italien	Highway Code and Law 286/2006 of 29.11.2006
Litauen	Article 142 and 1424 of the Lithuanian Administrative Infringement Code
Luxembourg	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Letland	Administrative Offences Code
Malta	Motor Vehicles (Carriage of Goods by Road) Regulations (65.19)
Nederlandene	Policy rules in respect of imposing fines under the Working Hours Act and Working hours (Transport Workers) Decree (road transport)
Polen	Road Transport Act of 6 September 2001 Act of 29 July 2005 on the digital tachograph system
Portugal	Endnu ikke vedtaget
Rumænien	Ordonanta de guvern Nr 37/2007
Slovenien	Act on Working Time and Compulsory Rest Periods of Persons Performing Mobile Road Transport Activities and on Recording Equipment in Road Transport
Slovakiet	Act on working time in transport
Sverige	Ordinance (2004:865) on driving times, rest periods and tachographs, etc.
Det Forenede Kongerige	Part VI of the Transport Act 1968 (as amended)