



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.02.2000
KOM(2000) 84 endelig

NITTENDE BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 1995-96 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

NITTEDE BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen i 1995-96 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

Indholdsfortegnelse

Resumé	3
1. Indledning	5
2. Nationale initiativer	
2.1 Lovgivningsforanstaltninger	5
2.2 Administrative foranstaltninger	5
3. Sanktioner	
3.1 Størrelse	6
3.2 Ændringer	7
4. Forbindelser og samarbejde mellem medlemsstaterne	
4.1 Samordnet kontrol	8
4.2 Udveksling af oplysninger	8
5. Oversigtstabeller	
5.1 Kontrol: oversigt	9
5.2 Overtrædelser: oversigt	10
6. Konklusioner og bemærkninger	
6.1 Medlemsstaternes konklusioner og bemærkninger	11
6.2 Kommissionens konklusioner og bemærkninger	13
Bilag A Tabel over sanktioner	19
Bilag B Statistiske data	
1. Referenceperiode	20
2. Beregning af det minimale antal tilfælde, hvor kontrol skal foretages	20
3. Kontrol	
3.1 Antal tilfælde af vejkontrol	21
3.2 Antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos virksomheden	22
3.3 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret på vejen	23
3.4 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret hos virksomhederne	24
4. Overtrædelser	
4.1 Artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3820/85: køretider	25
4.2 Artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3820/85: pauser	27
4.3 Artikel 8 i forordning (EØF) nr. 3820/85: hviletider	29
4.4 Artikel 14 i forordning (EØF) nr. 3820/85: fartplan og arbejdstidsplan	31

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 1995-96. Rapporten bygger på statistikker fra medlemsstaterne og indeholder også deres syn på gennemførelsen.

Alle medlemsstater har sendt Kommissionen oplysninger om den pågældende periode. Nogle har dog først gjort det efter at være blevet truet med en overtrædelsesprocedure. Østrig og Italien, som ikke leverede noget bidrag til den sidste rapport, sendte oplysningerne ved denne lejlighed, selv om Østrig først gjorde det i 1996. De græske statistikker blev uheldigvis ikke indsendt i en form, der kunne benyttes i denne rapport, og kunne derfor ikke medtages. I almindelighed var der sket fremskridt med hensyn til at levere oplysningerne i standardform, men nogle medlemsstater opgiver stadig kun de samlede tal, og bidragene er heller ikke ensartede. Det har endnu engang forsinket rapportens udarbejdelse og vanskeliggjort en indgående og effektiv sammenligning.

Statistikkerne viser, at det samlede antal overtrædelser igen er vokset, men at vægten har forskudt sig. Mens overtrædelser af hvileperioderne stadig viser en nedadgående tendens fra 41% i 1991-92 til 28% i 1995-96, er den samlede procentdel overtrædelser i forbindelse med pauser derimod vokset fra 20% i 1991-92 til 29% i 1995-96, og der har på det seneste været en tilsvarende stigning i overtrædelse af køretiderne og, omend i mindre omfang, af fartplaner og arbejdstidsplaner. Overtrædelse af køretidsreglerne udgør nu det største antal overtrædelser. Statistikkerne synes at afspejle det voksende pres på førerne for at få dem til at køre længere end tilladt og se bort fra det minimale antal pauser, forordningen foreskriver.

Antallet af afslørede overtrædelser viser en forskellig tendens fra det ene land til det andet. I de fleste af medlemsstaterne er antallet af overtrædelser vokset (i Danmark, Finland, Tyskland, Luxembourg, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige), mens det er faldet i andre (Belgien, Frankrig, Irland, Nederlandene). Tyskland indberetter stadig langt det største antal overtrædelser (80% af samtlige overtrædelser), og det har også det største antal samlede overtrædelser i forhold til det samlede antal kontrollerede arbejdsdage, hvad der tyder på en målrettet håndhævelsespraksis.

Antallet af kontroltilfælde er også denne gang forskelligt fra det ene land til det andet. Det er vokset igen i de fleste af medlemsstaterne. I andre som f.eks. Tyskland, Luxembourg og Irland er det faldet - og da disse lande allerede uden vanskelighed kommer op over det minimale antal forlangte tilfælde, strider denne nedgang ikke mod deres nuværende forpligtelser over for Fællesskabet. Faktisk viser de forelagte statistikker, at alle medlemsstaterne undtagen Portugal nu opfylder den grundlæggende norm på 1%, og at Danmark, Tyskland og Spanien stadig fastholder et kontrolniveau på over 2%.

Medlemsstaterne har taget forskellige initiativer. Frankrig har skærpet sine sanktioner betydeligt. Kørselsforbud benyttes i stigende grad som sanktion både i Frankrig og Tyskland. Håndhævelsesorganerne i Benelux har taget flere initiativer for at fremme en større informationsudveksling og skabe en fælles opfattelse af håndhævelsens udførelse.

Indførelse af arbejdstidslovgivning vil supplere forordningen. Håndhævelse af disse bestemmelser vil medføre et behov for en klar forståelse af håndhævelsesmyndighedernes fortolkning af dem, og Kommissionen vil søge at fremme en fælles fortolkning i alle medlemsstaterne.

Også indførelsen af den digitale fartskriver nærmer sig. Den vil skabe mulighed for en mere omfattende håndhævelse. Kommissionen har nu modtaget reaktioner fra de fleste af medlemsstaterne i forbindelse med spørgsmålet om ensartet og effektiv håndhævelse af forordningen og vil udarbejde en rapport, som beskriver den positive udvikling nogle steder og de åbenlyse uoverensstemmelser mellem medlemsstaterne, f.eks. når det gælder sanktioner. Forslag til forbedringer fremsættes måske også.

Kommissionen vil kort sagt

- søge at få medlemsstaterne til at forbedre indleveringen af oplysninger
- vurdere håndhævelsens effektivitet og ensartethed i en rapport, som alt efter behov skal ledsages af forslag.

1. INDLEDNING

Denne rapport, der omfatter tidsrummet 1995-96, er den tredje i en række nye rapporter fra Kommissionen, som udelukkende drejer sig om forordning (EØF) nr. 3820/85¹. De anvendte oplysninger er blevet leveret af medlemsstaterne ved hjælp af den standardformular, som blev indført ved beslutningen af 22. februar 1993².

Selv om de fleste af medlemsstaterne har indsendt deres oplysninger i en udformning, der ligger tæt på standardformularen, er deres bidrag stadig ikke helt ensartede, og nogle af oplysningerne har været fragmentariske, ufuldstændige eller, som det var tilfældet med Grækenland, fra forskellige referenceperioder. Forsinkelser af indsendelsen er blevet begrænset, men kun fordi Kommissionen har truet med overtrædelsesprocedurer.

På grund af standardformularen og fordi denne rapport har samme udformning som den forrige, er det imidlertid lettere at sammenligne statistikkerne med den forrige periodes statistikker. Rapporten beskriver også initiativer, som medlemsstaterne har givet meddelelse om, og medtager den seneste udvikling på fællesskabsplan.

2. NATIONALE INITIATIVER

2.1. Lovgivningsforanstaltninger

Østrig oplyste, at det havde indført forordning (EØF) 3820/85 ved hjælp af § 102, 11a-11d i Kraftfahrgesetz (lov om motorkøretøjer), Arbeitszeitgesetz (lov om arbejdstidsregler) og Arbeitsruhegesetz (lov om hvileperioder).

I Tyskland blev "Fahrpersonalgesetz" (lov om kørselspersonale) ændret i august 1997- bestemmelserne for bøder blev overført til "Fahrpersonalverordnung" (forordning om kørselspersonale). Forordningen, der også indeholder nationale undtagelser i henhold til artikel 13 i forordning (EØF) nr. 3820/85, er blevet ændret efter ratificeringen af den anden og tredje ændring af AETR-aftalen (fartskrivere i stedet for en logbog). Forordningens bestemmelser gælder nu også for registrering af køre- og hviletider i forbindelse med køretøjer med en tilladt totalvægt på mellem 2,8 og 3,5 tons og håndhæves på tilsvarende måde.

2.2. Administrative foranstaltninger

I Østrig har arbejdsinspektoratet anlagt i alt 891 straffesager i forbindelse med sociale bestemmelser på vejtransportområdet. Der er blevet opkrævet bøder på i alt 519 335 euro.

I Belgien er der blevet ansat 8 nye inspektører for at styrke håndhævelsen.

I Finland foreslår regeringen, at told- og grænsekontrollen inddrages som ekstra håndhævelsesorgan.

¹ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

² EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

I Frankrig fik Kommissionerne for Administrative Sanktioner i 1995 og 1996 forelagt 158 sager om alvorlige og gentagne transportovertrædelser, herunder arbejdsforhold og færdselsbestemmelser. Sanktionerne omfattede midlertidig eller permanent inddragelse af nogle af transporttilladelserne eller dem alle. Således er 385 fællesskabstilladelser og 322 transporttilladelser blevet permanent inddraget og 229 fællesskabstilladelser og 243 transporttilladelser midlertidigt inddraget.

Den franske premierminister underskrev den 26. september 1996 et ministerielt cirkulære, som skal samordne og målrette håndhævelsesmyndighedernes kontrol. Håndhævelsespersonalet er blevet forøget med 44 ansatte, der er blevet indført vedvarende specialuddannelse for håndhævelsespersonalet, computerne er blevet forbedret, og der er blevet indført nye færdselsforanstaltninger.

I Tyskland fik 9 252 persontransportvirksomheder og 198 677 vejtransportvirksomheder pålagt betingede bøder. 6 517 persontransportvirksomheder og 176 131 vejtransportvirksomheder fik bødeforlæg. 2 054 persontransportvirksomheder og 106 794 vejtransportvirksomheder fik forbud mod at fortsætte turen. Det fremgår heraf at antallet af sanktioner, som indebærer kørselsforbud, er vokset betydeligt.

Den nederlandske regering var vært for et uformelt internationalt ekspertmøde i Haag den 16. og 17. september 1996, hvor man skulle undersøge, hvordan de europæiske bestemmelser for køre- og hviletider for erhvervschauffører er blevet gennemført, og hvorledes overtrædelser straffes i de forskellige medlemsstater. Seminaret viste sig at være en værdifuld lejlighed til meningsudveksling.

I Det Forenede Kongerige blev der i 1995 og 1996 stadig lagt stærk vægt på at koncentrere håndhævelsen omkring bestemte lokaliteter og om mistænkte chauffører og transportvirksomheder foruden den rutinemæssige kontrol af chaufførernes overholdelse af køre- og hviletider. I mange tilfælde indgik der oplysninger, som var indsamlet ved "skjult kontrol", hvor et køretøjs brug og position registreres uden chaufførens viden og efterfølges af en grundig kontrol af chaufførens diagramark for at se, om alle oplysninger er blevet registreret. Det bidrager til at afsløre systematisk overtrædelse af forordningens bestemmelser. Der indsamles yderligere statistisk materiale i forbindelse med politiets håndhævelsesaktiviteter, og det vil bidrage til at give et mere fuldstændigt billede af håndhævelsen i Det Forenede Kongerige.

3. SANKTIONER

3.1. Størrelse

Fem medlemsstater (Østrig, Danmark, Finland, Irland og Det Forenede Kongerige) har sendt Kommissionen oplysninger om størrelsen af de sanktioner, der pålægges for overtrædelse af forordningen. Det fremgår, at bødestørrelserne stadig er vidt forskellige mellem medlemsstaterne (se bilag A).

I Østrig ligger bøderne mellem 37 og 2 204 euro.

I Danmark får chaufføren en bøde på 53 euro og transportvirksomheden en bøde på 132 euro for hver overtrædelse af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr.

3820/85 og 3821/85. Der kan imidlertid også pålægges bøder, som afspejler forseelsens art og alvor.

I Finland gælder sanktionerne chaufføren eller arbejdsgiveren afhængigt af den pågældende forseelse. Overtrædelser straffes med en "dagbøde", som svarer til 33,3% af den daglige personlige indkomst med sociale fradrag. Sanktionerne varierer efter forseelsens art. Straffen for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne ligger mellem 6 og 12 "dagbøder". F.eks. koster det 8 "dagbøder" at undlade at bruge diagramark og 6 "dagbøder" at overtræde reglerne for brug af diagramark osv.

I Irland er den største bøde på 1 266 euro og/eller seks måneders fængsel.

I Det Forenede Kongerige ligger de største bøder, der i 1995/96 kunne pålægges både chauffører og de ansvarlige for overtrædelse af køretids- og fartskriverbestemmelserne, mellem 1 299 og 6 494 euro. Den største bøde på 6 494 euro blev idømt i Nordirland den 3. juni 1996. Ud over bøde kan forfalskning af diagramark og ændring eller forfalskning af fartskriverens forsegling medføre straf på op til to års fængsel.

3.2. Ændringer

I Frankrig er forordningen om alvorlige overtrædelser blevet indføjet i loven "loi no. 95-96" med virkning fra den 1. februar 1995. Der er i denne lov blevet indført nye sanktioner, og andre er blevet skærpet: overtrædelse af fartskriverbestemmelserne medfører strengere straffe med bøde på helt op til 30 489 euro og et års fængsel ved strafskyldighed. Disse sanktioner gælder også forseelser, som består i manipulering med fartbegrænsningsanordningerne.

Dekret nr. 95-602 af 5. maj 1995 skærper også sanktionerne for alvorlig overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne og for en række forseelser i forbindelse med anvendelsen af diagramark. Der pålægges nu en bøde på ca. 1 517 euro i stedet for 758 euro for sådanne forseelser. Dekret nr. 95-601 af 5. maj 1995 skærper også straffen for at nægte at indstille kørslen efter påbud. Det nuværende sanktionssystem vil blive udvidet med endnu en sanktion, som består i administrativt kørselsforbud.

I Nordirland er de gældende bøder i 1995 og 1996 blevet forhøjet. De er fastsat i "Road Traffic (Northern Ireland) Order 1981" (Den nordirske forordning om vejtrafik) og "Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations (Northern Ireland) Order 1981" (den nordirske forordning om kontrolapparater i passager- og lastkøretøjer), ændret den 3. juni 1996 ved "European Communities Road Traffic and Vehicles - Passenger and Goods Vehicles - (Recording Equipment) Regulations (Northern Ireland) 1996" (forordning om indførelse af Det Europæiske Fællesskabs bestemmelser for kontrolapparater i passager- og lastkøretøjer i Nordirland).

4. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLEM MEDLEMSSTATERNE

Skønt dette spørgsmål ikke indgår direkte i standardformularen, har en række medlemsstater fremsat bemærkninger om kontrollen og om udvekslingen af oplysninger.

4.1. Samordnet kontrol

Direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 opfordrer til udveksling af oplysninger og gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med udførelsen af håndhævelsesforanstaltninger.

I Danmark var kontrollen i 10 tilfælde samordnet med andre medlemsstater: i 7 tilfælde med Tyskland og i 3 med Sverige. Kontrollen blev foretaget på vilkårligt udvalgte køretøjer, som krydsede grænsen til Danmark ved Padborg, og vilkårligt udvalgte køretøjer, der ankom til Danmark via havnen i Helsingør. Kontrollen blev i hvert enkelt tilfælde udført i løbet af et tidsrum på 8 timer. Der blev kontrolleret 1 170 køretøjer og registreret 222 overtrædelser, hvoraf 29 var overtrædelser af forordning (EØF) 3820/85. Også Sverige bekræfter, at det har udført samordnet kontrol sammen med sine skandinaviske naboer.

Luxembourg op giver, at det regelmæssigt har foretaget samordnet kontrol sammen med de omkringliggende medlemsstater, f.eks. Benelux, Tyskland, Frankrig og Det Forenede Kongerige. De forskellige organer i medlemsstaterne aftaler en fælles dato og tilrettelægger kontrollen. Aktiviteterne udføres derpå i princippet på den samme dato mellem kl. 3 og kl. 15.

I Nordirland har inspektørerne i tre tilfælde udført kontrolaktiviteter sammen med embedsmænd fra Republikken Irland.

4.2. Udveksling af oplysninger

Danmark meddelte, at det har udvekslet oplysninger med 11 andre medlemsstater. Sverige angav, at det havde udvekslet oplysninger med alle sine skandinaviske nabolande. Luxembourg nævnte, at der hvert kvartal afholdes møder mellem Benelux-landene, hvor der udveksles oplysninger og udarbejdes fælles holdninger. Belgien tilføjede, at der var taget adskillige initiativer inden for Benelux og sammen med Frankrig og Tyskland for at udvikle en bedre informationsudveksling om spørgsmål som f.eks. alvorlige forseelser, der begås af egne transportvirksomheder i andre medlemsstater. For tiden var de i fællesskab i færd med at overveje metoder til ensartet udveksling af oplysninger, og passende sanktioner over for sådanne virksomheder. Belgien anmodede om, at disse initiativer blev samordnet af Den Europæiske Union.

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 (1)	277 205	296 491	59 194	355 685	128%
Belgien (2)	675 400	476 387	332 437	808 824	120%*
Danmark (3)	198 000			517 348	261%
Finland	191 400		-	339 500	177%
Frankrig	2 505 000	3 534 451	532 742	4 067 193	162%
Tyskland	3 638 942	9 056 565	5 749 819	14 806 384	407%
Grækenland					
Irland	587 199	703 361	58 981	762 342	130%
Italien	2 589 221	3 187 139	307 476	3 494 615	135%
Luxembourg	65 682	56 979	27 607	84 586	129%
Nederlandene	538 690	661 498	82 256	73 754	138%
Portugal (4)	591 250	195 641	26 350	221 991	38%
Spanien	1 680 000	4 049 034	410 902	4 459 936	265%
Sverige	400 000	348 187	59 824	408 011	102%
Det Forenede Kongerige (5)	2 008 698	3 347 874	126 305	3 474 179	173%*

Note

- (1) Fra 1. januar 1996 til 31. december 1996
- (2) I tabel 5.1 og tabel 3.1 - 3.4 i bilag B mangler tallene for kontrol, som er foretaget af gendarmeriet, finansministeriet (toldvæsenet) og arbejdsministeriet
- (3) Kontrolstatistikken skelner ikke mellem egne og andre statsborgere, men begge dele indgår i det samlede antal (d).
- (4) I tabel 5.1 og i tabel 3.1 - 3.4 i bilag B indgår ikke statistik over kontrol, som er blevet foretaget af arbejdsinspektoratet og gendarmeriet. De giver derfor kun et ufuldstændigt billede af håndhævelsesaktiviteterne.
- (5) Disse tal omfatter ikke håndhævelsesaktiviteter, som er blevet udført af politiet.

* Hvis forholdet mellem kontrol og afslørede overtrædelser for det enkelte land anvendes på de uspecificerede overtrædelser, Belgien og Det Forenede Kongerige har opgivet (se tabel 5.2), vil det indebære, at det samlede antal kontrollerede arbejdsdage, bliver henholdsvis 3 661 350 og 12 876 954 i alt, og det vil derfor betyde, at kontrolprocenten skal justeres til 542% for Belgiens vedkommende og 641% for Det Forenede Kongeriges.

5.2. Overtrædelser: oversigt

Antal registrerede overtrædelser: artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85

Oversigt efter medlemsstat

Medlemsstat	PASSAGERER				GODS				I alt
	Egne statsborgere	EØF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt	Egne statsborgere	EØF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt	
Østrig	1,859	217	67	284	13,790	3,679	1,627	5,306	21,239
Belgien *	239	417	9	426	2,567	4,146	138	4,284	*7,516
Danmark	489		-	-	6,227		-	-	6,716
Finland					1,515				1,515
Frankrig (1)									45,132
Tyskland	37,289	4,076	1,029	5,105	691,558	148,275	65,522	210,797	944,749
Grækenland									
Irland	404	24	2	26	6,376	214	1	215	7,021
Italien	1,939	99	83	182	23,352	1,053	177	1,230	26,703
Luxembourg	4	20	1	21	121	434	2	436	582
Nederlande	1,021	34	-	34	10,887	1,613	71	1,684	13,626
Portugal	598	66	13	79	5,490	250	29	279	6,446
Spanien	81,751	340	-	340					82,091
Sverige	729	256	21	277	1,333	892	99	991	3,330
Det Forenede Kongerige **	733	20	31	51	11,304	860	73	933	13,021

Note

(1) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem bosiddende og ikke bosiddende. Der foreligger ikke detaljerede tal for overtrædelser fordelt på passager- og godstransport.

* Følgende tal for afslørede overtrædelser indgår ikke i ovenstående tabel og heller ikke i tabel 4.1 - 4.4 i bilag B, da de ikke var tilstrækkeligt klassificerede:

I alt

Gendarmeriet: 22,260
 Finanministeriet: 3,988
 Arbejdsministeriet: 260

I alt 26,508

** Følgende tal for afslørede overtrædelser er ikke medtaget i ovenstående tabel og heller ikke i tabel 4.1 - 4.4 i bilag B, da de ikke var tilstrækkeligt klassificerede: UK's politistyrke: 35 241 (1995-96).

Antal registrerede overtrædelser: artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85
Oversigt efter overtrædelseskategori (omfatter passager- og godstransport, egne statsborgere, EØF og tredjelande)

Artikel	Overtrædelsens art	Antal overtrædelser***
6	Køretider	442,157
7	Pauser	337,938
8	Hviletider	330,570
14	Fartplan og arbejdstidsplan	46,268
I ALT		1,150,218

*** Omfatter ikke uspecificerede tal (Østrig – 21,239; Finland – 1,515)

6. KONKLUSIONER OG BEMÆRKNINGER

6.1. Medlemsstaternes konklusioner og bemærkninger

Belgien konkluderede på grundlag af sine statistikker, at overtrædelser af køre- og hviletiderne stadig er de mest almindelige blandt chaufførerne. Ca. 40% af forseelserne inden for vejtransport drejer sig om overtrædelse af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85. Tal for første halvår 1997 tyder endda på, at de er vokset til 42%. Belgien overvejer derfor at hæve sit bødeniveau. Et udkast til et nyt lovforslag er blevet rundsendt til alle berørte parter, og man håber trods forsinkelser at færdiggøre det snart. Belgien fremhævede, at antallet af kontrollerede arbejdsdage er vokset, fordi der er blevet ansat otte nye inspektører.

Frankrig rapporterede, at antallet af tilfælde hvor der i 1996 blev foretaget kontrol på vejen og hos virksomhederne, og antallet af køretøjer er blevet beregnet ved hjælp af to forskellige beregningssystemer, og at de benyttede tal ikke dækker de samme statistiske områder. Det har ført til en undervurdering af resultaterne for 1996. Mens antallet af køretøjer, som er blevet kontrolleret på vejen, i 1996 faldt i forhold til 1995, er antallet af kontrollerede arbejdsdage på vejen og hos virksomhederne i begge tilfælde vokset med 2%. Forholdet mellem antallet af kontrollerede arbejdsdage og det minimale antal arbejdsdage, som skal kontrolleres, skulle derfor forøges til 163%. 75% af de forseelser, der var blevet afsløret på vejen, var overtrædelser af forordning (EØF) 3820/85.

Finland oplyste, at der ikke var blevet skelnet mellem kontrol af godstransport og kontrol af passagertransport. Kontrollen havde dog hovedsagelig drejet sig om godstransport. Kontrollerede passagertransportkøretøjer udgjorde ca. 5% af det samlede antal. Efter Finlands eget skøn var der for hvert køretøj, som var blevet kontrolleret på vejen, blevet undersøgt tre diagramark. Ved kontrol hos virksomhederne var der for hver virksomhed blevet undersøgt 10 fartskriverskiver pr. chauffør. Chaufførernes nationalitet var ikke blevet registreret under kontrollen, men dette vil blive ændret i statistikkerne for 1998. Færdselspolitiets statistikker viser, at der var 670 overtrædelser, som medførte tiltale i 1995, og 845 i 1996. Ud over disse

overtrædelser forekom der begge år mindre forseelser, som førte til en advarsel, men ikke blev registreret. Sådanne forseelser omfattede f.eks. misbrug af tidsregistreringsanordningen eller undladelse af dens brug. Alt i alt lå antallet af inspektioner i den behandlede periode klart over det minimale antal, der forlanges i direktiv 88/599/EØF, og indsamlingen af oplysninger er desuden blevet mere effektiv.

Tyskland fremhævede, at det ligger klart over den minimale kontrolnorm på 1%. Det forklarede, at det forholdsvis store antal kontrollerede chauffører af andre nationaliteter skyldtes, at Tyskland sikkert har en af de største transitprocenter i EU. Det antal køretøjer, som kom ind under forordning (EØF) nr. 3820/85, var i 1995/96 faldet en smule i forhold til 1993/94. Det afspejles i det antal tilfælde, hvor der er foretaget kontrol på vejen, og antallet af kontrollerede arbejdsdage på vejen. Det antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos transportvirksomhederne, er vokset lidt, men det er faldet, når det gælder passagertransportvirksomheder og transport for egen regning. Der er sket en markant stigning i antallet af overtrædelser af køre- og hviletiderne inden for godstransport, men ikke inden for passagertransport. Antallet af kørselsforbud på grund af alvorlige forseelser er blevet klart forøget. Tyskland anbefaler desuden en omarbejdelse af standarddataformularen til Kommissionens toårige rapport, så de fremtidige rapporter kommer til at indeholde flere enkeltheder om f.eks. overtrædelser af forordning (EØF) 3821/85 og om informationsudvekslingssamarbejdet mellem medlemsstaterne.

Nederlandene påpegede, at deres håndhævelsespolitik lægger større vægt på forebyggelse end på sanktioner. De kompetente myndigheder sørger mere for at være synligt tilstede end for at opkræve bøder "på stedet". I det her behandlede tidsrum fortsatte RVI (Nederlandenes nationale transportinspektorat) med at udvikle forebyggende metoder, der skal fremme overholdelse af forordningen. Formålet er at opnå den bedst mulige aftale med transportvirksomhederne om, hvordan de selv sikrer overholdelsen. Manglende overholdelse af disse aftaler er strafbar. På dette grundlag inspiceres de enkelte virksomheder mindst en gang inden for et aftalt tidsrum. Hvis der under en sådan kontrol konstateres alvorlige overtrædelser, bliver der straks pålagt bøder. Hvis der under kontrol på vejen konstateres overtrædelser og optages rapport om dem, bliver der straks truffet håndhævelsesforanstaltninger. Databaser over sådanne overtrædelser bliver derpå benyttet til målrettet kontrol med transportvirksomhederne.

Portugal udtrykte håb om, at det, ud over den kontrol, der udføres af arbejdsinspektoratet og gendarmeriet ville kunne nå op på det minimale kontrolantal, som foreskrives af direktiv 88/99/EØF, i tidsrummet 1999-2000.

Det Forenede Kongerige gjorde opmærksom på, at det var første gang, data for kontrol, som var blevet udført af politiet i UK havde kunnet medtages i dets bidrag, da det tidligere havde været vanskeligt at få data fra politiet. Alligevel giver politiets data ikke det sande billede af håndhævelsen af hviletiderne i UK, da en række enkelte organer endnu ikke registrerer data - eller ikke gør det i en form, som er i overensstemmelse med standardformularen. Politiets statistikker er kun angivet i et bilag til UK's bidrag og kunne ikke medtages i standardformularen. Det egentlige omfang af håndhævelsen af hviletiderne er derfor undervurderet.

Ingen af de øvrige medlemsstater fremsatte bemærkninger til dette punkt.

6.2. Kommissionens konklusioner og bemærkninger

Forordning (EØF) nr. 3820/85 indeholder stadig Fællesskabets fælles standard for vejtransportvirksomhedernes maksimale køre- og hviletider. Dens gennemførelse i medlemsstaterne kan spille en afgørende rolle for forbedring af trafiksikkerheden, transportsikkerheden og den loyale konkurrence i Unionen. Kommissionen er imidlertid klar over, at medlemsstaterne har forskellige opfattelser af, hvordan denne lovgivning skal udføres. Kontrollen udføres med forskellig hyppighed og intensitet, ofte af forskellige myndigheder, som følger særskilte nationale regler. Overtrædelser straffes med forskellig strengthed. I nogle medlemsstater kan flere myndigheder levere delvise oplysninger til Kommissionens rapport uden at alle oplysningerne samles og koordineres i en standardformular, hvad der gør det vanskeligt at foretage en nøjagtig sammenligning.

Desuden erkender Kommissionen, at der stadig er mulighed for at omgå det nuværende registreringsudstyr, og at der er behov for større samarbejde mellem medlemsstaterne for at sikre en samordnet håndhævelse. Den indkaldte derfor de nationale eksperter til et todages møde i oktober 1995 for at fremme en meningsudveksling om forordningens fortolkning og håndhævelse, og det viste sig at være særdeles lærerigt. Karolus-programmet, som går ud på udveksling af embedsmænd mellem medlemsstaterne, blev også benyttet for at fremme yderligere forståelse mellem de nationale håndhævelsesmyndigheder.

Belgien og Luxembourg opdager stadig flere overtrædelser blandt andre statsborgere end deres egne. Det er imidlertid det samme antal udenlandske og indenlandske statsborgere, som kontrolleres, så det ser ikke ud til, at håndhævelsen gør nogen forskel på egne og andre statsborgere. Kommissionen vil fortsat overvåge situationen i samtlige medlemsstater.

6.2.1. Manglende data er stadig et problem

Mangel på detaljerede, tilstrækkeligt omfattende oplysninger, som medlemsstaterne indleverer i rette tid, hindrer stadig en generel sammenligning. Årsagerne er forskellige fra det ene land til det andet. I forbindelse med denne rapport var Grækenland den eneste medlemsstat, der ikke indsendte sit bidrag på den fastsatte formular. Desuden omfatter dets statistik to samlede årsresultater for mellemliggende år, og de kan ikke opdeles og samles igen for de to følgende år, som rapporten gælder. Kommissionen har tøvende måttet indlede overtrædelsesprocedure over for Grækenland for at få løst dette problem. Østrig og Italien, der ikke indsendte oplysninger sidste gang, har leveret et bidrag denne gang, selv om Østrigs bidrag kun omfatter 1996. De to andre nye medlemsstater, Finland og Sverige, som sidste gang sendte ufuldstændige oplysninger, har leveret et mere omfattende bidrag for perioden 1995-1996.

Nogle medlemsstater opgiver stadig kun de samlede tal - bidragene er stadig ikke i en ensartet udformning. Hvad angår overtrædelser af artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85, har Finland og Østrig endnu ikke kunnet give detaljerede oplysninger og sender i stedet de samlede tal for hver enkelt forseelsestype, så de kun kan indgå i den generelle statistik. Desuden skelner Frankrig ikke mellem egne og andre statsborgere, men mellem bosiddende og ikke-bosiddende, hvad der kan gøre enhver sammenligning kompliceret.

De belgiske og portugisiske myndigheder leverer stadig stykkevisse bidrag, hvad der betyder, at deres samlede tal for kontrol og overtrædelser bliver mindre, således at den samlede håndhævelsesaktivitet, der faktisk udføres, sandsynligvis tilsløres. Endvidere har Det Forenede Kongerige oplyst, at dets politi udfører et betydeligt håndhævelsesarbejde, og håber, at det i den nærmeste fremtid vil være i stand til at levere fuldstændige statistikker over disse aktiviteter.

6.2.2. De fleste af medlemsstaterne har overholdt minimumsstandarden for kontrol

Det samlede antal kontroltilfælde vokser stadig i EU. I det samlede billede er der imidlertid forskel på medlemsstaterne. Nogle af dem, som Frankrig, Portugal og Spanien, noterede en yderligere stigning, mens niveauet for andres vedkommene er forblevet nogenlunde det samme, og nogle få, som Tyskland og Luxembourg, havde faldende aktivitet, selv om håndhævelsesaktionerne stadig lå et godt stykke over det krævede minimumsantal.

Dataene fra Portugal viser i det store og hele en opadgående tendens. Følgen er, at Portugal, i oversigtsstatistikken over antallet af kontrollerede arbejdsdage i forhold til det minimale antal dage, som skal kontrolleres, har forøget antallet af kontroltilfælde.

Irland har et langt større antal køretøjer, som er underkastet forordningen. Det samlede antal arbejdsdage er derfor steget markant, og det minimale antal kontroltilfælde, som forlanges, er følgelig også vokset, men håndhævelsen har ikke holdt trit med udviklingen. Antallet af kontrollerede arbejdsdage i forhold til det minimale antal dage, som skal kontrolleres, viste sig derfor at være 1,30 % mod 3,86% i 1993-94 rapporten.

I almindelighed overskred de fleste medlemsstater uden vanskelighed grundstandarden på 1%. Danmark, Tyskland og Spanien har stadig en håndhævelsesprocent på over 2 ligesom i 1993-1994, og Tyskland har med over 4% den højeste kontrolprocent i Unionen.

Det er også vigtigt at lægge mærke til, at de nye medlemsstater kunne hæve kontrolniveauet fra under 1% i 1993-1994 til nu over 1% (Finland fra 0,44% til 1,78%; Sverige fra 0,13% til 1,02% og Østrig til 1,28%). Og selv om Belgien kun har sendt stykvisse data, hævede det sin kontrolprocent fra 0,66% til 1,20%.

Alle medlemsstaterne undtagen Portugal har således hævet deres kontrolprocent op over grundstandarden på 1%. Trods en anmodning til Portugal om at vedlægge statistik fra alle de portugisiske håndhævelsesorganer i sit bidrag, er dette ikke sket. Den kendsgerning, at der ikke er noget overordnet organ til at koordinere Portugals nationale statistikker, kan tilsløre en faktisk overholdelse af direktivets minimumskrav. Portugal har oplyst, at det har til hensigt at opfylde det minimale håndhævelseskrav på 1% inden 1999, men det kan kun baseres på statistikker fra et af håndhævelsesorganerne.

6.2.3. Antallet af overtrædelser af hviletiderne faldt, mens antallet af alle de øvrige overtrædelser steg.

Der er sket en stigning i antallet af overtrædelser af artikel 6 (køretider), artikel 7 (pauser) og artikel 14 (fartplan og arbejdstidsplan). Overtrædelserne af kørtiden er

forblevet en konstant og betydelig del (38%) af de samlede overtrædelser og er endda blevet forøget (34% i 1993-94). I dette tidsrum overgår overtrædelserne af køretiden overtrædelserne af hviletiderne og udgør nu den kategori, hvor antallet af overtrædelser er højest. Overtrædelserne af pausebestemmelserne er stadig vokset og udgør nu 29% af det samlede antal overtrædelser i forbindelse med fartplan og arbejdstidsplan mod tidligere 4% af det samlede antal overtrædelser.

Det må indrømmes, at der er flere medlemsstater, som har indsendt oplysninger om disse overtrædelser. Alligevel er det bemærkelsesværdigt, at antallet af overtrædelser af artikel 8 (hviletider) er faldet fra 39% i 1993-1994 til 29% i 1995-1996. Det skyldes ikke, at antallet af overtrædelser i medlemsstaterne generelt er faldet - nogle lande, som Danmark og Portugal har endda noteret stigninger - men afspejler udviklingen i sektoren. Tallene tyder på, at der i vejtransportsektoren lægges større pres på chaufførerne for at få dem til at køre i længere tid end tilladt, trods den fleksibilitet, forordningen allerede giver mulighed for.

6.2.4. I de fleste af medlemsstaterne er antallet af overtrædelser vokset.

I de fleste medlemsstater er det samlede antal overtrædelser vokset, således i Danmark, Finland, Tyskland, Luxembourg, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige. I andre er det faldet (Belgien, Frankrig, Irland, Nederlandene).

Dette resultat kan skyldes forskellige forhold. For det første kan det afspejle en virkelig forøgelse af antallet af overtrædelser, for det andet kan tyde på en mere målrettet indsats fra de håndhævende myndigheders side, endelig kan det i nogle tilfælde blot være udtryk for bedre indsamling og opstilling af statistikker. Alligevel giver det et foruroligende billede af en voksende mangel på respekt for reglerne og behovet for en strengere håndhævelse.

En undersøgelse af medlemsstaternes tal viser følgende: blandt de medlemsstater, hvor overtrædelsernes antal voksede, blev det samlede antal arbejdsdage ikke forøget i Tyskland og Luxembourg. Der blev foretaget kontrol i færre tilfælde, men der blev påvist flere overtrædelser. Da der ikke foreligger meddelelse om nogen større ændring af håndhævelsesstrategien, tyder det forøgede antal overtrædelser her snarest på en generel forøgelse af overtrædelsesprocenten. Til gengæld steg det samlede antal arbejdsdage i seks medlemsstater (Danmark, Finland, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige). Bortset fra Finland foretog disse medlemsstater også kontrol i flere tilfælde og påviste langt flere overtrædelser. Her afspejler stigningen ikke blot en mere intensiv håndhævelse, men også en generel stigning i overtrædelsesprocenten. I Finland førte en forøgelse af antallet af kontrolaktiviteter derimod ikke til en tilsvarende stigning i antallet af påviste overtrædelser.

Blandt de medlemsstater, hvor antallet af overtrædelser er faldet (Belgien, Frankrig og Irland), voksede antallet af kontrollerede arbejdsdage i Belgien og Frankrig, ligesom antallet af håndhævelsesaktiviteter også gjorde det. Det kan tyde på et forholdsmæssigt fald i overtrædelsesprocenten. Nederlandene meldte om nedgang i antallet af arbejdsdage, antallet af tilfælde, hvor der er foretaget kontrol, og antallet af overtrædelser. Nederlænderne mener selv, at nedgangen i antallet af overtrædelser skyldes deres vellykkede forebyggende håndhævelsesforanstaltninger.

I det store og hele ser der ud til at være en generel stigning i antallet af overtrædelser i hele Unionen. En intensivning 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 de fleste af medlemsstaterne medvirker til at kaste lys over et voksende problem. Behovet for mere effektiv og ensartet håndhævelse i hele Unionen er et spørgsmål, Kommissionen vil behandle i sin kommende rapport til Rådet om dette emne.

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. Tyskland og Østrig har været de mest heldige med henholdsvis 6,4 og 6 afslørede overtrædelser for hver 100 kontrollerede arbejdsdage. De blev fulgt af Italien (3,8 overtrædelser), Spanien (1,9) og Nederlandene (1,8 overtrædelser). I nogle af de øvrige medlemsstater ligger afsløringsniveauet under 1 overtrædelse pr. 100 kontrollerede arbejdsdage.

Dette forhold viser, hvilke fordele der kan opnås ved at udveksle erfaringer og overføre den mest effektive og mest hensigtsmæssige praksis, der benyttes på nationalt plan, til hele Unionen.

6.2.6. De Europæiske Fællesskabers Domstols afgørelser skaber en stadig mere indgående fortolkning af forordning (EØF) nr. 3820/85. Tidsrummet går indtil midten af 1998.

I sin afgørelse af 30. april 1998 i sag *Clarke & Sons and Ferne*, C-47/97, Rec. 1998, s.I-2147, fastslog Domstolen, at en passagertransporttjeneste, som leveres flere gange efter en rammeaftale med et rejsebureau i form af enkeltture mellem en lufthavn og et hotel, hvorunder der lejlighedsvis gøres ophold ved en seværdighed, og hvor den nøjagtige rute ikke er fastlagt på forhånd, ikke udgør "rutekørsel" i den betydning, der anvendes i forordningens artikel 4, stk. 3. En sådan transporttjeneste kan derfor ikke kræve undtagelse efter forordningens bestemmelser. Domstolen tog stilling til, hvad "rutekørsel" består i ved at henvise til artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 684/92³. De vigtigste forhold, der skal tages i betragtning, er, at befordringen skal være åben for alle, at der er tale om befordring af passagerer efter fastlagte tidsintervaller ad en fastlagt rute, at befordringen sker med en vis regelmæssighed illustreret ved opstilling af en køreplan, og at den ikke er afhængig af kundernes reservation, men er fastsat på forhånd af transportselskabet.

I sag *Sjöberg*, C-387/96, Rec. 1998 s. I-1225, afgjorde Domstolen, at undtagelsen i forordningens artikel 13, stk. 1, litra b) for køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder til egen kørsel, som ikke konkurrerer med erhvervstransportvirksomhederne, ikke gælder for køretøjer, der ejes af en offentlig myndighed og udfører kollektiv persontransport i henhold til en kontrakt, som er indgået efter licitation i konkurrence med andre virksomheder og giver virksomheden eneret i et

³ EFT L 74 af 20.3.1992, s.1.

bestemt tidsrum. Skønt Domstolen var enig med Kommissionens i, at det vigtigste var, at der ikke var tale om konkurrence i kontraktperioden, gik afgørelsen imod Kommissionens synspunkt, da undtagelserne skulle fortolkes strengt for at være i overensstemmelse med forordningens hensigt - færdselssikkerheden og sikringen mod konkurrenceforvridning. At der ikke måtte være tale om konkurrence med erhvervstransportvirksomhederne, gjaldt efter Domstolens opfattelse ikke blot i kontraktperioden, men også på det tidspunkt, hvor eneretten til at udføre rutekørsel gives. Domstolen har derfor klarlagt, at udtrykket køretøjer, der anvendes af offentlig myndigheder til egen kørsel, som ikke konkurrerer med erhvervstransportvirksomheder, kun omfatter køretøjer, der ikke på nogen måde indgår i konkurrenceforhold, selv ikke før der ingås kontrakt.

6.2.7. Indførelsen af den digitale fartskriver nærmer sig

Rådets forordning (EF) nr. 2135/98⁴ blev vedtaget af Rådet den 24. september 1998. Den er en ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparater og direktiv 88/599/EØF om anvendelsen af forordningerne (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. Den baner således vej for indførelsen af den nye digitale fartskriver, der er blevet nedsat et udvalg for tilpasning af fartskriveren, som består af repræsentanter for medlemsstaterne, håndhævelsesmyndighederne, arbejdsmarkedets parter og producenterne, og som skal opstille specifikationer for den nye fartskriver. 24 måneder efter, specifikationerne er blevet vedtaget og offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende, skal køretøjer, der tages i brug for første gang, være forsynet med det nye kontrolapparat. Desuden skal gods- og passagerkøretøjer med en totalvægt på over henholdsvis 12 og 10 tons, som er registreret for første gang efter den 1. januar 1996, installere den digitale fartskriver, når deres kontrolapparat skal udskiftes, hvis der udelukkende anvendes elektrisk overførsel af signaler til det kontrolapparat, de allerede er udstyret med. Medlemsstaterne skal sikre, at de kan udstede førerkort senest 21 måneder efter datoen for specifikationernes offentliggørelse.

Udvalget er netop i færd med at færdiggøre behandlingen af specifikationerne, og det forventes, at de bliver vedtaget i slutningen af 1999.

6.2.8. Udveksling af synspunkter om håndhævelsen

Der har været afholdt adskillige møder mellem de nationale eksperter for at drøfte og udveksle synspunkter om forordningens gennemførelse, senest i forbindelse med den digitale fartskriver. På disse møder har nationale eksperter peget på en række meningsforskelle mellem medlemsstaterne, når det gælder fortolkning og håndhævelse af forordningens bestemmelser. Kommissionen har taget disse indbyrdes afvigende synspunkter og ønsket om at fremme en fælles opfattelse til efterretning. Kommissionen er blevet opmuntret af den konstruktive dialog, som har fundet sted, og vil til at begynde med behandle disse problemer i sin kommende rapport til Rådet om effektiv og ensartet håndhævelse.

⁴ EFT L 274 af 9.10.98, s.1

6.2.9. *Indførelse af arbejdstid i vejtransportsektoren*

Den 18. november 1998 offentliggjorde Kommissionen en foranstaltningspakke (KOM 662/98 endelig udg.)⁵, som skulle bringe de sektorer og aktiviteter, der på nuværende tidspunkt ikke omfattes af direktivet om almindelig arbejdstid⁶, ind under dets anvendelsesområde. I vejtransportsektoren skal immobile arbejdstagere være omfattet af det almindelige direktivs bestemmelser, mens mobile arbejdstagere, herunder selvstændige chauffører, skal omfattes af et særdirektiv.

I sin hvidbog havde Kommissionen oprindeligt tænkt sig at medtage arbejdstiden i forordningen, men den har siden taget hensyn til medlemsstaternes forbehold, arbejdsgiverorganisationernes tøvende holdning, det hensigtsmæssige i at fastsætte bestemmelser for et større udsnit af aktiviteter, de forskellige ordninger i medlemsstaterne og behovet for at følge nærhedsprincippet - der blev derfor foreslået et særdirektiv. Efter Kommissionens forslag skal arbejdstidsreglerne supplere de grundlæggende regler for køre- og hviletider i forordningen.

Ved sin førstebehandling godkendte Parlamentet Kommissionens forslag og anbefalede strengere regler⁷. Det samme gjorde Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁸. Mens denne rapport blev udarbejdet, var forslaget til drøftelse i Rådet, men der er kun sket begrænsede fremskridt.

6.2.10. *Afsluttende bemærkninger*

En effektiv anvendelse af reglerne for køre- og hviletider er i alles interesse. Kommissionen vil stadig opmuntre alle medlemsstater til at samarbejde om initiativer, der fremmer udveksling af oplysninger og personale og fører til fælles foranstaltninger. Det kan kun forbedre håndhævelsen og bidrage til en bedre forståelse af forordningens anvendelse.

Kommissionen er i færd med at udarbejde en rapport til Rådet om effektiv og ensartet håndhævelse af forordningen på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne, og den skal muligvis indeholde forslag til forbedring af håndhævelsen. Den fremtidige indførelse af digitale fartskrivere bør give anledning til en mere systematisk og omfattende gennemgang af håndhævelsesstandarder og håndhævelsespraksis.

⁵ EFT C 43 af 17.2.99, s.1

⁶ EFT L 307 af 13.12.93, s.18

⁷ EFT C 279 af 1.10.99, s.270

⁸ EFT C 138 af 18.5.99, s.33

Bilag A

Medlemsstat	Sanktionstype	
	Mindre overtrædelser	Alvorlige overtrædelser
Østrig	€ 37	2,204 € eller indtil 6 ugers fængsel
Belgien	62 €	248 €
Danmark	Bøde på mindst 53 € til chaufføren og 132 € til virksomheden, det nøjagtige beløb afhænger af overtrædelsens art og alvor.	
Finland	Bøderne afhænger af indkomst: en "dagbøde" udgør 33,3% af en persons daglige indkomst med sociale fradrag. Overtrædelser straffes efter dette dagbødekræterium. Antallet af "dagbøder" afspejler overtrædelsens alvor. Den gennemsnitlige bøde for overtrædelse af disse regler er 120 - 137 €.	
Frankrig	Højest 1517 €.	Lov 95-96 af 1. februar 1995 gjorde en række forhold ulovlige og hævdede bøderne for andre. Alvorlige overtrædelser kan medføre bøde på indtil 30 489 € eller et års fængsel.
Irland		1 266 € og/eller seks måneders fængsel
Italien	Mindst 16 €.	4 447 €
Nederlandene	Der er faste bøder for hver overtrædelse af en af forordningens bestemmelser, og de ligger mellem 45 og 1 365 €.	
Spanien	30-284 €	284 - 1 388 € (Første kategori) 1 388-2 414 € (Anden kategori)
Sverige	Bøderne ligger mellem 139 og 231 €.	
Det Forenede Kongerige		De højeste bøder til chauffører og personer, der forårsager eller tillader overtrædelse af køretids- og fartskriverbestemmelserne ligger mellem 1 299 € (niveau 3) og 6 495 € (niveau 5). Nordirland har nu den samme højeste bøde på 6 494 €. Ud over bøde medfører forfalskning af diagram og ændring eller forfalskning af fartskriverens forsegling en straf på op til to års fængsel.

Note

Oplysningerne for Belgien, Italien, Spanien og Sverige bygger på tal, som disse landes nationale eksperter opgav i 1995. Oplysninger for andre medlemsstater foreligger ikke.

BILAG B

Statistiske data

1. Referenceperiode

Fra 1. januar 1995 til 31. december 1996.

2. Beregning af det minimale antal tilfælde, hvor kontrol skal foretages (Artikel 2 i direktiv 88/599/EØF)⁹

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 x b - c -	Minimale antal kontroltilfælde (1% af c) - d -
Østrig (1)	240	115,502	27,720,480	277,205
Belgien	440	153,500	67,540,000	675,400
Denmark	440	45,000	19,800,000	198,000
Finland	440	43,500	19,100,000	191,000
Frankrig	480	521,875	250,500,000	2,505,000
Tyskland	480	758,113	363,894,240	3,638,942
Grækenland				
Irland (2)	460	127,652	58,719,920	587,199
Italien	390	663,903	258,922,170	2,589,221
Luxembourg	450	14,596	6,568,200	65,682
Nederlandene (3)	500	107,738	53,869,000	538,690
Portugal	430	137,500	59,125,000	591,250
Spanien	480	350,000	168,000,000	1,680,000
Sverige	400	200,000	40,000,000	400,000
Det Forenede Kongerige	464	432,909	200,869,776	2,008,698

Note

- (1) Fra 1. januar 1996 til 31. december 1996.
- (2) Tallene gælder det samlede antal godstransportkøretøjer over 1 525 kg. og store rutekøretøjer, som er registreret i denne stat. Nogle af disse er undtaget fra rådets forordning (EØF) nr. 3820/85. Der foreligger imidlertid ikke nogen opdeling af disse tal.
- (3) Nederlandene har forklaret, at antallet af køretøjer i (b) er mindre end i oversigten for 1993-94. En betydelig forøgelse i denne periode (i forhold til 1991-92) skyldes formentlig en betydelig forøgelse af antallet af tilladelser, og det var på dette tidspunkt ikke tilstrækkeligt klart, om de gjaldt køretøjer, der var omfattet af forordningens bestemmelser. Tallene i 2 (c) og 2 (d), der også er mindre, står i direkte forbindelse hermed.

⁹ EFT L 325 af 29.11.88, s. 55.

3. Kontrol

3.1 Antal tilfælde af vejkontrol

Medlemsstat	Aktivitet	EØF		Tredjelande	Andre statsborgere i alt
		Egne statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig (1)	passagertransport	792	11	55	66
	godstransport	6398	597	3 006	3 603
	i alt (2)	45 758	10 119	7 794	17 913
Belgien	passagertransport	5 294	6 235	135	6 370
	godstransport	73 689	76 734	2 445	79 179
Danmark	passagertransport	(3)			
	godstransport i alt (4)	121 600		327	
Finland	passagertransport				
	godstransport i alt (4)	68 000	-	-	
Frankrig (5)	passagertransport	23 802			11,242
	godstransport	466 591			132,820
Tyskland	passagertransport	221 005	80 713	108 365	189 078
	godstransport	3 571 455	1 915 614	2 073 170	3 988 784
Grækenland	passagertransport				
	godstransport				
Irland	passagertransport	9 634	1 795	273	11 702
	godstransport	42 663	5 056	284	48 003
	i alt (2)	55 090	7 383	804	63 277
Italien	passagertransport	71 268	13 450	1 439	14 889
	godstransport	825 245	107 403	10 557	117 960
Luxembourg	passagertransport	489	443	46	489
	godstransport	6 091	7 901	155	8 056
Nederlandene	passagertransport	3 906	1,311	139	1,450
	godstransport	90 683	32,558	7,120	39,678
Portugal	passagertransport	13,869	2 127	193	2 320
	godstransport	86 020	10 319	1 040	11 359
	i alt (2)	123 977	15 251	1 442	16 693
Spanien	passagertransport	297 521	50 424	7 669	58 093
	godstransport	1 120 603	177 198	19 455	196 653
Sverige	passagertransport	4 969	715	181	896
	godstransport	92 948	15 988	2 793	18 781
	i alt (2)	98 476	16 744	3 001	19 745
Det Forenede Kongerige	passagertransport	66 678	3 862	650	4 512
	godstransport	437 298	26 189	3 039	29 228

Note

- (1) Fra 1. januar 1996 til 31. december 1996.
- (2) Dette samlede tal omfatter statistik for køretøjer, hvor der ikke var skelnet mellem gods- og passagertransport.
- (3) EØF i alt, herunder egne statsborgere.
- (4) Medlemsstaterne har ikke kunnet give mere udspecificerede tal.
- (5) Frankrig skelner ikke mellem egne og andre statsborgere, men mellem hjemmehørende og ikke-hjemmehørende.

3.2 Antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos virksomheden

Medlemsstat	Passagertransport	Godstransport	Transport for egen regning	Lejet eller betalt transport
Østrig (1)	801	9 372	3 162	6 927
Belgien	106	3 906	56	399
Danmark	-	-		
Finland	11.000 (2)			
Frankrig	12 739	110 041	3 467	119 313
Tyskland	26 384	112 180	23 966	-
Grækenland				
Irland	455	5 357	2 264 (3)	3 447 (3)
Italien	794	2 174		
Luxembourg	632	2 893	44	58
Nederlandene	4 690	9 242	2 832	6 410
Portugal	4 757	9 876	-	-
Spanien	18 510	62 272	9 538	71 244
Sverige	445	1 295	37	726
Det Forenede Kongerige	7 274	34 310	4 938	28 882

Note

- (1) Fra 1. januar 1996 til 31. december 1996
- (2) Det samlede antal er blevet opgivet.
- (3) Dette tal omfatter ikke 101 transporter, hvor der ikke blev skelnet mellem transport for egen regning og lejet eller betalt transport.

3.3 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret på vejen

Medlemsstat	Transporttype	EØF		Tredjelande	Andre statsborgere i alt
		Egne statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig (1)	passagertransport	2 339	33	171	204
	godstransport	19 307	2 337	8 977	11 314
	i alt (2)	133 855	35 849	23 345	59 194
Belgien	passagertransport	15 387	24 104	564	24 668
	godstransport	254 982	297 721	10 048	307 769
Danmark	passagertransport	(3)			
	godstransport i alt	484 364		1 020	
Finland	passagertransport				
	godstransport i alt (4)	221 000	-	-	-
Frankrig (5)	passagertransport	75 743			37 681
	godstransport	1 587 879			495 061
Tyskland	passagertransport	411 473	119 627	123 672	243 299
	godstransport	6 792 922	3 008 370	2 498 150	5 506 520
Grækenland	passagertransport				
Irland	passagertransport	3 134	608	104	3 846
	godstransport	50 959	4 068	108	55 135
Italien	passagertransport	236 309	70 082	4 789	74 871
	godstransport	2 763 763	195 622	36 983	232 605
Luxembourg	passagertransport	1 159	988	105	1 093
	godstransport	18 912	26 083	431	26 514
Nederlandene	passagertransport	7 812	2 622	278	2 900
	godstransport	181 366	65 116	14 240	79 356
Portugal	passagertransport	24 304	3 829	1 316	5 145
	godstransport	123 748	11 928	2 401	14 329
	i alt (2)	155 949	21 779	4 571	26 350
Spanien	passagertransport	445 552	78 948	13 848	92 796
	godstransport	1 713 091	287 414	30 692	318 106
Sverige	passagertransport	14 051	2 173	580	2 753
	godstransport	287 734	47 547	9 323	56 870
	i alt (2)	302 825	49 841	9 983	59 824
Det Forenede Kongerige	passagertransport	180 639	18 046	3 445	21 491
	godstransport	1 553 063	91 179	13 635	104 814

Note

- (1) Fra 1. januar 1996 til 31. december 1996
- (2) Det samlede tal indeholder statistik for køretøjer uden skelen mellem gods- og passagertransport.
- (3) EØF i alt, iberegnet egne statsborgere
- (4) Medlemsstaterne var ikke i stand til at give mere udspecificerede tal.
- (5) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem hjemmehørende og ikke-hjemmehørende.

3.4 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret hos virksomhederne.

Medlemsstat	Passagertransport	Godstransport	Transport for egen regning	Lejet eller betalt transport
Østrig (1)	12 619	150 017	38 287	124 002
Belgien	5 463	200 555		
Danmark	5 115	26 849		
Finland	118 500 (2)			
Frankrig	233 789	1 637 040	38 297	1 832 532
Tyskland	401 801	1 450 369	259 196	-
Grækenland				
Irland	37 068	612 200	258 129 (3)	391 078 (3)
Italien	36 359	150 708	5 910	337 095
Luxembourg	3 222	33 686	489	15 841
Nederlandene	187 600	284 720	28 320	256 400
Portugal	852	38 840	-	-
Spanien	293 693	1 596 698	222 437	1 667 954
Sverige	10 286	35 076	271	23 483
Det Forenede Kongerige	320 065	1 294 107	187 633	1 097 522

Note

- (1) Fra 1. januar 1996 til 31. december 1996
- (2) Samlet antal opgivet.
- (3) Dette tal omfatter ikke 61 transporter, hvor der ikke blev skelnet mellem 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	EØF	Tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig (1)	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider										
Belgien	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider	79 - -	146 - -	- - -	146 - -	1 715 - -	2 340 2 -	69 - -	2 409 2 -	1 794 - -	2 555 2 -
Danmark (2)	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider		} } 10 }				} } 617 }				
Finland (1)	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider										
Frankrig (3)	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider									11 381 131	5 856 57
Tyskland	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider	10 780 1 288 528	931 17 14	593 6 2	1 524 23 16	260 244 6 525 3 086	58 070 426 39	24 598 1 378 3 347	82 668 1 804 3 386	271 024 7 813 3 614	84 192 1,827 3 402
Grækenland	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider										
Irland	- daglige køretider - seksdages køretider - tougers køretider	55 18 13	4 2 1	1 0 0	5 2 1	1 756 43 144	43 17 13	- - -	43 17 13	1 811 61 157	48 19 14

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		egne statsborgere	EØF	Tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	andre statsborgere
Italien	- daglige køretider	579	29	51	80	8 760	404	76	480	9 339	560
	- seksdages køretider	215	17	3	20	954	26	6	32	1 169	52
	- tougers køretider	34	1	-	1	854	63	-	63	888	64
Luxembourg	- daglige køretider	-	1	-	1	54	176	-	176	54	177
	- seksdages køretider	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- tougers køretider	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederlandene	- daglige køretider	19	12	-	12	2 915	781	27	808	2 934	820
	- seksdages køretider	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- tougers køretider	-	-	-	-	89	-	-	-	89	-
Portugal	- daglige køretider	258	16	6	22	2 048	99	11	110	2 306	132
	- seksdages køretider	-	-	-	-	7	-	-	-	7	-
	- tougers køretider	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spanien	- daglige køretider	23 843	97	-	97	-	-	-	-	23 843	97
	- seksdages køretider	41	-	-	-	-	-	-	-	41	-
	- tougers køretider	323	-	-	-	-	-	-	-	323	-
Sverige (2)	- daglige køretider	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	- seksdages køretider	} 156	} 59	} 8	} 67	} 638	} 274	} 31	} 305	} 794	} 372
	- tougers køretider	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
Det Forenede Kongerige	- daglige køretider	44	2	2	4	1 427	172	4	176	1 471	180
	- seksdages køretider	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(4) - tougers køretider	7	1	1	2	43	8	0	8	50	10

- (1) Ingen udspecificerede tal opgivet
- (2) Det samlede antal overtrædelser af køretiderne opgivet uden udspecificering
- (3) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem hjemmehørende og ikke hjemmehørende.
- (4) Overtrædelse af seksdages køretiderne indgik i den ugentlige hviletid.

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

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig (1)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser										
Belgien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	7 5	8 9	- -	8 9	210 146	385 111	14 2	399 113	217 151	407 122
Danmark (2)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser		145				2 500				
Finland (1)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser										
Frankrig (3)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser									6 898	2 869
Tyskland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	6 233 6 134	494 140	113 132	607 272	108 838 112 291	27 069 17 015	9 091 3 627	36 160 20 642	115 071 118 425	36 767 20 914
Grækenland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser										
Irland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	132 41	8 4	- -	8 4	719 532	89 38	- 1	89 39	851 573	97 43
Italien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	631 137	29 2	10 3	39 5	7 108 1 783	242 107	47 9	289 116	7 739 1 920	328 121

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	andre statsborgere
Luxembourg	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	4 -	- 8	- -	- -	36 -	157 14	- 1	157 15	40 -	157 23
Nederlandene	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	110 -	2 -	- -	2 -	1 255 -	68 -	1 -	69 -	1,365 -	71 -
Portugal	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	69 6	21 3	3 -	24 3	1 942 457	89 22	11 2	100 24	2 011 463	124 27
Spanien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	10 611 -	46 -		46					10 611	46
Sverige	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	134	35	6	41	233	97	24	121	367	162
Det Forenede Kongerige (4)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	208	-	-	-	6 025	78	2	80	6 233	80

- (1) Ingen udspecificerede tal opgivet.
- (2) Samlet tal opgivet.
- (3) Samlet antal overtrædelser af pauserne opgivet. Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem hjemmehørende og ikke-hjemmehørende.
- (4) Overtrædelserne "for korte pauser" indgår i statistikken for "kørsel i mere end 4,5 time uden pause".

4.3 Artikel 8 i forordning (EØF) nr. 3280/85: hviletider

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig (1)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid										
Belgien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	43 18	26 25	3 -	29 25	495 1	1 292 16	53 -	1 345 16	538 19	1,374 41
Danmark	- daglig hviletid - ugentlig hviletid		333 (3)				3 110 (3)				
Finland (1)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid										
Frankrig (2)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid									11,921 175	5,342 126
Tyskland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	10 365 1 780	2 454 14	170 8	2 624 22	194 108 6 466	43 111 2 545	20 452 29	63 563 2 574	204 473 8 246	66 187 2 596
Grækenland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid										
Irland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	70 7	1 1	- -	1 1	3 058 124	14 -	- -	14 -	3 128 131	15 1

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	EØF	tredjelande	andre statsborgere i alt	egne statsborgere	andre statsborgere
Italien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	196 62	20 1	15 1	35 2	2 668 1 225	188 23	31 8	219 31	2 864 1 287	254 33
Luxembourg	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	- -	- 1	- -	- 1	28 3	82 5	- -	82 5	28 3	82 6
Nederlændene	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	892 -	19 -	- -	19 -	6 616 13	764 -	43 -	807 -	7 508 13	826 -
Portugal	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	124 29	11 3	3 1	14 4	979 57	33 7	3 2	36 9	1 103 86	50 13
Spanien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	1 969 241	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 969 241	- -
Sverige	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	276	152	6	158	462	521	44	565	738	723
Det Forenede Kongerige	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	291 173	15 2	27 1	42 3	2 662 1 147	458 144	52 15	510 159	2 953 1 320	552 162

Note

- (1) Ingen udspecificerede tal opgivet.
- (2) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem hjemmehørende og ikke-hjemmehørende
- (3) Daglig og ugentlig hviletid tilsammen.

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

Medlemsstat	Overtrædel- sens art	Egne statsborgere	EØF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt
Østrig (1)	Mangelfuld Forkert anvendt				
Belgien	Mangelfuld Forkert anvendt	- 87	- 203	- 6	- 209
Danmark	Mangelfuld Forkert anvendt	} } 1 (3)	-	-	-
Finland (1)	Mangelfuld Forkert anvendt				
Frankrig (2)	Mangelfuld Forkert anvendt	} } 274 (3)			} } 102 (3)
Tyskland	Mangelfuld Forkert anvendt	56 125	2 10	1 4	3 14
Grækenland	Mangelfuld Forkert anvendt				
Irland	Mangelfuld Forkert anvendt	68 -	3 -	- 1	3 1
Italien	Mangelfuld Forkert anvendt	68 17	- -	- -	- -
Luxembourg	Mangelfuld Forkert anvendt	- -	- 10	- 1	- 11
Nederlandene	Mangelfuld Forkert anvendt	- -	1 -	- -	1 -
Portugal	Mangelfuld Forkert anvendt	89 23	5 7	- -	5 7
Spanien	Mangelfuld Forkert anvendt	12 939 31 784	40 157	- -	40 157
Sverige	Mangelfuld Forkert anvendt	57 106	3 7	- 1	3 8
Det Forenede Kongerige	Mangelfuld Forkert anvendt	- 10	- -	- -	- -

(1) Ingen udspecificerede tal opgivet

(2) Frankrig skelner mellem hjemmehørende og ikke-hjemmehørende, ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere