



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.12.2001  
KOM(2001) 767 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN**

**om gennemførelsen i 1997-1998 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering  
af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport**

**(Kommissionens 20. beretning om gennemførelse af  
den sociale lovgivning inden for vejtransport)**

## BERETNING FRA KOMMISSIONEN

### om gennemførelsen i 1997-1998 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

(Kommissionens 20. beretning om gennemførelse af den sociale lovgivning inden for vejtransport)

### Indholdsfortegnelse

Resumé	s. 3
1. Indledning	s. 5
2. Nationale initiativer	
2.1 Lovgivningsforanstaltninger	s. 5
2.2 Administrative foranstaltninger	s. 5
3. Sanktioner	
3.1 Størrelse	s. 6
3.2 Ændringer	s. 7
4. Forbindelser og samarbejde mellem medlemsstaterne	
4.1 Samordnet kontrol	s. 7
4.2 Udveksling af oplysninger	s. 8
5. Oversigtstabeller	
5.1 Kontrol: oversigt	s. 9
5.2 Overtrædelser: oversigt	s. 10
6. Konklusioner og bemærkninger	
6.1 Medlemsstaternes konklusioner og bemærkninger	s. 11
6.2 Kommissionens konklusioner og bemærkninger	s. 13
Bilag A Tabel over sanktioner	s. 19
Bilag B Statistiske data	
1. Referenceperiode	s. 20
2. Beregning af det minimale antal tilfælde, hvor kontrol skal foretages	s. 20
3. Kontrol	
3.1 Antal tilfælde af vejkontrol	s. 21
3.2 Antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos virksomheden	s. 22
3.3 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret på vejen	s. 23
3.4 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret hos virksomheder	s. 24
4. Overtrædelser: antal registrerede overtrædelser	
4.1 Artikel 6 i forordning (EØF) nr.3820/85: køretider	s. 25
4.2 Artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3820/85: pauser	s. 27
4.3 Artikel 8 i forordning (EØF) nr.3820/85: hviletider	s. 29
4.4 Artikel 14 I forordning (EØF) nr. 3820/85: fartplan og arbejdstidsplan	s. 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 1997-1998. Rapporten bygger på statistikker fra medlemsstaterne og indeholder også deres syn på gennemførelsen af forordningen.

Alle medlemsstater har sendt Kommissionen oplysninger om den pågældende periode. Nogle har dog først gjort det efter at være blevet truet med en overtrædelsesprocedure. Grækenland, hvis oplysninger ikke kunne medtages i den foregående rapport, har afleveret ufuldstændige oplysninger. I modsætninger hertil har Østrig, som kun afleverede deloplysninger til den foregående rapport, fremsendt fuldstændige statistikker denne gang. I almindelighed var der sket fremskridt med hensyn til at levere oplysningerne i standardform og give mere detaljerede oplysninger, men nogle medlemsstater opgiver stadig kun de samlede tal, og deres bidrag er ikke ensartede. Dette har forsinket udarbejdelsen af beretningen og har begrænset en tidlig og effektiv sammenligning af statistikkerne.

De modtagne oplysninger viser, at det samlede antal kontroller inden for EU er steget. De fleste af medlemsstaterne har øget antallet af kontrollerne, medens oplysninger fra Danmark, Tyskland og Luxembourg viser en nedgang i det samlede antal kontrollerede arbejdsdage. Generelt set er kontroller, som gennemføres hos virksomhederne, også blevet øget. I modsætning hertil er antallet af kontroller, som gennemføres på vejen, faldet i de fleste medlemsstater.

Håndhævelsesaktiviteter ligger for det meste stadig over det krævede minimum. Kun to lande opfyldte ikke kontrolraten på 1%: Portugal og Luxembourg, hvor kontrolprocenten faldt til under mindsteniveauet i 1997-1998. Generelt lå medlemsstaterne fint over normen på 1% med Irland, Spanien og Frankrig på 2% og Tyskland, der har EU's højeste kontrolprocent, på over 4%.

Det generelt større håndhævelsesniveau har medført, at der opdages flere overskridelser. I nogle tilfælde afspejler stigningen i antallet af overtrædelser dog en bedre indsamling og sammenstilling af statistikkerne og også en mere målrettet indsats fra myndighedernes side. Antallet af registrerede overtrædelser er steget i Østrig, Belgien, Finland, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige. Overskridelse af køretider udgør fortsat størstedelen af det samlede antal registrerede overtrædelser og er højere end overtrædelser i forbindelse med hviletider og pauser, som også steg. I referenceperioden er der desuden registreret et fald i antallet af overtrædelser af reglerne for fartplaner og arbejdstidsplaner. Det bør også anerkendes, at de fleste medlemsstater har indsendt mere fuldstændige oplysninger om disse overtrædelser. Det Forenede Kongeriges statistikker om overtrædelser var dog forvirrende, idet overtrædelser vedrørende seks daglige køreperioder blev medtaget under de samlede overtrædelser af den ugentlige hviletid, og "Kørsel i mere end 4½ time uden pauser" blev medtaget under "for korte hvil".

Medlemsstaterne har iværksat forskellige initiativer: nogle af dem, bl.a. Frankrig og Belgien, ansatte yderligere inspektører og forbedrede deres uddannelse for at styrke de retshåndhavende myndigheder. I Finland gavede en ændring af loven om vejtransport flere bemyndigelser til sikkerhedsinspektørerne, når de kontrollerede sammen med politiet. I Irland

ændredes praksis for de hurtige inspektioner fra kontrolpunkter til kontrol af fartskrivere til kontrolpunkter, som dækker en bredere vifte af aktiviteter. Denne nye praksis var meget effektiv til at vække opmærksomhed i befolkningen, hvilket førte til en bedre overholdelse af reglerne. I Det Forenede Kongerige er der gennemført "skjult kontrol" af overholdelsen af køretidsreglerne i tilgift til rutinekontrollerne.

I Nederlandene er der vedtaget strengere nationale standarder vedrørende køretid og hvileperioder inden for passager- og godstransport. Man fortsætter med at udvikle præventive metoder frem for straffeforanstaltninger for at opfylde forordning (EØF) nr. 3820/85. I Frankrig straffes alvorlige eller gentagne overtrædelser inden for transportområdet fortsat med midlertidig eller permanent inddragelse af fællesskabslicensen eller transporttilladelsen. Desuden er permanent kørselsforbud blevet introduceret som strafmulighed. I Tyskland er lovgivningen vedrørende sanktionernes størrelsesorden blevet revideret i begyndelsen af 1999, men de nye beløb træder ikke i kraft i alle 16 delstater på samme tid. Selv om det er vanskeligt at sammenligne tallene for bødestørrelser nøjagtigt, står det klart, at der stadig er store forskelle medlemsstaterne imellem.

Endelig har de fleste medlemsstater øget kontroreffektiviteten betydelig ved at opgradere edb-ressourcerne hos de retshåndhævende myndigheder. De modtagne oplysninger viser også, at der er behov for foranstaltninger for at sikre, at sanktioner er effektive, forholdsmæssige og afskrækkende inden for det indre marked.

For så vidt angår samarbejde, er der jævnlige gennemførte fælles kontroller inden for Benelux-området i referenceperioden. Der er også gennemført samordnede kontroller i Danmark, sammen med Tyskland og Sverige, i Sverige, med Norge, Danmark og Finland, samt i Nordirland sammen med Irland. Til trods for det mærkbart forbedrede samarbejde viser dataene, at samarbejde stadig er undtagelsen, idet de fleste medlemsstater kun lader til at samarbejde lejlighedsvis.

Kommissionen vil kort sagt

- gøre den nødvendige indsats for at forbedre levering af data
- overveje en revision af direktiv 88/599/EF, hvilket yderligere vil styrke kontrollers effektivitet og konsekvens, hæve mindsteniveauet for håndhævelse og muligvis angive mindsteniveauer for sanktioner for særlige overtrædelser
- ajourføre forordning (EØF) nr. 3820/85<sup>1</sup>
- undersøge, om det er nødvendigt at foretage yderlige ændringer af EF's regler, navnlig når den digitale fartskriver indføres
- støtte og opmuntre til samarbejde og udveksling af informationer og personale blandt medlemsstaterne.

---

<sup>1</sup> KOM(2001)573 endelig af 12.10.2001: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser vedrørende vejtransport.

## 1. INTRODUKTION

Denne rapport omfatter perioden 1997-1998 og er nummer fire i en ny serie kommissionsberetninger, som beskæftiger sig med forordning (EØF) 3820/85<sup>2</sup>. Den bygger på oplysninger fremsendt af medlemsstaterne på den standardformular, der blev indført ved Kommissionens beslutning af 22. februar 1993<sup>3</sup>.

Alle medlemsstater har fremsendt deres data i et format, som er meget tæt på standardformularens. De fremsendte oplysninger er fuldstændige, omend ikke altid ensartede. Grækenland fremsendte dog ufuldstændige oplysninger. Oplysningerne fra Portugal, Nederlandene, Grækenland, Frankrig, Danmark, Belgien, Østrig og Det Forenede Kongerige kom for sent.

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

## 2. NATIONALE INITIATIVER

### 2.1. Lovgivningsforanstaltninger

I Tyskland blev der i juni 1998 indført nogle rent redaktionelle ændringer i "Fahrpersonalgesetz" (lov om kørselspersonale). Den seneste udgave af "Fahrpersonalverordnung" (forordning om kørselspersonale) og den tyske forordning af 6. juni 1990 om kontrol i henhold til Rådets direktiv 88/599/EØF<sup>4</sup> af 23. november 1988 om gennemførelse af forordning nr. 3820/85/EØF og 3821/85/EØF<sup>5</sup> blev fremsendt til Kommissionen i forbindelse med rapporten for 1995-1996. Den tyske forordning om kørselspersonale er uændret siden da, medens forordningen af 6. juni 1990 endnu ikke er tilpasset til Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 som ændret ved forordning (EF) nr. 2135/98<sup>6</sup>. Forordningens bestemmelser finder anvendelse på optegnelser over køretider og hvileperioder for køretøjer med en tilladt totalvægt på mellem 2,8 og 3,5 t.

I Irland er der vedtaget nogle lovgivningsforanstaltninger med henblik på at øge personalet hos de retshåndhævende myndigheder.

I Nederlandene er de nationale standarder vedrørende køretid og hvileperioder inden for passager- og godstransport blevet ændret. Der er vedtaget strengere nationale standarder i overensstemmelse med EF-lovgivningen.

### 2.2 Administrative foranstaltninger

I 1998 ansatte den belgiske stat flere inspektører. Der blev gjort en ekstra indsats for at opgradere edb-materiel hos kontroldirektoratet (Direction Contrôles) og for at forbedre inspektørernes uddannelse (A.D.R.-forordning).

---

<sup>2</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

<sup>3</sup> EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

<sup>4</sup> EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55.

<sup>5</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

<sup>6</sup> EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1.

I Finland gav en ændring af loven om vejtransport, som trådte i kraft den 1. januar 1999, flere bemyndigelser til sikkerhedsinspektørerne, når de kontrollerede sammen med politiet. Fra begyndelsen af 1998 er der desuden direkte computeradgang til statistikkerne for kontroller, som er udført af sikkerhedsinspektørerne. Fra den 15. august 1999 fungerer told- og grænsepolitiet desuden som en yderligere retshåndhævende instans, som kontrollerer chaufførers køretid og hvileperioder.

I Frankrig foreslog Kommissionerne for Administrative Sanktioner, at kommissionslederne skulle administrere sanktioner for lokale virksomheder vedrørende alvorlige eller gentagne transportforseelser, f.eks. ved at inddrage fællesskabstilladelsen eller transporttilladelsen midlertidigt eller permanent. Således er 163 fællesskabstilladelser og 232 transporttilladelser blevet permanent inddraget og 530 fællesskabstilladelser og 257 transporttilladelser midlertidigt inddraget. Fra 30. august 1999 er det også blevet muligt at udstede kørselsforbud for ét eller flere køretøjer.

Den franske stat har styrket de retshåndhævende myndigheder: antallet af inspektører steg fra 382 til 405 i 1998, og antallet af divisionsinspektører steg til 48. Antallet af køretøjer, som bruges til inspektionsarbejdet, steg til 102 køretøjer.

I Irland blev der vedtaget administrative foranstaltninger med henblik på at ajourføre databaser og computerprogrammer.

I Det Forenede Kongerige blev der fortsat lagt stærk vægt på at koncentrere håndhævelsen omkring bestemte lokaliteter og om mistænkte chauffører og transportvirksomheder foruden den rutinemæssige kontrol af chaufførernes overholdelse af køretider. I mange tilfælde indgik der oplysninger, som var indsamlet ved "skjult kontrol" (6711 kontroller i 1997 og 5984 kontroller i 1998), 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. Dette medvirkede til opdagelse af systematisk misbrug af bestemmelserne om køretid.

### **3. SANKTIONER**

#### **3.1 Størrelse**

Østrig, Danmark, Finland, Irland og Det Forenede Kongerige fremsendte oplysninger om bødestørrelser for overtrædelse af forordning (EØF) nr. 3820/85. Tyskland fremsendte en meget detaljeret tabel vedrørende national lovgivning. Bødestørrelserne stadig er vidt forskellige mellem medlemsstaterne (se bilag A).

I Østrig ligger bøderne mellem 36 og 2 180 EUR.

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

I Finland pålægges chaufføren og arbejdsgiveren bøder afhængigt af forseelsen. Overtrædelser straffes med "dagbøder", hvis størrelse er afhængig af overtrædelsens art og alvor. Dagbødens størrelse afhænger af overtræderens indkomst og antallet af pårørende, som der er forsørgerpligt for. 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.

Tyskland fremsendte en detaljeret oversigt over sanktioner og bøder, som udstedes på stedet. Overtrædelser straffes afhængigt af forseelsens art og de involverede personer. Bøderne for overtrædelse af bestemmelserne om køretider, hvileperioder og pauser ligger mellem 15 og 31 EUR for kørselspersonale og på 61 EUR (minimum) for arbejdsgiveren. Bøderne for kørselspersonale, som ikke overholder bestemmelsen om registrering af arbejdstid, ligger på mellem 15 og 153 EUR og for arbejdsgivere på mellem 153 og 1 534 EUR. Overtrædelse af bestemmelserne vedrørende fartplan og arbejdstidsplan straffes med bøder på mellem 51 og 128 EUR for chaufføren og på 511 EUR (minimum) for arbejdsgiveren.

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

Sverige pålægger en generel bøde på 133 EUR.

De højeste bøder til chauffører og personer, der forårsager eller tillader overtrædelse af køretids- og fartskriverbestemmelserne ligger mellem 315 og 7 874 EUR. Siden 1996 har Nordirland den samme højeste bøde på 7 874 EUR. Ud over bøde medfører forfalskning af diagram og ændring eller forfalskning af fartskriverens forsegling en straf på op til to års fængsel.

### **3.2 Ændringer**

I henhold til en beslutning fra generalanklagerens kontor (College van Procureurs-generaal) som følge af Domstolens dom af 23. januar 1997, (Eckehard Pastoors og Trans-Cap GmbH v. den belgiske stat, sag C-29/95)<sup>7</sup>, må belgiske inspektører ikke længere forlange umiddelbar betaling af det fulde pålagte depositumbeløb af udlændinge, som vælger den almindelige retsforfølgelse frem for at betale bøden med det samme.

I Frankrig er det nuværende sanktionssystem blevet udvidet med endnu en sanktion, som består i administrativt kørselsforbud. Fra 30. august 1999 er det derfor muligt at pålægge kørselsforbud ved alvorlige eller gentagne transportforseelser.

Tysklands lovgivning om bødestørrelser blev revideret i begyndelsen af 1999. De nye bødesatser træder ikke i kraft i alle 16 delstater på samme tid.

## **4. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLE MEDLEMSSTATERNE**

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

### **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.

---

<sup>7</sup> Saml. 1997, s. I-285.

Belgien berettede, at der jævnligt er gennemført kontroller i samarbejde med nabomedlemsstaterne, og at navnlig samarbejdet med de andre Benelux-lande er forbedret.

I overensstemmelse med artikel 5 i det ovennævnte direktiv fra Rådet gennemførte Danmark 6 samordnede kontroller sammen med Tyskland og Sverige i referenceperioden. Kontrollerne blev gennemført for køretøjer registreret i forskellige medlemsstater. Fire kontroller blev gennemført i Rødby Havn den 7., 9., 14. og 16. februar 1997, og to kontroller blev gennemført for køretøjer, som ankom til Helsingør havn, den 19. og 26. november 1998. Der blev registreret 109 overtrædelser, hvoraf 87 vedrørte forordning (EØF) nr. 3820/85 og 22 forordning (EØF) nr. 3821/85.

Sverige berettede, at der blev gennemført samordnede kontroller med Norge, Danmark og Finland.

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

#### **4.2 Udveksling af oplysninger**

Medlemsstaterne havde ingen specifikke bemærkninger i denne rubrik. Benelux-landene har dog i de seneste to år jævnligt holdt fælles møder med henblik på informations- og personaleudveksling. I Luxembourg er der med Kommissionens støtte indrettet en central administrationsmyndighed, som skal koordinere aktiviteterne. På det seneste har andre lande også besluttet sig for at deltage i møderne: Frankrig deltager allerede, medens Spanien, Irland, Det Forenede Kongerige og Tyskland for nylig har udvist interesse for initiativerne.



## 5. OVERSIGTSTABELLER

### 5.1 Kontrol: oversigt

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

Medlemsstat	-a- Minimale 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	597 511	625 100	213 660	838 760	1,40
Belgien (1)	682 000	706 921	369 053	1 075 974	1,58
Danmark	198 000	330 045	29 857	359 902	1,82
Finland (2)	211 200	345 783		345 783	1,64
Frankrig (3)	2 500 000	5 441 807	1 128 918	6 570 725	2,63
Tyskland	3 538 238	9 079 879	5 143 663	14 223 542	4,02
Grækenland (4)					
Irland	378 385	940 866	4 693	945 559	2,50
Italien	2 549 475	4 135 385	293 087	4 428 472	1,74
Luxembourg	73 246	41 244	22 344	63 588	0,87
Nederlandene	550 000	716 857	69 114	785 971	1,43
Portugal	591 250	207 843	24 816	232 659	0,39
Spanien	1 680 000	4 469 231	400 631	4 869 862	2,89
Sverige	400 000	582 300	84 310	666 610	1,67
Det Forenede Kongerige	2 006 141	3 341 691	138 981	3 480 672	1,73

#### Note:

- (1) I tabel 5.1 og tabel 3.1 - 3.4 i bilag B mangler tallene for kontrol, som er foretaget af gendarmeriet, finansministeriet (toldvæsnet) og arbejdsministeriet.
- (2) Tallene viser ikke det samlede antal kontroller for andre statsborgere.
- (3) Frankrig skelner mellem personer, som er bosat i landet, og personer, som ikke er bosat i landet.
- (4) Tallene fra Grækenland er ikke medtaget, da de ikke giver mulighed for en meningsfuld sammenligning.

## 5.2 Overtrædelser: oversigt

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

Medlemsstat Egne statsborgere	PASSAGERER				GODS				I alt
	Egne statsborg ere	EF	Tredjelan de	Andre statsborg ere i alt	Egne statsborg ere	EF	Tredjelan de	Andre statsborg ere i alt	
Østrig	1 576	373	307	680	26 716	14 182	6 097	20 279	49 251
Belgien (1)	73	105	136	241	2 583	4 698	234	4 932	7 829
Danmark (2)	219			-	5 140			-	5 359
Finland	1 316	-	1	1	6 570	1	12	13	7 900
Frankrig (3)									169 965
Tyskland	29 921	3 921	2 559	6 480	761 966	117 214	52 863	170 077	968 444
Grækenland (4)									
Irland (5)	265	13			6 882	256			7 416
Italien	5 264	173	304	477	42 209	1 581	364	1 945	49 895
Luxembourg	31	-	-	-	228	417	3	420	679
Nederlanden e	1 385	30	2	32	10 564	1 443	277	1 720	13 701
Portugal	659	121	35	156	4 960	463	17	480	6 255
Spanien	8 463	394	86	480	28 806	2 257	251	2 508	40 257
Sverige	1 002	242	10	252	2 855	901	120	1 021	5 130
Det Forenede Kongerige	743	9	18	27	10 998	1 429	78	1 507	13 275

#### Note:

- (1) 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:
- |                     |               |
|---------------------|---------------|
| Gendarmeriet:       | 12 417        |
| Finansministeriet:  | 3 111         |
| Arbejdsministeriet: | 248           |
| <u>I ALT</u>        | <u>15 776</u> |
- (2) 6 173 registrerede overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3821/85 er heller ikke medtaget.
- (3) Danmark skelner ikke mellem egne statsborgere, EF-statsborgere og statsborgere fra tredjelände.
- (4) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet. Tallene omfatter ikke detaljer vedrørende overtrædelser i forbindelse med passagerer og gods, men giver derimod oplysning om overtrædelser i forbindelse med kontrol hos virksomheder (73 815) og i forbindelse med kontrol på vejen (96 150).
- (5) Der er ikke modtaget nogen oplysninger.
- (6) Irland fremsendte kun tal vedrørende overtrædelser for egne statsborgere og statsborgere fra andre medlemsstater.

## Noterede overskridelser: Artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) 3820/85

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

Artikel	Overtrædelsens art	Antal overtrædelser*
6	Køretider	530 653
7	Pauser	373 674
8	Hviletider	431 778 **
14	Fartplan og arbejdstidsplan	8 283 ***
I alt		1 344 388

\* Tallene omfatter ikke oplysninger om overtrædelser, der er registreret af gendarmeriet, finansministeriet eller arbejdsministeriet i Belgien, da de ikke var tilstrækkeligt opdelt.

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

\*\*\* Belgien fremsendte oplysninger om 6 173 overtrædelser, som er registreret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85. Disse tal er derfor ikke medtaget i tabellen.

## 6. KONKLUSIONER OG BEMÆRKNINGER

### 6.1 Medlemsstaternes konklusioner og bemærkninger

**Østrig** bemærkede, at der i perioden 1996-1998 havde været en generel stigning i antallet af køretøjer, som forordning (EØF) nr. 3820/85 gælder for, og i antallet af chauffører og arbejdsdage, der blev kontrolleret af de lokale myndigheder. Antallet af køretøjer, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 steg 9,2%, medens antallet af chauffører og arbejdsdage, der blev kontrolleret på vejene, steg med henholdsvis 49% og 40,7%. På den anden side steg antallet af overtrædelser, som blev registreret i 1997-1998, med 13,5%.

**Belgien** øgede antallet af kontroller ved at ansætte flere inspektører. Der blev gjort en ekstra indsats for at opgradere edb-materiel hos kontrolinspektøret (Direction Contrôles) og for at forbedre inspektørernes uddannelse (A.D.R.-forordning). Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne er stadig den største gruppe af forseelser for chaufførerne: andelen af de registrerede overtrædelser i denne gruppe steg fra 41,5% af de samlede registrerede overtrædelser i 1997 til 45,55% i 1998.

Belgien påpegede at samarbejde med myndigheder i andre medlemsstater og i tredjelande er blevet forbedret og udvidet. Det gælder navnlig samarbejdet inden for Benelux i forbindelse med kontroller.

**Finland** rapporterede, at antallet af kontroller i 1997-1998 klart oversteg det mindsteniveau, der er fastsat i direktiv 88/599/EØF. Færdselspolitiet og sikkerhedsinspektørerne kontrollerede i alt 345 783 diagrammark, hvilket giver et forhold mellem antallet af kontroller sammenlignet med antallet af arbejdsdage i perioden på 1,6.

I den finske rapport blev det også fremhævet, at statistikker er blevet sammenstillet på en mere effektiv måde end tidligere. Indsamlingen af statistikker fra kontroller udført af sikkerhedsinspektører blev væsentligt forbedret med indførelsen af nyt edb-udstyr i 1998.

Finland oplyste, at der ikke var blevet skelnet mellem kontrol af godstransport og kontrol af passagertransport. I henhold til de fremsendte oplysninger var der for hvert køretøj, som var blevet kontrolleret på vejen, blevet undersøgt tre diagrammark, og ved kontrol hos virksomhederne var der undersøgt 14 fartskriverskiver pr. chauffør. Færdselspolitikets statistikker viser, at der var 845 overtrædelser, som medførte tiltale i 1997, og 661 i 1998. Ud over disse overtrædelser forekom der begge år mindre forseelser, som førte til en advarsel,

men ikke blev registreret. Sådanne forseelser omfattede hovedsageligt misbrug af tidsregistreringsanordningen eller undladelse af dens brug.

**Frankrig** ser frem til indførelsen af den digitale fartskriver, som vil medføre et betydeligt fremskridt ved kontrollen af gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 for så vidt angår køre- og hviletider. Det bliver også første skridt i forbindelse med en mere systematisk og vidtfavnende gennemgang af håndhævelsesforanstaltningerne.

Frankrig fremhævede, at landet i slutningen af 1997 havde forelagt et memorandum, som indeholdt nogle ændringsforslag til forordning (EØF) nr. 3820/85, med henblik på harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport. Ændringsforslaget vedrørte hovedsageligt revision af nogle artikler i forordningen, især vedrørende nedsættelse af den maksimalt tilladte køretid og øgning af den maksimale hviletid. Andre spørgsmål, som nøje burde genvurderes, var en begrænsning af undtagelserne vedrørende køretid og bedre lovgivning vedrørende fritagelser fra de normale køre- og hviletidsregler.

Antallet af kontroller udført af de tyske myndigheder lå klart over mindsteniveauet i 1997-1998. **Tyskland** forklarede, at det bemærkelsesværdigt store antal kontrollerede chauffører af andre nationaliteter skyldtes, at Tyskland har den største transitprocent i EU. Det samlede antal kontroller på vejene faldt i 1997-1998 lidt i forhold til 1995-1996 (2,7%). Antallet af kontroller for egne køretøjer og køretøjer fra andre EU-lande var nærmest uændret, men kontrol af køretøjer fra lande uden for EU faldt med så meget som 20%. En nærmere analyse af gennemsnittene viste en dramatisk nedgang i antallet af kontroller i 1998 i forhold til 1997 (et fald på 39% for tyske køretøjer, 23% for EU-køretøjer og 23% for køretøjer fra lande uden for EU). Det skyldes til dels ophævelse af EU's eksterne grænse med Østrig (Schengen-samarbejdet).

Tyskland fremhævede også, at der var tale om en nedgang i antallet af kontrollerede arbejdsdage hos virksomheder inden for passagerbefordring. Derimod var der næsten ingen ændring i de tilsvarende kontroller i forbindelse med varetransport eller transport for egen regning.

I Tyskland er antallet af registrerede overtrædelser af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 faldet i forhold til tallene for 1995-1996 (et fald på mellem 4% og 20%). Den eneste undtagelse fra denne tendens var passagerbefordring fra lande uden for EU og varetransporter med tyske chauffører. Sammenfattende kan det siges, at der ikke var væsentlige ændringer vedrørende overholdelsen af køre- og hviletider, dvs. der er stadig et stort antal overtrædelser, som udgør en risiko for trafiksikkerheden.

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

**Irland** påpegede, at der i 1997-1998 var en del domstolsafgørelser, hvilket bevirkede, at transportinspektørerne måtte returnere til transportvirksomhederne for at gennemføre interviews i forbindelse med retsforfølgningen. Det betød, at transportinspektørerne havde 33% mindre tid til rådighed til yderligere kontroller på vejen. Siden 1997 ændredes praksis for de hurtige inspektioner fra kontrolpunkter til kontrol af fartskrivere til kontrolpunkter, som

dækker en bredere vifte af aktiviteter. Der var tale om en stigning i det samlede antal operationer og i antallet af dage afsat til de hurtige kontroller. Denne nye praksis var meget effektiv til at vække opmærksomhed i befolkningen, hvilket førte til en bedre overholdelse af reglerne. Kontrolpunkternes intensitet medførte dog at færre køretøjer blev kontrolleret i forhold til de jævnlige landsdækkende kontroller, som gennemføres af transportinspektørerne som led i deres ugentlige arbejdsopgaver. Irland berettede også, at man har engageret en konsulent med henblik på en opdatering af databaser og computerprogrammer.

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

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

**Det Forenede Kongerige** påpegede, at oplysningerne ikke afspejlede den faktiske håndhævelsesindsats vedrørende overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne. De fremsendte tal repræsenterede bilinspektionens (Vehicle Inspectorate) og det nordirske miljøministeriums indsats, medens politiet, som håndhæver køretidsreglerne, ikke havde kunnet aflevere tal rettidigt for 1997-1998.

Det Forenede Kongerige bekræftede også i sine konklusioner og bemærkninger, at man anser en overskridelse af seks daglige køreperioder for at være det samme som overskridelse de ugentlige hviletidsregler, og "kørsel i mere end 4½ time uden pause" for at svare til kategorien "for korte hvil". Man undgik derfor dobbelt bogholderi ved at medtage overtrædelser vedrørende seks daglige køreperioder under de samlede overtrædelser af den ugentlige hviletid, og "Kørsel i mere end 4½ time uden pauser" under "for korte hvil".

## **6.2 Kommissionens konklusioner og bemærkninger**

Forordning (EØF) nr. 3820/85 indeholder stadig Fællesskabets fælles standard for vejtransportvirksomhedernes maksimale køre- og hviletider. Hvis bestemmelserne anvendes effektivt og ensartet, kan trafiksikkerheden, transporteffektiviteten og fair konkurrence inden for Fællesskabet forbedres. Kommissionen er imidlertid klar over, at medlemsstaterne stadig har forskellige opfattelser af, hvordan denne lovgivning skal gennemføres. Skønt alle medlemsstater har fremsendt oplysninger i et format, som ligger tæt på standardformatet, er dataene stadig ikke ensartede. Kontrollen udføres med forskellig hyppighed og intensitet, ofte af forskellige myndigheder, som følger særskilte nationale regler. Overtrædelser straffes også forskelligt.

Kommissionen erkender, at der er behov for bedre samarbejde mellem medlemsstaterne imellem for at sikre en samordnet fremgangsmåde ved håndhævelsen. Der er også planlagt nye

lovgivningsforanstaltninger. Kommissionen vil desuden fortsat overvåge situationen i samtlige medlemsstater.

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

De fleste medlemsstater fremsendte mere detaljerede oplysninger. Østrig og Finland afleverede mere detaljerede oplysninger vedrørende overtrædelse af artikel 6, 7, 8 og 14 i forordning (EØF) nr. 3820/85. Ikke desto mindre besværliggør manglen på rettidig og tilstrækkeligt omfattende oplysninger stadig en bredere sammenligning. Årsagerne er forskellige fra det ene land til det andet.

Til denne beretning fremsendte Grækenland ufuldstændige statistikker, som ikke angiver arten og antallet af forseelser, de nationale foranstaltninger eller bøder. Belgien fortsætter med at levere data, som er registreret af forskellige myndigheder, og som ikke alle er indsamlet i standardformatet. Desuden skelner Frankrig fortsat ikke mellem egne og andre statsborgere, men mellem bosiddende og ikke-bosiddende, hvad der kan introducere skævheder i alle sammenligninger.

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

Det samlede antal kontroltilfælde vokser stadig i EU. Der er konstateret nogle forskelle mellem medlemsstaterne. I Østrig, Belgien, Finland, Frankrig, Irland, Italien, Nederlandene, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige var der en stigning, medens der var tale om et fald i Danmark, Tyskland og Luxembourg.

Dataene fra Østrig viser en stigende tendens. Det skyldes mest det forhold, at Østrig leverede oplysninger for både 1997 og 1998, medens der kun var tale om oplysninger for 1996 til den foregående rapport.

I Tyskland blev der gennemført færre kontroller, selv om håndhævelsesforanstaltningerne stadig ligger langt over det krævede minimumsniveau. I Portugal var håndhævelsesindsatsen næsten uforandret (fra 0,38% til 0,39%), men den opfylder stadig ikke kravet om 1% af det samlede antal arbejdsdage. Det er væsentligt at bemærke, at Luxembourgs kontrolrate er faldet fra 1,29% til 0,87%, så den nu er under mindsteniveauet.

Generelt overskred de fleste medlemsstater uden vanskelighed basiskravet på 1%. Irland og Spanien ligger stadig på en rate på over 2%, medens Frankrig øgede kontrolraten fra under 2% til over 2%. Tyskland gennemfører flest kontroller i Fællesskabet med over 4%.

### *6.2.3 Antallet af overtrædelser vedrørende fartplaner og arbejdstidsplaner faldt, medens 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 8 (hvileperioder). Overtrædelser forbundet med køretid er forblevet på et konstant niveau og udgør en betydelig del (39,5%) af alle noterede overtrædelser (38,4% i 1995-1996). I dette tidsrum overgår overtrædelserne af køretiden stadig overtrædelserne af hviletiderne og er fortsat den kategori, hvor antallet af overtrædelser er højest. Der var et større antal overtrædelser af pausebestemmelserne set i forhold til den foregående beretning. I modsætning hertil faldt denne type overtrædelsers procentandel fra 29,4 i 1995-1996 til 27,8% nu. Overtrædelser vedrørende hvileperioder steg til 32,1% af det samlede antal overtrædelser. Der

er sket et fald i overtrædelserne af bestemmelserne om fartplaner og arbejdstidsplaner (fra 4% i 1995-1996 til 0,6% i 1997-1998).

Det anerkendes, at de fleste medlemsstater har indsendt mere fuldstændige oplysninger om disse overtrædelser. Til denne beretning har Spanien indsendt flere oplysninger om overtrædelser af bestemmelserne vedrørende passagerbefordring og godstransport fra tredjelande. I modsætning hertil udløste data fra Det Forenede Kongerige nogen forvirring, da tallene for nogle overtrædelser af køretidsreglerne blev anset for at være overtrædelser af hviletids- eller pausereglerne.

#### *6.2.4 I de fleste af medlemsstaterne er antallet af registrerede overtrædelser vokset*

Generelt er antallet af registrerede overtrædelser i EU steget, f.eks. i Østrig, Belgien, Finland, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige, medens det er faldet i andre lande.

I nogle tilfælde afspejler stigningen i antallet af overtrædelser en øget kontrolindsats, f.eks. for Østrig og Belgien, og i andre tilfælde, f.eks. Finland, er der måske tale om en bedre indsamling og sammenstilling af statistikkerne, og endelig kan der som for Irland være tale om en mere målrettet indsats fra håndhævelsesmyndighedernes side.

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

I 1997-1998 fortsatte Nederlandene med forebyggende aktiviteter, men indberettede ikke desto mindre en stigning i antallet af registrerede overtrædelser. Stigningen i overtrædelserraten var dog mindre væsentlig sammenholdt med stigningen i antal kontrollerede arbejdsdage.

I det store og hele ser der ud til at være en generel stigning i antallet af registrerede overtrædelser i hele EU. Det må fastslås, at en intensivning af kontrollen eller en begrænsning af antallet af kontroltilfælde ikke automatisk medfører en tilsvarende stigning eller et tilsvarende fald i antallet af overtrædelser. Kommissionen fortsætter med at gøre sig overvejelser om behovet for en mere effektiv og ensartet håndhævelse.

#### *6.2.5 De afslørede overtrædelers procentvise andel varierer betydeligt*

Forholdet mellem det samlede antal overtrædelser og det samlede antal kontrollerede arbejdsdage viser, at der er stor forskel på, hvor godt det er lykkedes medlemsstaterne at finde de mulige overtrædere. I 1997-1998 har Tyskland og Østrig haft mest held med henholdsvis 6,8 og 5,9 afslørede overtrædelser for hver 100 kontrollerede arbejdsdage. I andre medlemsstater ligger kvoten på mellem mere end 1 (Danmark, Italien, Luxembourg og Nederlandene) til over 2 overtrædelser for hver 100 kontrollerede arbejdsdage (Frankrig, Finland og Portugal). I modsætning hertil faldt andelen i Belgien, Irland, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige til under 1%.

Dette forhold viser, hvilke fordele der kan opnås ved at udveksle erfaringer og anvende den mest effektive praksis, tilpasset de nationale forhold, i hele Unionen.

#### 6.2.6 *Indførelsen af den digitale fartskriver nærmer sig*

Rådets forordning (EF) nr. 2135/98<sup>8</sup>, som blev vedtaget af Rådet den 24. september 1998, 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 vejen for indførelsen af den nye digitale fartskriver, som bliver obligatorisk i alle medlemsstater ved udgangen af 2003.

I marts 2000 blev udvalget for tilpasning af fartskriveren, som består af repræsentanter for medlemsstaterne, håndhævelsesmyndighederne, arbejdsmarkedets parter og producenterne, enige om et dokument, som opstiller specifikationerne for den digitale fartskriver. Den 19. september 2001 kunne udvalget dog ikke afgive en positiv udtalelse til nogle rent tekniske ændringer af de specifikationer, der allerede blev vedtaget i marts 2000. Da der ikke foreligger en udtalelse, forelægges foranstaltningerne for Rådet i overensstemmelse med den udvalgsprocedure, der er fastsat i forordning (EØF) 3821/85.

Hertil kommer, at gruppen af håndhævelseseksperter, som rådgav Kommissionen vedrørende den digitale fartskriver, også fik til opgave at fremsætte bemærkninger om, hvordan overholdelsen af de nuværende bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport bedst kan beregnes med den nye fartskriver. Resultaterne af deres undersøgelser vedrørende en fælles fortolkning af forordning af (EØF) nr. 3820/85, de nødvendige ændringer af forordning (EØF) 3821/85 og dertil knyttede spørgsmål vedrørende kontrol på vejene og kontrol hos virksomhederne blev forelagt Kommissionen i juli 2001. Kommissionen overvejer i øjeblikket anbefalingerne.

#### 6.2.7 *De Europæiske Fællesskabers Domstols afgørelser skaber en stadig mere indgående fortolkning af forordning (EØF) nr. 3820/85. Tidsrummet går indtil midten af 2001*

I sin afgørelse af 28. september 2000, G.E. Hume, Sag C-193/99<sup>9</sup> fastslog Domstolen, at artikel 8, stk. 5, i forordningen skal fortolkes derhen, at en chauffør, som vælger at udsætte sin ugentlige hvileperiode til den efterfølgende uge, skal tage to ugentlige hvileperioder efter hinanden uden afbrydelse mellem dem i den pågældende uge.

Sagen gik ud på at fastlægge forholdet mellem en ugentlig hvileperiode, som udsættes til den efterfølgende uge, og den ugentlige hvileperiode for den efterfølgende uge. I denne forbindelse er det vigtigt at huske, at artikel 8, stk. 5, i forordningen kræver, at den første hvileperiode skal "tages sammen med" den anden. Domstolen bemærkede, at en sammenligning af dette udtryk mellem de forskellige sprogversioner viser, at den udsatte ugentlige hvileperiode skal tages sammen med den ugentlige hvileperiode for den efterfølgende uge.

Det er desuden væsentligt at bemærke, at artikel 8, stk. 3, indeholder en generel regel om en ugentlig hviletid på 45 timer, som kan afkortes under visse omstændigheder, forudsat at enhver afkortelse kompenseres med en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre

---

<sup>8</sup> EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1.

<sup>9</sup> Saml. 2000, s. I-7809.



uger efter udløbet af den pågældende uge. Domstolen påpegede, at artikel 8, stk. 5, i forordningen giver mulighed for at udsætte den ugentlige hvileperiode, og dermed udgør en undtagelse i forhold til den overordnede regel, og som derfor ikke skal fortolkes bredt. Desuden må anvendelsesområdet afgøres ud fra overvejelser om formålet med forordningen, og det er at forbedre arbejdsforholdene og trafikikkerheden. Fortolkningen af artikel 8, stk. 5, bidrager derfor til at opfylde dette formål.

#### *6.2.8 EF-Domstolen dømte også en sag om anvendelsen af fartskriver (forordning (EØF) nr. 3821/85)*

Den 18. januar 2001, Skills Motor Coaches Ltd, B. J. Farmer, C. J. Burley og B. Denman, Sag C-297/99 <sup>10</sup> afsagde Domstolen dom om anvendelsen af registreringsudstyr inden for vejtransport. I dommen konstateredes, at en chauffør er forpligtet til at registrere alle arbejdsperioder, som også omfatter transporttiden til et køretøj, som ikke befinder sig ved hans bopæl eller ved arbejdsgiverens operationscenter, og de kørselsperioder, der anvendes til transporttjenester, som ikke er omfattet af forordning (EØF) nr. 3821/85, før han overtager et køretøj, som er omfattet af forordningen.

#### *6.2.9 Ajourføring af forordning (EØF) nr. 3820/85*

I årenes løb har både de kompetente nationale myndigheder og vejtransportbranchen påpeget svaghederne ved den nuværende forordning. Ved ministerrådsmødet (transport) den 2. oktober 2000 bemærkede Kommissionen desuden, at medlemsstaterne alle var enige om at gennemføre tekniske ændringer af forordningen. Rådet opfordrede efterfølgende Kommissionen til at forelægge et forslag om ændring af forordningen ved den først givne lejlighed.

Kommissionen arbejder i øjeblikket på en ajourføring af forordning (EØF) nr. 3820/85. Et forslag til en ny forordning (KOM(2001)573 endelig) blev forelagt den 12. oktober 2001. Hovedsigtet er at tilvejebringe en klar og sammenhængende tekst, hvori forordningens nuværende bestemmelser tydeliggøres, forenkles og ajourføres. Kommissionen sigter mod at udvide forordningens anvendelsesområde ved at ajourføre og finjustere de gældende fritagelser og undtagelser, idet man erkender, at den private sektor har en tiltagende rolle inden for områder, som tidligere blev betjent af det offentlige. Kommissionen ønsker også, at overholdelsen af bestemmelserne kan beregnes ved hjælp af fartskriveren.

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

Kommissionens arbejdsprogram omfatter et punkt vedrørende styrkelse af direktiv 88/599/EØF, som i øjeblikket pålægger medlemsstaterne at kontrollere 1% af chaufførernes arbejdsdage med henblik på at kontrollere overholdelsen af kravene til køre- og hviletider. Kommissionen påtænker at øge denne andel på 1% gradvis, hvor det er hensigtsmæssigt, for at øge antallet af inspektioner og styrke effektiviteten og konsekvensen af de kontroller, der gennemføres af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

---

<sup>10</sup> Saml. 2001, s. I-573.

### *6.2.11 Rådet vedtog en fælles holdning om indførelsen af almindelig arbejdstid for vejtransportsektoren*

Den 18. november 1998 offentliggjorde Kommissionen en foranstaltningsspakke (KOM 662/98<sup>11</sup> endelig udg.), som skulle bringe de sektorer, der på nuværende tidspunkt ikke er omfattet af direktiv 93/104/EF<sup>12</sup> af 23. november 1993 om almindelig arbejdstid, ind under dets anvendelsesområde. Efter en lang debat på grund af meget stærke forskelle mellem medlemsstaterne, nåede man den 22. december 2000 til enighed i Rådet, og den fælles holdning blev offentliggjort og forelagt Parlamentet den 23. marts 2001.

Den fælles holdning udelukker selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde, og der indføres også mindre strenge regler for natarbejde. Parlamentet blev færdig med den anden høring i 2001 og ønsker at gå tilbage til at medtage alle chauffører og Kommissionens oprindelige forslag vedrørende regler for natarbejde. Der er indledt en forligsprocedure mellem Rådet og Parlamentet i efteråret 2001 for at nå frem til et kompromis mellem de to holdninger.

### *6.2.12 Afsluttende bemærkninger*

En effektiv anvendelse af reglerne for køre- og hviletider er i alles interesse. Kommissionen fortsætter med at overvåge udviklingen på området for at sikre en ensartet og effektiv håndhævelse af de sociale bestemmelser og for at opmuntre til at anvende god praksis. I KOM(2001)573 endelig om forordningen (EØF) nr. 3820/85 forudser Kommissionen derfor, at der nedsættes et stående udvalg, hvor der kan udveksles synspunkter om anvendelsen af forordningen og, om nødvendigt, træffes hurtige beslutninger.

Kommissionen søger fortsat at opmuntre alle medlemsstater til at gennemføre flere samarbejdsinitiativer og til at fremme udveksling af personale og informationer. Disse foranstaltninger bidrager til en forbedring af håndhævelsesaktiviteterne og medfører en bedre forståelse af forordningens anvendelse.

---

<sup>11</sup> EFT C 43 af 17.2.1999, s. 1.

<sup>12</sup> EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18.

Medlemsstat	Sanktionstype	
	Mindre overtrædelser	Alvorlige overtrædelser
Østrig	36 EUR	2 180 EUR
Belgien	62 EUR	248 EUR
Danmark	Bøde på mindst 54 EUR til chaufføren og 134 EUR til virksomheden, det nøjagtige beløb afhænger af overtrædelsens art og alvor.	
Finland	Overtrædelser straffes efter "dagbødekriteriet". Dagbødens størrelse afhænger af overtræderens indkomst og antallet af pårørende, som der er forsørgerpligt for. Der pålægges mellem 6 og 12 dagbøder afhængigt af overtrædelsens alvor.	
Frankrig	Højst 1 517 EUR.	<p>Lov 95-96 af 1. februar 1995 gjorde en række forhold ulovlige og hævdede bøderne for andre.</p> <p>Alvorlige overtrædelser kan medføre bøde på indtil 30 489 EUR eller et års fængsel.</p>
	Alvorlige eller gentagne overtrædelser kan medføre midlertidig eller permanent inddragelse af fællesskabstilladelsen eller transporttilladelsen. Der er også mulighed for at give køretøjet kørselsforbud.	
Tyskland	Overtrædelser straffes afhængigt af forseelsens art og de involverede personer. Bøderne for overtrædelse af bestemmelserne om køretider, hvileperioder og pauser ligger mellem 15 og 31 EUR for kørselspersonale og på 61 EUR (minimum) for arbejdsgiveren. Bøderne for kørselspersonale, som ikke overholder bestemmelsen om registrering af arbejdstid, ligger på mellem 15 og 153 EUR og for arbejdsgivere på mellem 153 og 1 534 EUR. Overtrædelse af bestemmelserne vedrørende fartplan og arbejdstidsplan straffes med bøder på mellem 51 og 128 EUR for chaufføren og på 511 EUR (minimum) for arbejdsgiveren.	
Irland		1 270 EUR og/eller seks måneders fængsel.
Italien	Mindst 16 EUR	4 447 EUR
Nederlandene	Faste bøder for hver enkelt overtrædelse af en bestemmelse i forordningen fra 45 til 1 365 EUR	
Spanien	30 – 284 EUR	284 – 1 388 EUR (Første kategori) 1 388– 2 414 EUR (Anden kategori)
Sverige	Generel bøde på 133 EUR	
Det Forenede Kongerige		<p>De højeste bøder til chauffører og personer, der forårsager eller tillader overtrædelse af køretids- og fartskriverbestemmelserne ligger mellem 315 og 7 874 EUR.</p> <p>Ud over bøde medfører forfalskning af diagram og ændring eller forfalskning af fartskriverens forsegling en straf på op til to års fængsel.</p>

Note:

Oplysningerne for Belgien, Italien, Spanien og Sverige bygger på tal, som disse landes nationale eksperter opgav i 1995. Tallene for Frankrig og Nederlandene er de samme som i den foregående rapport, idet disse lande ikke har meddelt nogen ændring af deres lovgivning. Oplysninger for andre medlemsstater foreligger ikke.

**Statistiske data****1. Referenceperiode**

1 januar 1997 til 31. december 1998

**2. Beregning af det minimale antal tilfælde, hvor kontrol skal foretages (Artikel 2 i direktiv 88/599/EØF)<sup>13</sup>**

Medlemsstat	Antal arbejdsdage pr. chauffør i referenceperioden -a-	Samlet antal køretøjer, som omfattes af forordning (EØF) nr. 3820/85 (årligt gennemsnit) - b -	Samlet antal arbejdsdage a × b - c -	Minimalt antal kontroltilfælde (1% af c) - d -
Østrig	480	124 481	59 751 120	597 511
Belgien	440	155 000	68 200 000	682 000
Danmark	440	45 000	19 800 000	198 000
Finland	440	48 000	21 120 000	211 200
Frankrig	480	521 875	250 500 000	2 500 000
Tyskland	480	737 133	353 823 840	3 538 238
Grækenland (1)				
Irland (2)	460	82 258	37 838 450	378 385
Italien	390	653 712	254 947 680	2 549 475
Luxembourg	450	16 277	7 324 650	73 246
Nederlandene	500	110 000	55 000 000	550 000
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	432 358	200 614 112	2 006 141

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

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

<sup>13</sup> EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55.

### 3. Kontrol

#### 3.1 Antal tilfælde af vejkontrol

Medlemsstat	Transporttype	EF		Tredjelande	Andre statsborgere i alt
		Egne statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig	passagertransport	614	145	441	586
	godstransport	32 502	6 046	11 419	17 465
	i alt (1)	97 561	37 730	26 550	64 280
Belgien	passagertransport	4 497	4 757	225	4 982
	godstransport	61 602	81 662	3 173	84 835
Danmark	i alt (1)	82 170	9 115	899	10 014
Finland	passagertransport	2 890			
	godstransport	69 278			
Frankrig (2)	passagertransport	59 750			23 473
	godstransport	1 114 552			299 077
Tyskland	passagertransport	177 775	79 257	43 953	123 210
	godstransport	3 607 453	2 019 782	1 488 082	3 507 864
Grækenland	passagertransport	1 204		440	
	godstransport	2 132		550	
Irland	passagertransport	4 061	1 042	150	1 192
	godstransport	33 190	3 731	194	3 925
	i alt (1)	1 761	364	115	479
Italien	passagertransport	100 035	10 377	1 750	12 127
	godstransport	644 880	71 424	7 947	79 371
	i alt (1)	211 285	26 553	2 791	29 344
Luxembourg	passagertransport	182	238	2	240
	godstransport	5 004	5 643	246	5 889
Nederlandene	passagertransport	2 198	731	84	815
	godstransport	64 296	27 743	5 999	33 742
Portugal	passagertransport	16 729	5 931	1 824	7 755
	godstransport	94 283	18 996	2 441	21 437
	i alt (1)	20 013	3 538	493	4 031
Spanien	passagertransport	259 874	45 619	8 036	53 655
	godstransport	953 125	158 631	17 206	175 837
Sverige	passagertransport	6 854	514	113	627
	godstransport	111 429	22 650	4 653	27 303
	i alt (1)	439	48	9	57
Det Forenede Kongerige	passagertransport	45 227	3 160	425	3 585
	godstransport	339 411	24 600	2 235	26 835

Note:

- (1) Det samlede tal omfatter statistik for køretøjer, hvor der ikke var skelnet mellem gods- og passagertransport.
- (2) Frankrig skelner mellem personer med bopæl i landet og personer, der ikke har bopæl i landet, ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere.

### 3.2 Antal chauffører, som er blevet kontrolleret hos virksomheden

Medlemsstat	Passagertransport	Godstransport	Transport for egen regning	Lejet eller betalt transport
Østrig	1 549	13 887	3 681	11 407
Belgien	69	7785		
Danmark (1)				
Finland	1 726	6 612	460	7878
Frankrig	12 951	92 855	4851	100955
Tyskland	16 212	108775	19607	-
Grækenland	1 014	453	3	880
Irland	431	7 455	2 274	5 576
Italien	1 905	19 580	1 808	11 344
Luxembourg	1 056	3 494	56	74
Nederlandene (2)	4 600	11 166	1 976	9 190
Portugal	186	1 674	131	1 729
Spanien	17 326	83 267	13 873	86 720
Sverige	1 614	3 751	56	973
Det Forenede Kongerige	5 091	23 818	2 711	21 093

#### Note

(1) Danmark har ikke afgivet disse oplysninger.

(2) Tallene for godstransport er summen af tallene for transport for egen regning og lejet eller betalt transport.

### 3.3 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret på vejen

Medlemsstat	Transporttype	EF		Tredjelande	Andre statsborgere i alt
		Egne statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig	passagertransport	1 625	244	1 215	1 459
	godstransport	97 850	11 838	28 170	40 008
	i alt (1)	288 943	97 223	74 970	172 193
Belgien	passagertransport	18 524	20 293	1 013	21 306
	godstransport	231 737	333 782	13 965	347 747
Danmark	i alt (1)	247 037	27 160	2 697	29 857
Finland	passagertransport	9 080			
	godstransport	218 092			
Frankrig (2)	passagertransport	187 796			68 288
	godstransport	3 704 736			1 060 630
Tyskland	passagertransport	352 081	130 649	59 348	189 997
	godstransport	7 034 325	2 902 656	2 051 010	4 953 666
Grækenland	passagertransport	3 984		2 070	2 070
	godstransport	13 104		784	784
Irland	passagertransport	3 563	682	230	912
	godstransport	46 980	3 497	284	3 781
Italien	passagertransport	284 225	26 598	3 770	30 368
	godstransport	2 187 778	110 544	99 889	210 433
	i alt (1)	407 678	42 694	9 592	52 286
Luxembourg	passagertransport	659	874	14	888
	godstransport	16 516	20 610	846	21 456
Nederlandene	passagertransport	4 396	1 462	168	1 630
	godstransport	128 592	55 486	11 998	67 484
Portugal	passagertransport	17 209	5 068	2 004	7 072
	godstransport	98 550	12 120	3 998	16 118
	i alt (1)	30 084	1 520	106	1 626
Spanien	passagertransport	500 368	84 080	16 098	100 178
	godstransport	1 741 786	268 287	32 166	300 453
Sverige	passagertransport	20 466	1 528	113	1 641
	godstransport	339 214	67 792	14 741	82 533
	i alt (1)	1 058	103	33	136
Det Forenede Kongerige	passagertransport	149 207	17 785	2 688	20 473
	godstransport	1 305 709	106 942	11 566	118 508

#### Note:

- (1) Det samlede tal omfatter statistik for køretøjer, hvor der ikke var skelnet (helt eller delvis) mellem gods- og passagertransport.
- (2) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet.

### 3.4 Antal arbejdsdage, som er blevet kontrolleret hos virksomhederne

Medlemsstat	Passagertransport	Godstransport	Transport for egen regning	Lejet eller betalt transport
Østrig	18 494	218 188	44 072	189 098
Belgien	4 323	452 337		
Danmark	5 227	77 781	37 743	40 038
Finland	16 971	101 640	9 336	109 275
Frankrig	206 620	1 342 655	58 411	1 490 864
Tyskland	238 862	1 454 611	233 561	
Grækenland	16 729	2 590		
Irland	41 445	848 878	266 473	623 644
Italien	480 836	774 868	72 000	472 564
Luxembourg	3 773	20 296	341	578
Nederlandene (1)	184 000	399 869	32 269	367 600
Portugal	5 989	56 011	4 340	57 660
Spanien	338 563	1 888 514	350 678	1 876 399
Sverige	82 016	139 546	3 249	46 117
Det Forenede Kongerige	381 239	1 505 536	242 368	1 263 025

Note:

- (1) Tallene for godstransport er summen af tallene for transport for egen regning og lejet eller betalt transport.



#### 4. Overtrædelser

##### Antal registrerede overtrædelser

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

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	422	95	72	167	11 246	6 445	2 107	8 552	11 668	8 719
Belgien (1)	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	18	26	45	71	583	1 042	40	1 082	601	1 153
Danmark (2)	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	2				95				97	
Finland	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	174				1 965 10 4		4	4	2 139 10 4	4
Frankrig (3)	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider									51 886 952	10 669 48
Tyskland	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	11 113 662 163	1 455 70 20	636 35 10	2 901 105 30	284 811 9 973 3 409	48 301 1 834 1 214	17 320 193 1 076	65 621 2 027 2 290	295 924 10 635 3 572	68 522 2 132 2 320
Grækenland (4)	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider										
Irland	- daglige køretider - seksdages køretider - to-ugers køretider	48 2 6	1 0 0		1 0 0	2 335 59 101	38 6 9		38 6 9	2 383 61 107	39 6 9

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Italien	- daglige køretider	1 208	36	75	111	15 459	514	106	620	16 667	731
	- seksdages køretider	498				1 649	40	3	43	2 147	43
	- to-ugers køretider	25				234	11		11	259	11
Luxembourg	- daglige køretider	-	-	-		81	151	1	152	81	152
	- seksdages køretider	-	-	-		-	-	-			
	- to-ugers køretider	-	-	-		-	-	-			
Nederlandene	- daglige køretider	91	6	-	6	2 106	543	75	618	2 197	624
	- seksdages køretider	-	-	-		-	-	-			
	- to-ugers køretider	-	-	-		-	-	-			
Portugal	- daglige køretider	146	16	6	22	1 304	120	10	130	1 450	152
	- seksdages køretider	26	5	-	5	436	30	4	34	462	39
	- to-ugers køretider	4	-	-		-	-	-		4	
Spanien	- daglige køretider	5 925	306	67	373	19 262	1 767	196	1 963	25 187	2 336
	- seksdages køretider	7	-	-		41	-			48	
	- to-ugers køretider	92	-	-		531	-			623	
Sverige (5)	- daglige køretider	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	- seksdages køretider	}274	} 77	}3	} 80	} 690	} 275	} 37	} 312	} 964	}392
	- to-ugers køretider	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
Det Forenede Kongerige	- daglige køretider	46	-	2	2	1 998	120	3	123	2 044	125
	- seksdages køretider	*	*	*		*	*	*			
	- to-ugers køretider	3	-	-		107	135	10	145	110	145

Note:

- (1) Oplysningerne vedrører kun 1997, idet der ikke blev fremsendt tilstrækkeligt klassificerede tal for 1998. 1 805 overtrædelser registreret i 1998 er medtaget i det samlede antal (se. tabel 5.2).
- (2) Danmark har ikke afgivet tilstrækkeligt klassificerede oplysninger.
- (3) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet. Der blev ikke fremsendt tilstrækkeligt klassificerede tal for gods- og persontransport.
- (4) Der er ikke modtaget nogen oplysninger.
- (5) Det samlede antal overtrædelser af køretiderne opgivet uden udspecificering
- \* Disse overtrædelser er sat under oversigten for hviletider - ugentlig.

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

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelandede	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	Tredjelandede	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	642	123	74	197	10 267	4 633	1 635	6 268	10 909	6 465
Belgien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	6 9	6 6	8 13	14 19	271 246	468 183	29 -	497 183	277 255	511 202
Danmark (1)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	61				1 894				1 955	
Finland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	404 241		1	1	1 166 659		4 1	4 1	1 570 900	5 1
Frankrig (2)	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser									} }31 751	} }5 333
Tyskland	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	3 584 4 012	545 326	122 71	667 397	106 926 118 076	15 026 14 162	6 425 6 794	21 451 20 956	110 510 122 088	22 118 21 353
Grækenland (3)	- 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	74 22	6 2		6 2	1 259 305	120 37		120 37	1 333 327	126 39
Italien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	1 370 36	26 5	178 4	204 9	11 835 1 752	541 146	105 19	646 165	13 205 1 788	850 174

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	Tredjelan de	I alt andre statsborge re	Egne statsborge re	EF	Tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Luxembourg	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	8	-	-		72	131	1	132	80	132
		12	-	-		-	-	-		12	-
Nederlandene	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	221	13	1	14	1 326	73	11	84	1 547	98
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	114	40	10	50	2 094	110	-	110	2 208	160
		151	30	9	39	324	59	2	61	475	100
Spanien	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	1 766	88	19	107	5 541	490	55	545	7 307	652
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sverige	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	284	34	0	34	977	108	28	136	1 261	170
Det Forenede Kongerige	- kørsel i mere end 4,5 timer uden pause - for korte pauser	} 147	}-	}-		} 5 188	} 88	} 4	} 92	} 5 335	} 92
		}	}	}		}	}	}	}	}	}

Note:

- (1) Danmark har ikke afgivet tilstrækkeligt klassificerede oplysninger.
- (2) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet. Der blev ikke fremsendt tilstrækkeligt klassificerede tal for gods- og persontransport.
- (3) Der er ikke modtaget nogen oplysninger.

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

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Østrig	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	373	128	84	212	5 203	3 104	2 355	5 459	5 576	5 671
Belgien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	32	61	70	131	849	1 888	125	2 013	881	2 144
Danmark (1)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	156				3 151				3 307	
Finland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	370 23				2 735 31	1 1	2 1	2 2	3 105 54	2 2
Frankrig (2)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid									59 300 854	8 535 106
Tyskland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	9 234 1 056	1 120 96	1 492 6	2 612 102	229 338 9 433	35 179 1 498	20 594 461	55 773 1 959	238 572 10 489	58 385 2 061
Grækenland (3)	- daglig hviletid - ugentlig hviletid										
Irland	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	81 15	0 0		0 0	2 634 189	37 9		37 9	2 715 204	37 9
Italien	- daglig hviletid - ugentlig hviletid	1 213 99	17 1	47	64 1	5 212 410	267 49	110 14	377 63	6 425 509	441 64

Medlemsstat	Overtrædelsens art	PASSAGERER				GODS				PASSAGERER OG GODS	
		Egne statsborgere	EF	tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	EF	tredjelande	I alt andre statsborgere	Egne statsborgere	andre statsborgere
Luxembourg	- daglig hviletid	-	-	-		75	135	1	136	75	136
	- ugentlig hviletid	-	-	-		-	-	-	-		
Nederlandene	- daglig hviletid	1 073	11	1	12	7 132	827	191	1 018	8 205	1 030
	- ugentlig hviletid	-	-	-		-	-	-			
Portugal	- daglig hviletid	129	12	2	14	711	86	1	87	840	101
	- ugentlig hviletid	7	1	1	2	91	58	-	58	98	60
Spanien	- daglig hviletid	652	-	-		3 301	-	-		3 953	
	- ugentlig hviletid	21	-	-		130	-	-		151	
Sverige	- daglig hviletid	325	128	6	134	1 101	511	51	562	1 426	696
	- ugentlig hviletid	47	1	0	1	87	7	4	11	134	12
Det Forenede Kongerige	- daglig hviletid	286	7	16	23	2 685	867	39	906	2 971	929
	- ugentlig hviletid (4)	250	2	-	2	1 020	219	22	241	1 270	243

Note:

- (1) Danmark har ikke afgivet tilstrækkeligt klassificerede oplysninger.
- (2) Frankrig skelner ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere, men mellem personer bosat i landet, og personer, der ikke er bosat i landet.
- (3) Der er ikke modtaget nogen oplysninger.
- (4) Disse tal dækker også overtrædelser af seks-dageskøretiden.

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

Medlemsstat	Overtrædelsens art	Egne statsborgere	EF	Tredjelande	Andre statsborgere i alt
Østrig	- mangelfuld - forkert anvendt	139	27	77	104
Belgien	- mangelfuld - forkert anvendt (1)				
Danmark (2)	- mangelfuld - forkert anvendt				
Finland	- mangelfuld - forkert anvendt	52 52			
Frankrig (3) (4)	- mangelfuld - forkert anvendt	} 426 }			} 105 }
Tyskland	- mangelfuld - forkert anvendt	77 20	270 19	69 118	339 137
Grækenland (2)	- mangelfuld - forkert anvendt				
Irland	- mangelfuld - forkert anvendt	0 17	0 4		0 4
Italien (5)	- mangelfuld - forkert anvendt	508 561	2 105	7	2 112
Luxembourg	- mangelfuld - forkert anvendt	1 10	- -	- -	
Nederlandene	- mangelfuld - forkert anvendt	- -	- -	- -	
Portugal	- mangelfuld - forkert anvendt	37 45	3 14	- 7	3 21
Spanien (2)	- mangelfuld - forkert anvendt				
Sverige (4)	- mangelfuld - forkert anvendt	} 72 }	} 2 }	} 1 }	} 3 }
Det Forenede Kongerige	- mangelfuld - forkert anvendt	7 4	- -	- -	

#### Note:

- (1) Belgien fremsendte oplysninger om overtrædelser, som er registreret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85. Dette tal (6 173 overtrædelser) er derfor ikke medtaget i tabellen.
- (2) Der er ikke modtaget nogen oplysninger.
- (3) Frankrig skelner mellem personer med bopæl i landet og personer, der ikke har bopæl i landet, ikke mellem egne statsborgere og andre statsborgere.
- (4) Ingen udspecificerede tal opgivet.
- (5) Tallene er ikke fuldstændige, da det ikke var muligt at finde 2 040 overtrædelser registreret i 1997 og 3 385 i 1998. Disse tal er dog medtaget i det samlede antal (se. tabel 5.2).