



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 30.4.2004
COM(2004) 360 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

**over de tenuitvoerlegging in 1999-2000 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot
harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer**

**(21e verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de
sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer)**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de tenuitvoerlegging in 1999-2000 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot
harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer

(21e verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de
sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer)

Inhoud

SAMENVATTING	3
1. Inleiding	5
2. Nationale initiatieven	5
2.1. Regelgevingsmaatregelen	5
2.2. Administratieve maatregelen	5
3. Sancties	6
3.1. Strafmaat	6
3.2. Veranderingen	7
4. Betrekkingen en samenwerking tussen de lidstaten	7
4.1. Gecoördineerde controles	7
5. Overzichtstabellen	8
5.1. Controles: overzicht	8
5.2. Overtredingen: overzicht	9
6. Conclusies en commentaar	10
6.1. Conclusies en commentaar van de lidstaten	10
6.2. Conclusies en commentaar van de Commissie	12
Bijlage A	18
Bijlage B	19
1. Referentieperiode	19
2. Berekening van het minimumaantal uit te voeren controles	19
3. Controles	20
3.1 Aantal controles langs de weg	20
3.2 Aantal op de vestigingsplaats van het bedrijf gecontroleerde bestuurders	21
3.3 Aantal langs de weg gecontroleerde werkdagen	22
3.4 Aantal op de vestigingsplaats van het bedrijf gecontroleerde werkdagen	23
4. Overtredingen	24
4.1 Artikel 6 van Verordening (EEG) Nr. 3820/85: rijtijden	24
4.2 Artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 3820/85: onderbrekingen	26
4.3 Artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 3820/85: rusttijden	28
4.4 Artikel 14 van Verordening (EEG) nr. 3820/85: dienstregeling en dienstrooster	30

SAMENVATTING

Dit verslag geeft en beschrijft trends en statistieken met betrekking tot de activiteiten van de lidstaten in de periode 1999-2000 op het gebied van inspectie en controle van de naleving van de voorschriften van Verordening (EEG) nr. 3820/85 inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden. Het verslag is gebaseerd op door de lidstaten verstrekte statistische gegevens en omvat hun zienswijzen op de uitvoering van de verordening.

Bijna alle lidstaten hebben de Commissie gegevens over de betrokken periode verstrekt. Het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk hebben hun verslagen pas opgestuurd na een schriftelijke herinnering van de Commissie. Griekenland heeft aanvankelijk, ondanks het vooruitzicht van een inbreukprocedure, geen gegevens toegezonden en heeft sindsdien gegevens verstrekt die zich niet voor een doeltreffende vergelijking lenen. Over het algemeen was er enige vooruitgang te bespeuren wat betreft de gegevensverstrekking in standaardformaat en de gedetailleerdheid van de informatie, hoewel sommige lidstaten nog steeds totaalcijfers geven en hun aangiften niet uniform zijn. Dit heeft de samenstelling van het verslag vertraagd en ook een vroegtijdige en doeltreffende vergelijking van de gegevens in de weg gestaan.

Uit de ontvangen informatie blijkt dat het totale aantal controles op de naleving in de EU is gedaald. België, Finland, Ierland, Italië, Luxemburg, Portugal en het Verenigd Koninkrijk behoorden tot de lidstaten die het aantal gecontroleerde werkdagen hebben vergroot. Bij de overige lidstaten is dit aantal omlaag gegaan. Zowel het aantal controles bij het bedrijf ter plaatse als langs de weg heeft gedurende de jaren 1999-2000 een dalende lijn te zien gegeven.

De aantallen controles lagen in de meeste gevallen nog steeds boven het voorgeschreven aantal. Alleen Portugal voldeed niet aan het controlecriterium van 1%. Er worden in Portugal wel meer controles gerapporteerd, maar sinds 1995 zijn deze toch beneden het vereiste minimumniveau gebleven en de Commissie heeft diensgevolge een inbreukprocedure opgestart. Over het algemeen overschrijden de meeste lidstaten zonder moeite de basisnorm van 1%. Spanje en Frankrijk bereikten een controlepercentage van meer dan 2% en Duitsland was de koploper van de Unie met een percentage van ruim 3,45 %.

De daling van het handhavingsniveau heeft over het algemeen geleid tot een daling van het aantal vastgestelde overtredingen t.o.v. het voorgaande verslag. Niettemin is het aantal geregistreerde overtredingen toegenomen in België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Portugal, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Het grootste deel van het totale aantal geregistreerde overtredingen komt nog steeds voor rekening van de inbreuken op de rijtijdenvoorschriften, en overtreft de aantallen rusttijd- en onderbrekingsovertredingen, hoewel de aantallen overtredingen in alle drie categorieën zijn teruggelopen. Verder is voor de betreffende periode een stijging van het aantal overtredingen met betrekking tot de dienstregeling en het dienstrooster geconstateerd.

De lidstaten hebben gedurende de door het verslag bestreken periode en ook nog daarna een aantal initiatieven gerapporteerd. Denemarken heeft zijn sancties in 2001 in de hoogte bijgesteld. Door Finland, Zweden, Denemarken en Noorwegen zijn gedurende de verslagperiode gecoördineerde controles uitgevoerd. De Commissie merkt op dat samenwerking maar weinig voorkomt: de meeste lidstaten lijken namelijk maar sporadisch samen te werken.

De richtlijn ‘werktijden’ (2002/15/EG¹) is in 2002 goedgekeurd en zal een aanvulling op de verordening vormen. Een gemeenschappelijke interpretatie en tenuitvoerlegging door de gehele Unie heen zal in de toekomst belangrijk worden. De komst van de digitale tachograaf, die de basis voor meeromvattende handhavingsacties zal vormen, is niet meer zo veraf.

Het voorstel van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85 is door het Parlement in eerste lezing op 14 januari 2003 behandeld en de Commissie heeft op 11 augustus 2003 een gewijzigd voorstel gepresenteerd, waarin met het merendeel van de door het Parlement aangedragen amendementen rekening wordt gehouden. Het geamendeerde voorstel komt derhalve met een terugkeer naar de kalenderweek als grondslag voor de berekening van de maximale rijtijden en minimale rusttijden. Er wordt hierin verder een aantal door de bedrijfstak gevraagde flexibiliteiten teruggebracht, zoals gesplitste onderbrekingen, gesplitste dagelijkse rusttijden en verkortingen van de wekelijkse rusttijden met compensaties, maar er wordt wel vastgehouden aan die elementen waardoor de handhaving van de regels wordt verbeterd.

In haar Witboek over het vervoerbeleid² wijst de Commissie erop dat aan de EG-wetgeving inzake het wegvervoer, vooral waar het de arbeidsvoorwaarden betreft, uiterst slecht de hand wordt gehouden. Met het oog hierop heeft zij op 21 oktober 2003³, als onderdeel van een pakket voorgestelde handhavingsmaatregelen, een voorstel goedgekeurd ter versterking en verdere uitwerking van de standaardcontroleprocedures van Richtlijn 88/599/EEG⁴ van de Raad. In dit voorstel wordt recht gedaan aan de specifieke amendementen die het Parlement had voorgesteld bij de eerste lezing van het voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) 3820/85. Aldus wordt een verhoging voorgesteld van het minimumpercentage van de te controleren werkdagen van 1% tot 3%, waarbij minstens 50% van de controles bij het bedrijf zelf en 25% langs de weg moet plaatsvinden.

Om zowel binnen als tussen de lidstaten een betere coördinatie tussen de toezichhoudende autoriteiten te kunnen aanmoedigen, zou er binnen iedere lidstaat een leidend handhavingsorgaan moeten worden aangewezen ter ontwikkeling en uitvoering van een nationale handhavingsstrategie in samenwerking met de overige bevoegde autoriteiten. Het handhavingspersoneel moet qua opleiding en uitrusting op zijn taken berekend zijn, en bij de huidige en geplande weginfrastructuren moet worden voorzien in toereikende extra wegstroken of servicestations waar kan worden gerust en waar de controles kunnen worden verricht. Om de samenwerking tussen de handhavingsinstanties te vergemakkelijken wordt de instelling aanbevolen van een permanent comité ter aanmoediging van de beste praktijken en een geharmoniseerde aanpak van handhavingskwesties. Bovendien moet een elektronisch systeem voor de uitwisseling van informatie worden opgezet om te helpen bij de opsporing van overtreders die zich buiten hun lidstaat van vestiging bevinden.

¹ PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35-39.

² Witboek van de Commissie over het Europees vervoerbeleid tot 2010 (COM(2001) 370) blz. 26.

³ COM(2003) 628 def. van 21.10.2003.

⁴ PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55.

1. INLEIDING

Dit verslag, dat de periode 1999-2000 bestrijkt, is het vijfde in de reeks Commissieverslagen die Verordening (EEG) nr. 3820/85⁵ betreffen. Het is gebaseerd op de informatie die door de lidstaten is verstrekt volgens het bij de Beschikking van 22 februari 1993 door de Commissie ingevoerde standaardschema⁶.

Alle lidstaten hebben het standaardformulier gebruikt om hun gegevens aan de Commissie voor te leggen. De formulieren zijn thans binnen, maar zijn niet allemaal op uniforme wijze ingevuld en in sommige gevallen waren de gegevens onsamenhangend of onvolledig. De formulieren van Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk werden te laat ingeleverd en in het geval van het VK gebeurde dit pas na een schriftelijke herinnering van de Commissie. Oostenrijk stuurde het verslag voor 2000 in en produceerde dat voor 1999 pas na een schriftelijke herinnering. De Griekse gegevens werden niet tijdig ingeleverd, ondanks de dreiging van een inbreukprocedure van de Commissie, welke vervolgens de nodige stappen heeft ondernomen.

Dankzij het standaardformulier is de analyse en vergelijking van de statistische gegevens met die van de vorige periode gemakkelijker geworden. Het verslag beschrijft tevens de door de lidstaten ter kennis gebrachte initiatieven, en omvat de laatste ontwikkelingen op het niveau van de Gemeenschap.

2. NATIONALE INITIATIEVEN

2.1. Regelgevingsmaatregelen

In het Verenigd Koninkrijk is in december 2000 een nieuwe handhavingsmaatregel goedgekeurd, waarmee de handhavingsautoriteiten bestuurders van in de VK ingeschreven voertuigen die hun toegestane rijtijden hebben overschreden, kunnen verbieden hun reis voort te zetten totdat zij de krachtens EEG-Verordening 3820/85 vereiste onderbreking of rustperiode hebben genoten. Een soortgelijke maatregel is reeds van kracht voor bestuurders van in het buitenland ingeschreven voertuigen.

2.2. Administratieve maatregelen

In Frankrijk hebben de comités voor administratieve sancties voorgesteld dat de hoofdcommissarissen plaatselijke ondernemingen boetes opleggen wegens ernstige of herhaaldelijke inbreuken op de geldende voorschriften, zoals tijdelijke of definitieve intrekking van de gewaarmerkte kopie van de communautaire vergunning of van de transportvergunning. Zo zijn 408 kopieën van communautaire vergunningen en 207 transportvergunningen permanent ingetrokken en bij 1109 kopieën van communautaire vergunningen en 272 transportvergunningen was sprake van een tijdelijke intrekking. Sinds 30 augustus 1999 is het ook mogelijk één of meer voertuigen een rijverbod op te leggen.

De Franse regering heeft de gelederen van de handhavingsautoriteiten versterkt: het aantal ambtenaren is hier in 2000 uitgebreid van 405 tot 440. Het aantal voor inspecties gebruikte voertuigen werd opgevoerd van 102 tot 137.

⁵ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

⁶ PB L 72 van 25.3.1993, blz. 33.

Op grond van het Nederlandse handhavingsbeleid is het mogelijk preventieve maatregelen te treffen en contracten met ondernemingen te sluiten om de handhaving van de regelgeving op een hoger peil te brengen. In 2000 heeft Nederland een begin gemaakt met een systematisch onderzoek naar de naleving van de wetgeving inzake de werktijden. Hierbij wordt om de drie maanden uit het rijbewijzenbestand een aantal bij verschillende bedrijven werkzame houders van rijbewijzen geselecteerd. De meeste bedrijven stuurden hun tachograafgegevens op om aan te tonen dat zij de regelgeving naleven, andere moesten worden bezocht.

In het VK lopen exploitanten die hun bestuurders er voortdurend toe pressen de voorschriften inzake de rijtijden te overtreden en/of niet in voldoende mate op de naleving ervan toezien, het risico dat hun vergunning wordt opgeschort, beperkt of ingetrokken.

Naast de routinecontroles van de rijtijden is het VK zich blijven concentreren op handhavingsactiviteiten op bepaalde locaties en ten aanzien van verdachte bestuurders en exploitanten. Een en ander gebeurde hier op basis van wegcontroles, ontvangen informatie en klachten of "stille controles", waarbij het gebruik en de plaats van een voertuig worden vastgelegd zonder dat de bestuurder daarvan weet heeft, en vervolgens een grondige controle van de registratiebladen van de bestuurder plaatsvindt om te zien of alle informatie is geregistreerd. Hierbij gaat het erom systematische misbruiken van de regels voor de door de bestuurders aan te houden rijtijden op het spoor te komen. Hoe effectief deze gerichte aanpak is, blijkt uit de toename van het aantal geregistreerde overtredingen.

Er zijn in totaal acht van deze controles geweest, vier in de winter en vier in de zomer, waarbij men zich specifiek heeft toegelegd op voertuigen voor het vervoer van passagiers.

3. SANCTIES

3.1. Strafmaat

Oostenrijk, Denemarken, Finland, Duitsland, Ierland, Zweden en het VK hebben informatie verstrekt over de bij inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85 gehanteerde strafmaat. Er blijkt nog altijd een ruime variatie in boetes tussen de lidstaten te bestaan (zie bijlage A).

In Oostenrijk liggen de boetes tussen de 36 en 2.180 euro.

In Denemarken wordt een boete van 54 euro opgelegd aan de bestuurder en van 134 euro aan het bedrijf voor elke overtreding van de bepalingen van de Verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85. Het bedrag van de boete hangt ook af van de aard en de ernst van de overtreding.

In Finland zijn de straffen voor de bestuurder en de werkgever afhankelijk van het vergrijp. Overtredingen worden bestraft met "dagboetes", waarvan de hoogte afhangt van het soort inbreuk en de ernst van de overtreding. De straffen voor inbreuken op Verordening (EEG) No 3820/85 variëren van 4 - 12 "dagboetes" per overtreding. Zo staat op het niet gebruiken van de tachograaf een straf van 8 dagboetes, op niet-naleving van hetgeen de verordening met betrekking tot de tachograaf bepaalt een straf van 6 dagboetes, enz. Het bedrag van de dagboete hangt af van het inkomen van de overtreder en het aantal van hem afhankelijke personen.

Duitsland verwees naar zijn verslag betreffende de voorgaande periode, waarin uitvoerige gegevens over sancties en ter plaatse op te leggen boetes worden verstrekt. De straffen variëren naar gelang van het soort overtreding en de betrokken personen. De boetes voor inbreuken op de bepalingen inzake rijtijden, rusttijden en onderbrekingen variëren van 15 tot

31 euro voor bestuurders, en tot 61 euro (minimum) voor de werkgever. Boetes voor bestuurders die zich niet houden aan de bepaling inzake registratie van werktijden variëren van 15 tot 153 euro, en voor de werkgevers van 153 euro tot 1.534 euro. Inbreuken op de bepalingen inzake dienstregeling en dienstrooster worden bestraft met een boete variërend van 51 tot 128 euro voor de bestuurder en een boete van 511 euro (minimum) voor de werkgever.

In Ierland bedraagt de maximumboete 1.270 euro, al dan niet gecombineerd met zes maanden gevangenisstraf.

Zweden legt een algemene boete op van 132 euro.

In het Verenigd Koninkrijk lagen de maximumboetes die in 1999-2000 werden opgelegd aan bestuurders en degenen die de oorzaak zijn van of die toestemming geven voor overtredingen inzake de rijtijden en de tachograaf tussen 200 euro en 5.000 euro. Naast de boete staat op het vervalsen van een registratiekaart en het veranderen of vervalsen van een zegel op een tachograaf een gevangenisstraf van maximaal twee jaar.

3.2. Veranderingen

Geen van de lidstaten meldde veranderingen in het niveau van de sancties voor het tijdvak 1999-2000. Denemarken rapporteerde evenwel een bijstelling van de straffen voor bestuurders in de hoogte in 2001. Vanaf 1 september 2001 werden de boetes voor bestuurders verhoogd van 54 € tot 67 €.

4. BETREKKINGEN EN SAMENWERKING TUSSEN DE LIDSTATEN

Ofschoon deze rubriek niet expliciet in het standaardformulier is opgenomen, hebben enkele lidstaten opmerkingen gemaakt over gecoördineerde controles.

4.1. Gecoördineerde controles

Richtlijn 88/599/EEG van 23 november 1988 vraagt om informatie-uitwisseling en wederzijdse bijstand van de lidstaten met betrekking tot de toepassing van de handhavingsmaatregelen.

Denemarken meldde dat er gedurende de verslagperiode met Zweden twee gecoördineerde controles zijn verricht. Er zijn elf overtredingen geconstateerd. In zeven gevallen ging het om inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85 en in vier gevallen om inbreuken op Verordening EEG) nr. 3821/85.

Zweden maakte verder melding van de met Finland, Noorwegen en Denemarken gecoördineerde uitvoering van controleoperaties.

5. OVERZICHTSTABELLEN

5.1. Controles: overzicht

Aantal daadwerkelijk gecontroleerde werkdagen in verhouding tot het minimumaantal te controleren werkdagen

Lidstaat	- a - Minimum- aantal te controleren werkdagen	- b - Aantal gecontroleerde werkdagen (staatsburgers)	- c - Aantal gecontroleerde werkdagen (niet- staatsburgers)	- d - Totale aantal gecontroleerde werkdagen	- e - Verhouding gecontroleerde werkdagen tot minimumaantal te controleren dagen (d/a)
Oostenrijk	539,376	578,166	189,566	767,732	1,42
België	704,000	977,858	46,6348	1,324,506	1,88
Denemarken	198,000	279,833	27,212	307,045	1,55
Finland	238,480	317,615	51,252	368,867	1,55
Frankrijk	2,500,000	5,966,751	1,161,989	7,128,740	2,85
Duitsland	3,534,982	7,666,174	4,542,228	12,208,402	3,45
Griekenland (1)					
Ierland	496,733	955,873	2,653	958,526	1,93
Italië	2,481,543	4,684,732	244,542	4,929,274	1,99
Luxemburg	71,359	43,112	29,104	72,216	1,01
Nederland	522,969	477,436	60,204	537,640	1,03
Portugal	580,500	331,003	51,637	382,640	0,66
Spanje	1,680,000	3,817,653	354,654	4,172,307	2,48
Zweden	400,000	506,084	79,929	586,013	1,46
Verenigd Koninkrijk	2,030,994	3,543,002	151,313	3,694,315	1,82

Opm.:

(1) De cijfers van Griekenland zijn weggelaten, omdat daarmee geen goede vergelijking te maken was.

5.2. Overtredingen: overzicht

Aantal bij proces-verbaal vastgestelde overtredingen: artikelen 6, 7, 8 en 14 van Verordening (EEG) nr. 3820/85

Overzicht per lidstaat

Lid Land	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				Totaal
	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal niet-staatsburgers	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal niet-staatsburgers	
Oostenrijk	1,858	643	670	1,313	20,906	8,914	4,229	13,143	37,220
België ⁽¹⁾	193	177	71	248	4,283	6,133	526	6,659	11,383
Denemarken	373	2	0	2	5,236	29		29	5,640
Finland	518				17,318	2	67	69	17,905
Frankrijk ⁽²⁾									180,968
Duitsland	22,658	2,252	1,835	4,087	610,627	73,283	46,168	119,451	756,823
Griekenland ⁽³⁾									
Ierland ⁽⁴⁾	258			16	6,988			175	7,437
Italië	4,609	156	9	165	73,179	2,465	406	2,871	80,824
Luxemburg	8	2	0	2	163	405	9	414	587
Nederland	1,943	17	3	20	6,139	1,083	989	2,072	10,174
Portugal	1,325	253	56	309	8,226	712	94	806	10,666
Spanje	4,913	148	21	169	37,007	3,711	51	3,762	45,851
Zweden	958	133	14	147	4,713	702	97	799	6,617
Verenigd Koninkrijk	964	14	17	31	12,064	1982	134	2,116	15,175

Opm.:

- (1) De onderstaande cijfers betreffende bij proces-verbaal vastgestelde overtredingen zijn niet in bovenstaande tabel opgenomen, en evenmin in de tabellen 4.1 tot en met 4.4, aangezien ze niet op de juiste wijze waren uitgesplitst:
 Politiediensten: 11,790
 Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid 4,127
Totaal 15,917
- (2) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Het geeft ook geen aparte cijfers voor personen- en goederenvervoer, maar doet dat wel voor de overtredingen die geconstateerd zijn op vestigingsplaatsen van ondernemingen (83.285) en bij wegcontroles (97.683).
- (3) Griekse gegevens ontbreken.
- (4) Betreffende de EEG en derde landen zijn door Ierland heeft geen gedifferentieerde gegevens verstrekt.

Aantal bij proces-verbaal vastgestelde overtredingen: artikelen 6, 7, 8 en 14 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 (omvat personen- en goederenvervoer, staatsburgers, EEG en derde landen)

Artikel	Soort overtreding	Aantal overtredingen
6	Rijtijden	414,448
7	Onderbrekingen	346,973
8	Rusttijden	382,433 *
14	Dienstregeling en dienstrooster	23,962 **
Totaal		1,173,122

* Deze cijfers omvatten ook de overschrijdingen van de zes dagelijkse rijtijden (artikel 6), die het VK krachtens artikel 8 heeft geregistreerd.

** België heeft gegevens verstrekt die betrekking hebben op de 5.603 overtredingen die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 zijn geregistreerd. Daarom zijn deze cijfers niet opgenomen in deze tabel.

6. CONCLUSIES EN COMMENTAAR

6.1. Conclusies en commentaar van de lidstaten

In 1999 gaf **België** prioriteit aan de opleiding van handhavingsambtenaren en de computerisering van de handhavingsdienst. Voor controles langs de weg en op het bedrijf kan thans over een draagbare PC worden beschikt, zodat de handhavers gestandaardiseerde formulieren kunnen gebruiken voor de verwerking van specifieke gegevens en conceptveranderingen. In het kader van de "Euro Controle Route" is bijzondere aandacht besteed aan het controleren van het vervoer van passagiers (pendeldiensten in zomer en winter naar transitbestemmingen).

Bovendien heeft België tried in 2000 getracht zowel nationaal als internationaal een strakkere coördinatie tussen de verschillende handhavingsautoriteiten (Euro Control Route) tot stand te brengen. Tevens werd een hoge mate van prioriteit toegekend aan het toezicht op de uitvoering van de voorschriften in de sector passagiersvervoer, waarmee de toename van het aantal controles te verklaren is.

Finland melde dat in de periode 1999-2000 het aantal inspecties duidelijk boven het in de Richtlijn 88/599/EEG vastgestelde minimumaantal heeft overschreden. De verzameling van gegevens verloopt nu doelmatiger en de inspectiestatistieken van de controleurs kunnen nu rechtstreeks vanaf een computerterminal worden ingezien.

Duitsland vestigde er de aandacht op dat het in de periode 1999-2000 duidelijk de minimumnorm van 1 % voor controles had overschreden. Duitsland verklaarde het opmerkelijk grote aantal gecontroleerde buitenlandse voertuigen en bestuurders met het feit dat Duitsland verreweg het grootste transit-vervoersvolume heeft in de EU. Vergeleken met 1997-1998 is het totaal aantal controles in de jaren 1999-2000 teruggelopen. Opmerkelijk is dat de in het laatste verslag aangegeven trend in de jaren 1999-2000 heeft doorgezet, d.w.z. dat het aantal controles van nationale voertuigen met 22 % en van voertuigen uit andere lidstaten met 34,8 % is teruggelopen, terwijl het aantal controles van niet in de EU ingeschreven voertuigen bijna onveranderd is gebleven. In het aantal geïnspecteerde voertuigen heeft zich ten opzichte van het laatste verslag geen verandering voorgedaan.

Duitsland wees er ook op dat er opnieuw een daling van 22,2 % was van het aantal rijdagen dat gecontroleerd was op de terreinen van de personenvervoerders. Het aantal controles op goederenvervoer en vervoer voor eigen rekening is met respectievelijk 9,2 % en 0,6 % verminderd.

In Duitsland is het aantal vastgestelde overtredingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 ten opzichte van 1997-1998 gedaald (met 4 tot 20%, afhankelijk van de aard van de overtreding). De enige uitzondering op deze trend was het personenvervoer vanuit niet-EU-landen en het goederenvervoer met Duitse chauffeurs. Kortom, wat de naleving van de rij- en rusttijden betreft, is er niet veel veranderd en het grote aantal geconstateerde overtredingen doet dus nog steeds flink afbreuk aan de verkeersveiligheid.

Ten slotte heeft Duitsland om een Europese oplossing gevraagd voor het probleem van de bewijslast tegen werkgevers/expediteurs, om de voor hen werkende chauffeurs een betere bescherming te bieden. Duitsland is ook voorstander van herziening van het standaardgegevensformulier om in de toekomst meer details, b.v. overtredingen van Verordening (EEG) nr. 3821/85, in de verslagen te kunnen opnemen, alsmede van samenwerking op het gebied van informatie-uitwisseling tussen de lidstaten.

Nederland concludeerde dat gedurende de verslagperiode de RVI (Rijksverkeersinspectie) preventieve instrumenten is blijven ontwikkelen om te bevorderen dat aan het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad de hand wordt gehouden. Het uitgangspunt is met de ondernemingen tot overeenstemming te komen over wat zij moeten doen om zich aan de voorschriften te houden. Wie zich niet aan deze afspraken houdt begaat een strafbaar feit. In het kader van deze regeling wordt elke onderneming binnen een overeengekomen periode minstens eenmaal geïnspecteerd. Als bij dergelijke controles ernstige overtredingen worden vastgesteld, volgen onmiddellijk strafmaatregelen. Indien bij controles langs de weg inbreuken worden geconstateerd waarvoor een proces-verbaal moet worden opgesteld, worden onmiddellijk gerechtelijke stappen ondernomen. De gegevens met betrekking tot deze inbreuken zullen worden gebruikt om gerichte controles binnen ondernemingen uit te voeren.

Zweden wees op de noodzaak van harmonisatie van de straffen binnen de EU en stelde voor om in geval van overtredingen eventuele gerechtelijke stappen tegen de bestuurder in diens land te laten plaatsvinden. Zweden vroeg ook om een lijst van contactpersonen in iedere lidstaat.

Het **Verenigd Koninkrijk** heeft voor het eerst ook cijfergegevens van wegcontroles van de politie meegerekend (In het VK verricht de politie controles langs de weg, terwijl het Vehicle Inspectorate zowel langs de weg als bij het bedrijf controleert). Dit heeft geresulteerd in een bescheiden percentuele toename van het aantal gecontroleerde werkdagen in vergelijking met het voorgaande verslag.

Het Verenigd Koninkrijk oppert dat tabel 4 van het standaardformulier voor verbetering vatbaar is, omdat deze tot verwarring en dubbeltellingen leidt. De Britten wijzen erop dat een overschrijding van het maximum van zes dagelijkse rijtijden hetzelfde is als het niet inachtnemen van de wekelijkse rusttijd. Het VK heeft dubbel tellen voorkomen door overschrijdingen van de voorgeschreven zes dagelijkse rijtijden op te nemen in het totaal van de wekelijkse rusttijdsovertredingen, terwijl de "te korte onderbrekingen" bij de "langer dan 4½ uur aan het stuur zonder onderbreking"-overtredingen zijn gezet.

Bovendien komen er veel te weinig gegevens binnen door het ontbreken van enige vereiste om informatie te verschaffen over tachograafgegevens, door een incorrecte invulling, en een onjuist en frauduleus gebruik van de tachograaf. Er is een duidelijke correlatie tussen deze overtredingen en inbreuken op de regels zelf, want inbreuken op de voorschriften voor het gebruik van de tachograaf worden steeds ingegeven door de wens de uurovertredingen van een bestuurder te verdoezelen. In het Verenigd Koninkrijk waren er in 1999-2000 16.214 tachograafovertredingen met voertuigen voor goederenvervoer en 1.361 met voertuigen voor personenvervoer.

6.2. Conclusies en commentaar van de Commissie

Verordening (EEG) nr. 3820/85 is nog altijd de gemeenschappelijke communautaire norm bij de vaststelling van de maximum rijtijden en van de rusttijden voor wegvervoerders. De tenuitvoerlegging ervan in de lidstaten speelt een wezenlijke rol bij het verbeteren van de veiligheid op de weg, de vervoersefficiëntie en de eerlijke mededinging in de Unie. De Commissie is zich er echter van bewust dat de lidstaten er verschillende zienswijzen op nahouden met betrekking tot de handhaving van deze wetgeving. De controles worden met uiteenlopende frequenties en intensiteit uitgevoerd, vaak door verschillende instanties die uit hoofde van afzonderlijke nationale voorschriften handelen. Inbreuken worden met verschillende graden van strengheid bestraft. De door de lidstaten verstrekte informatie is niet altijd even coherent, zodat het zeer moeilijk kan zijn precieze vergelijkingen te maken.

De Commissie erkent de noodzaak van een betere samenwerking tussen de lidstaten om een geharmoniseerde handhaving van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad te verzekeren en zal de situatie in de lidstaten op de voet blijven volgen. Te dien einde voorziet zij in het voorstel betreffende Verordening (EEG) nr. 3820/85 in de instelling van een permanent comité met vertegenwoordigers van de handhavingsinstanties in de lidstaten. Het comité zou een forum vormen ter bevordering van een beter wederzijds begrip, van samenwerking en een zekere mate van rekenschap tegenover anderen in de branche. Met de invoering van de digitale tachograaf in 2004 krijgt men tevens een middel in handen ter verbetering van de handhaving op dit gebied, alsmede de gelegenheid om een meer geharmoniseerde aanpak goed te keuren.

6.2.1. Het probleem van gebrekkige informatie of onvolledige gegevens is nog niet helemaal opgelost

Op Griekenland na hebben alle lidstaten hun informatie voor de huidige verslagperiode verstrekt met gebruikmaking van het standaardformulier, terwijl de meeste lidstaten ook meer gedetailleerde gegevens hebben weten te verschaffen.

Oostenrijk kwam eerst alleen met een verslag voor 2000, en stuurde dat voor 1999 pas in na een herinnering van de Commissie. Ook in het geval van het VK was een schriftelijke herinnering nodig voordat het Britse verslag werd ingezonden. Doordat de Commissie aldus niet tijdig over alle verslagen kan beschikken wordt een globale vergelijking bemoeilijkt en de uitwerking van het eindverslag vertraagd. Van Griekenland werden ondanks verscheidene aanmaningen en een inbreukprocedure geen statistieken ontvangen. Doordat het Griekse verslag niet tijdig binnen was, en er uiteindelijk slechts niet-gestandaardiseerde cijfers van dit land werden ontvangen, wordt een globale vergelijking tussen de lidstaten eveneens belemmerd.

Frankrijk hanteert nog steeds de begrippen ingezetenen en niet-ingezetenen, in plaats van staatsburgers en niet-staatsburgers, hetgeen een vergelijking met de statistieken van de overige lidstaten eveneens bemoeilijkt.

6.2.2. De minimumnorm voor controles is door bijna alle lidstaten gehaald

Vergeleken met het door het laatste verslag bestreken tijdvak (1997-1998, COM(2001) 767 def.) is het aantal controles in zeven lidstaten gestegen, en wel in Oostenrijk, België, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Portugal en het Verenigd Koninkrijk. Een daling van het aantal controles werd genoteerd voor Denemarken, Finland, Ierland, Duitsland, Nederland, Spanje en Zweden.

Hoewel het aantal controles in Duitsland vergeleken met de voorgaande periode terugliep, bleven de handhavingsactiviteiten ver boven het vereiste minimum. Met 3,45% ligt Duitsland in de Unie nog steeds op kop.

Portugal noteerde een stijging van het aantal controles maar komt nog steeds niet aan de basisnorm van 1 % van het totaal aantal gewerkte dagen. De Commissie heeft derhalve een inbreukprocedure tegen Portugal ingeleid om deze zaak recht te zetten.

Luxemburg en Nederland hebben hun activiteiten verminderd en zijn met hun respectievelijk 1,01 % en 1,03 % in deze periode vlak boven de minimumnorm gebleven. Over het algemeen zijn de meeste lidstaten met gemak boven de minimumnorm van 1 % gebleven. Frankrijk en Spanje zitten nog steeds aan meer dan 2 %.

6.2.3. Het aantal overtredingen in verband met dienstregeling en dienstrooster is gestegen, maar alle andere soorten overtredingen zijn in aantal afgenomen

In vergelijking met het voorgaande verslag, voor de periode 1997-1998, heeft zich op het stuk van de overtredingen een grote verandering voorgedaan. De aantallen overtredingen van artikel 6 (rijtijden), artikel 7 (onderbrekingen) en artikel 8 (rusttijden) zijn verminderd en het aantal inbreuken op artikel 14 is toegenomen. Rijtijdovertradingen blijven een belangrijk deel uitmaken van de geregistreerde totale inbreuken, hoewel deze zijn teruggelopen van 39,5 % (1997-1998) tot 35,3 % (1999-2000). In de betreffende periode overtrof het aantal rijtijdovertradingen opnieuw de rusttijdovertradingen en betreft het hier nog steeds de categorie met het grootste aantal inbreuken. De overtredingen van de voorschriften inzake onderbrekingen zijn over het geheel genomen ten opzichte van de voorgaande periode teruggelopen. Niettemin zijn deze inbreuken als percentage van het totaal van 27,8 tot 29,6 % toegenomen. Overtredingen van de rusttijdenregeling gaven, t.o.v. de voorgaande periode, qua aantallen een daling te zien maar namen percentueel toe, en wel van 32,1 tot 32,6 %. De percentuele toename bij de inbreuken op de artikelen 7 en 8 correleert met de afname bij de overtredingen van artikel 6. De stijging van het aantal aan het licht gebrachte inbreuken op artikel 14 betreffende dienstregeling en dienstrooster van 0,6 % in 1997-1998 naar 2 % in 1999-2000 is misschien tekenend voor het feit dat men zich meer op het passagiersvervoer is gaan concentreren.

De meeste lidstaten hebben voldoende gegevens betreffende de overtredingen gedurende de periode in kwestie verschaft. De door het Verenigd Koninkrijk ingediende gegevens bleven verwarring veroorzaken, aangezien de cijfers met betrekking tot enkele rijtijdovertradingen beschouwd werden als rusttijd- of onderbrekingsovertredingen.

6.2.4. In verscheidene lidstaten is het aantal geregistreerde overtredingen toegenomen

In verscheidene lidstaten, met name België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Portugal, Spanje, Zweden en het VK, is het totale aantal tijdens de referentieperiode geconstateerde overtredingen toegenomen.

De toename van het aantal in deze lidstaten ontdekte overtredingen kan aan verschillende factoren worden toegeschreven: een reële stijging van het aantal gepleegde overtredingen, een meer gerichte aanpak van de handhavingsautoriteiten, of een betere verzameling van statistisch materiaal.

Een onderzoek naar de door deze lidstaten ingezonden cijfers brengt het volgende aan het licht: in België, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Portugal en het Verenigd Koninkrijk is het totale aantal gecontroleerde werkdagen ook omhooggegaan. In drie landen (Denemarken, Spanje en Zweden) zijn minder controles verricht, maar is nog een verdere stijging van het aantal overtredingen geconstateerd. Dus wijst de stijging van een aantal geconstateerde overtredingen hier wel op een algehele toename van de overtredingspercentages. De gegevens uit Oostenrijk, Duitsland en Nederland wijzen een daling van het aantal controles en overtredingen uit. In Luxemburg daarentegen heeft een stijging van het aantal gecontroleerde werkdagen geleid tot een daling van het aantal geregistreerde overtredingen.

In het algemeen gesproken is er, ondanks de door sommige lidstaten gemelde stijging, sprake van een algehele daling van het aantal geconstateerde overtredingen in de EU. In de periode 1997-1998 zijn in totaal 1.344.388 overtredingen geregistreerd en in de periode 1999-2000 in totaal 1.173.122. Een intensivering of vermindering van het aantal controles leidt niet automatisch tot een overeenkomstige stijging of daling van het aantal vastgestelde overtredingen. Terwijl dit in sommige gevallen te wijten kan zijn aan het afschrikkend effect van frequentere handhavingsactiviteiten, spreekt het vanzelf dat in een groot deel van de lidstaten de toegenomen handhavingsactiviteit een groeiend probleem in het licht helpt stellen. De behoefte aan een meer doeltreffende en uniforme handhaving overal in de Unie is een kwestie die de Commissie onlangs heeft aangekaart in haar wetgevingsvoorstel inzake de minimumvoorwaarden voor de tenuitvoerlegging van de communautaire sociale verworvenheden.⁷

6.2.5. De percentages geconstateerde overtredingen lopen sterk uiteen

Aan de verhoudingen van het totale aantal geconstateerde overtredingen tot het totale aantal gecontroleerde werkdagen is te zien dat het succes van de lidstaten bij de opsporing van mogelijke overtredders sterk uiteenloopt. In het tijdvak 1999-2000 waren België, Luxemburg, Ierland en Duitsland het meest succesvol met respectievelijk 8,6, 8,1, 7,8 en 6,1 opgespoorde overtredingen per gecontroleerde werkdag in de betreffende periode. In sommige lidstaten variëren de detectieniveaus gemiddeld tussen iets meer dan 2 geregistreerde overtredingen (Oostenrijk, Finland, Frankrijk, Portugal en het Verenigd Koninkrijk) en iets meer dan 1 geregistreerde overtreding gedurende de verslagperiode (Denemarken, Italië, Nederland, Spanje en Zweden). Geen van de lidstaten zakte tot beneden 1 overtreding, hetgeen een verbetering is t.o.v. het voorgaande verslag.

⁷ COM(2003) 628 def. van 21.10.2003.

Genoemde verhoudingen laten zien welke voordelen er te behalen zijn door uitwisseling van ervaring en beste praktijken, en door overname van de meest doeltreffende en nationaal meest geschikte werkwijzen binnen de Unie.

6.2.6. De interpretatie van Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en nr. 3821/85 wordt nog steeds verfijnd door middel van uitspraken van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. De bestreken periode is 2001-2002

In de periode van 1 januari 2001 tot en met 31 december 2002 heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen geen uitspraken met betrekking tot de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en 3821/85 van de Raad gedaan. Die welke gedurende de verslagperiode zijn gedaan zijn reeds in het voorgaande verslag vermeld.

6.2.7. Implementatie van de digitale tachograaf

De Commissie heeft op 13 juni 2002 Verordening (EG) nr. 1360/2002 betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer goedgekeurd. De verordening van de Commissie bevat de technische specificaties, in bijlage 1B, van de bij Verordening (EG) No 2135/98 van de Raad ingevoerde digitale tachograaf. Op grond van de huidige bepalingen zal de digitale tachograaf na 5 augustus 2004 in alle lidstaten voor alle nieuwe voertuigen verplicht worden gesteld. Aangezien de voertuigfabrikanten op de beoogde datum, 5 augustus 2003, nog niet konden beschikken over typegoedgekeurde digitale tachografen, beraadt de Commissie zich momenteel over de vraag op welke datum de digitale tachograaf moet worden ingevoerd, teneinde de voertuigfabrikanten voldoende tijd te geven om deze in hun producten in te bouwen en de typegoedkeuring van de voertuigen rond te krijgen.

Waar het bij de invoering van de digitale tachograaf voornamelijk om gaat, is een betere controle op de uitvoering van de regelgeving. Het zal een belangrijke stimulans zijn een voor alle betrokkelen gelijke situatie te na te streven door het bevorderen van een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de verordening en een gemeenschappelijke benadering van het handhavingswerk. Met de digitale tachograaf worden de handhavingsinstanties ertoe verplicht hun methodes voor de handhaving van de regels en de vervolging van overtreders aanzienlijk te moderniseren. Wat dit betreft, is een door de Commissie gesteund project opgezet, waarbij wordt uitgegaan van een geharmoniseerde invoering van de digitale tachograaf. Aan de hand van dit project kunnen de lidstaten gemeenschappelijke implementatieplannen uitwerken, mogelijkheden voor de uitwisseling van informatie creëren en geharmoniseerde en meer doeltreffende oplossingen ontwikkelen. Met de hieruit resulterende verbetering in de naleving van de rijtijdenregeling zal in sterke mate worden bijgedragen tot de veiligheid op de weg, de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders en een eerlijke concurrentie. Het eindverslag voor het project wordt eind 2004 tegemoet gezien.

6.2.8. Herziening van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad

Op 12 oktober 2001 heeft de Commissie een voorstel voor een nieuwe verordening (COM(2001) 573 def.) gepubliceerd. Hoofddoel van het voorstel is het vereenvoudigen, verduidelijken en actualiseren van de verordening. Het voorstel versterkt de bepalingen met betrekking tot de aansprakelijkheid van de werkgever, voert extraterritorialiteit voor weginspecteurs in, en voorziet in het inbeslagnemen van een voertuig als strafmaatregel bij ernstige inbreuken. Er wordt een adviescomité ingesteld met vertegenwoordigers van

ationale handhavingsinstanties om te bevorderen dat men consequent op de tenuitvoerlegging van de verordening blijft toezien.

Het voorstel is op 14 januari 2003 door het Europees Parlement in eerste lezing behandeld en de Commissie heeft op 11 augustus 2003 een gewijzigd voorstel goedgekeurd waarin met het merendeel van de amendementen van het Parlement rekening wordt gehouden. Doordat Denemarken, Griekenland en Italië hun eigen voorzitterschapsprioriteiten hadden, hebben zij de aanbevelingen van het Spaanse voorzitterschap niet opgevolgd en het voorstel voor de Raad gebracht.

6.2.9. De Commissie wil ook verbetering brengen in de handhaving, doeltreffendheid en eenvormigheid van controles en sancties door aanscherping van Richtlijn 88/599/EEG

In het Witboek - Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen (COM(2001) 370), schrijft de Commissie het volgende: “Er zijn op Europees niveau niet alleen onvoldoende voorschriften voor het wegtransport, maar ze worden ook nog eens bijzonder slecht toegepast. De tolerantiegraad bij de toepassing van deze voorschriften is problematisch”. Verder wordt gesteld dat: “Communautaire en nationale wetgeving dus alleen doeltreffend is wanneer zij overal in de Gemeenschap correct en onpartijdig wordt toegepast.” Om in deze situatie verbetering te brengen wil de Commissie een doeltreffende en uniforme interpretatie, implementatie en handhaving van de communautaire wegtransportwetgeving bevorderen. De uniforme interpretatie komt aan de orde in het voorstel van de Commissie betreffende Verordening 3820/85.

Op 21 oktober 2003 heeft de Commissie een voorstel goedgekeurd ter herziening van Richtlijn 88/599/EEG⁸. De driedelige doelstelling was hier de controles in kwantitatief en kwalitatief opzicht te verbeteren, een grotere mate van samenwerking tussen de handhavingsautoriteiten te bevorderen en het vraagstuk van de harmonisatie van de sancties bij de kop te pakken.

In termen van een grotere kwantiteit wordt het minimumpercentage van de controles opgetrokken van 1 tot 3% van het totaal aantal door beroepschauffeurs gewerkte dagen; binnen dit globale percentage wordt het minimumpercentage van de wegcontroles opgetrokken van 15 tot 25% en dat van de bedrijfscontroles van 25 tot 50%.

In termen van een betere kwaliteit beoogt het voorstel de aanwijzing van een coördinerende handhavingsinstantie binnen elke lidstaat, welke een handhavingsstrategie ontwikkelt, publiceert en implementeert; de aanstelling van handhavingspersoneel dat in voldoende mate over de nodige interoperabele apparatuur kan beschikken, en dat in samenwerking met de instanties van andere lidstaten is opgeleid, en een een weginfrastructuur met voldoende extra wegstroken of servicestations om de controles te kunnen verrichten. Zowel steekproefsgewijze als gerichte controles moeten met gebruikmaking van een gemeenschappelijk risicobeoordelingssysteem worden uitgevoerd.

Samenwerking tussen de handhavingsautoriteiten van de lidstaten wordt verzekerd door een groter aantal gecoördineerde acties, een betere uitwisseling van informatie via een elektronisch netwerk, en een permanent comité van handhavingsautoriteiten om meer

⁸ COM(2003) 628 def. van 21.10.2003.

klaarheid te brengen in de uitvoering van de richtlijn, een coherente benadering aan te moedigen en de dialoog tussen de bedrijfstak en de controlerende instanties te vergemakkelijken.

In termen van de te hanteren sancties wordt door het voorstel verzekerd dat de lidstaten ten minste werken met een tijdelijk rijverbod, en met de intrekking, opschorting of beperking van een exploitatievergunning of rijbewijs, waarbij het optreden steeds doeltreffend, evenredig en afschrikkend dient te zijn. In het voorstel wordt tevens gepleit voor everedige financiële sancties voor de gehele transportketen, mochten de begane overtredingen tot financieel gewin leiden. Ten slotte bevat het voorstel een lijst van in alle lidstaten als ernstig te beschouwen inbreuken, waarvoor derhalve passende straffen zouden moeten gelden.

6.2.10. De invoering van werktijdregulering in Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de wegtransportsector

Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen is op 11 maart 2002 goedgekeurd. De lidstaten werken momenteel aan de voorbereiding van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en de algemene werktijdenrichtlijn 93/104/EG, als gewijzigd Richtlijn 2000/34/EG, voor de sector wegvervoer. In de tussentijd hebben twee lidstaten, Finland en Spanje, een zaak aanhangig gemaakt bij het Europees Hof van Justitie om de sectorrichtlijn geheel of gedeeltelijk te annuleren.

Volgens de Commissie zal de richtlijn, bij toepassing in alle lidstaten, bijdragen tot een verbetering van de sociale voorwaarden voor in het wegvervoer werkzame personen alsmede tot een verbetering van de veiligheid op de weg.

6.2.11. Slotcommentaar

Een doeltreffende toepassing van de voorschriften inzake rij- en rusttijden dient ieders belang. De Commissie blijft alle lidstaten ertoe aanmoedigen kwantitatieve en kwalitatieve verbeteringen in de controles door te voeren, de handhaving van de regels in alle lidstaten te versterken, en samenwerkinginitiatieven te ontplooien waarmee uitwisselingen van informatie en personeel worden bevorderd en samenwerkingen worden opgezet. Dit kan de handhaving alleen maar ten goede komen en bijdragen tot meer inzicht in de manier waarop de verordening moet worden uitgevoerd.

De Commissie zal in alle lidstaten de ontwikkelingen op dit gebied blijven volgen, ten einde een geharmoniseerde uitvoering van de sociale wetgeving te verzekeren, het gebruik van goede praktijken aan te moedigen en te bewerkstelligen dat de regels in alle lidstaten beter en doeltreffender worden gehandhaafd.

Bijlage A

Lidstaat	Soort straf	
	Kleine overtredingen	Ernstige overtredingen
Oostenrijk ⁽¹⁾	€ 36	€ 2,180
België ⁽²⁾	€ 62	€ 248
Denemarken	Een boete van minimaal 54 euro voor de bestuurder ⁽³⁾ en 135 euro voor de onderneming, waarbij de precieze hoogte afhangt van de aard en de ernst van de overtreding.	
Finland	De overtredingen worden bestraft volgens het "dagboete"-criterium. Het bedrag van de dagboete hangt af van het inkomen van de overtreder en het aantal personen ten laste. Het aantal dagboetes hangt af van de ernst van de overtreding en varieert tussen 4 en 12.	
Frankrijk ⁽⁴⁾	Maximaal 1.517 euro	De wet 95-96 van 1 februari 1995 definieert nieuwe overtredingen en trekt de straffen voor andere op. Op ernstige overtredingen kan een boete van maximaal 30.489 euro en een jaar gevangenisstraf staan.
	Ernstige of herhaaldelijke overtredingen kunnen leiden tot tijdelijke of definitieve intrekking van de communautaire vergunning of de transportvergunning. Gedwongen stilstand van het voertuig is ook een administratieve sanctie.	
Duitsland	De straffen variëren naar gelang van het soort overtreding en de betrokken personen. Boetes wegens overtreding van de voorschriften inzake rij- en rusttijden en onderbrekingen variëren van 15 tot 31 euro voor de bestuurders en bedragen 61 euro (minimum) voor de werkgever. Boetes voor bestuurders die zich niet houden aan de voorschriften voor registratie van rijtijden variëren van 15 tot 153 euro en voor de werkgevers van 153 tot 1.534 euro. Inbreuken op de bepalingen inzake dienstregelingen en dienstroosters worden bestraft met boetes variërend van 51 tot 128 euro voor de bestuurder en vanaf 511 euro voor de werkgever.	
Griekenland ⁽¹⁾		
Ierland		1.270 euro en/of zes maanden gevangenisstraf
Italië ⁽²⁾	Minimaal 16 euro	€ 4,447
Luxemburg ⁽¹⁾		
Nederland ⁽⁴⁾	Er zijn vaste boetes voor iedere overtreding van een bepaling van de verordening variërend van 45 tot 1.365 euro	
Portugal ⁽¹⁾		
Spanje ⁽²⁾	€ 30 – 284	284-1.388 euro (eerste categorie) 1.388-2.414 euro (tweede categorie)
Zweden	Algemene boete van 132 euro	
Verenigd Koninkrijk	De boetes op te leggen aan bestuurders en personen die verantwoordelijk zijn voor overtredingen van de voorschriften inzake de rijtijden of de tachograaf, of deze toelaten, variëren van € 200 tot € 5.000. Naast een boete kan wegens het vervalsen van een tachograafkaart en het knoeien met of het vervalsen van de verzegeling van de tachograaf een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaar worden opgelegd.	

Opm.:

- (1) De lidstaat heeft deze gegevens niet verstrekt.
- (2) De gegevens voor België, Italië en Spanje zijn gebaseerd op de in 1995 door nationale deskundigen van deze landen verstrekte cijfers en op de gegevens van het voorgaande verslag.
- (3) Is voor bestuurders met ingang van 1 september tot € 67 verhoogd.
- (4) De cijfers voor Frankrijk en Nederland zijn dezelfde als in het vorige verslag, aangezien deze landen geen mededeling hebben gedaan van eventuele wijzigingen van hun wetgeving.

Biilage B

Statistische gegevens

1. Referentieperiode

Van 1 januari 1999 tot en met 31 december 2000

2. Berekening van het minimumaantal uit te voeren controles

(artikel 2 van Richtlijn 88/599/EEG)

Lidstaat	Aantal gewerkte dagen per bestuurder in de referentieperiode - a -	Totaal aantal voertuigen dat onderworpen is aan Verordening (EEG) nr. 3820/85 (jaargemiddelde) - b -	Totaal aantal gewerkte dagen a x b - c -	Minimumaantal controles (1% van c) - d -
Oostenrijk	480	112,370	53,937,600	539,376
België	440	160,000	70,400,000	704,000
Denemarken	440	45,000	19,800,000	198,000
Finland	440	54,200	23,848,000	238,480
Frankrijk	480	521,875	250,500,000	2,500,000
Duitsland	480	736,455	353,498,160	3,534,982
Griekenland ⁽¹⁾				
Ierland ⁽²⁾	460	107,985	49,673,330	496,733
Italië	390	636,293	248,154,270	2,481,543
Luxemburg	450	15,858	7,135,875	71,359
Nederland	433	120,778	52,296,874	522,969
Portugal	430	135,000	58,050,000	580,500
Spanje	480	350,000	168,000,000	1,680,000
Zweden	400	200,000	40,000,000	400,000
Verenigd Koninkrijk	465	436,773	203,099,445	2,030,994

Opm.:

- (1) De cijfers van Griekenland zijn weggelaten, omdat daarmee geen goede vergelijking te maken was.
- (2) De cijfers hadden betrekking op het totale aantal vrachtoertuigen zwaarder dan 1.524 kg en grote in de staat geregistreerde voertuigen voor openbare diensten. Een aantal daarvan zou zijn vrijgesteld van de voorschriften van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad. De cijfers zijn echter niet verder uitgesplitst.

3. Controles

3.1 Aantal controles langs de weg

Lidstaat	Soort vervoer	EEG		Derde landen	Totaal niet-staatsburgers
		Staatsburgers	Andere lidstaten		
Oostenrijk	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	2,905 74,104 41,644	1,167 82,842 10,567	1,806 35,150 8,242	2,973 117,992 18,809
België	personenvervoer goederenvervoer	5,024 84,953	3,414 72,219	153 4,837	3,567 77,056
Denemarken	totaal aantal ⁽¹⁾	73,258	8,187	809	8996
Finland	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	2,383 57,669 14	354 13,160	311 3,372	665 16,532
Frankrijk ⁽²⁾	personenvervoer goederenvervoer	61,644 1,147,233			24,167 307,514
Duitsland	personenvervoer goederenvervoer	123,558 2,827,135	33,452 1,336,033	30,122 1,478,151	63,574 2,814,184
Griekenland ⁽³⁾	personenvervoer goederenvervoer				
Ierland	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	7,005 33,456 783	847 3,806 269	87 100 106	934 3,906 375
Italië	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	78,373 840,846	8,042 66,080	1,451 9,786	9,493 75,866
Luxemburg	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	57 3,365 8	831 6,064 10	10 361	841 6,425 10
Nederland	personenvervoer goederenvervoer	2,391 60,212	560 23,687	78 5,777	638 29,464
Portugal	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	25,248 230,537 18,845	5,557 33,091 2,578	764 5,611 471	6,321 38,702 3,049
Spanje	personenvervoer goederenvervoer	218,333 1,004,540	40,352 165,188	6,064 13,204	46,416 178,392
Zweden	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	6,399 90,455 487	538 19,345 93	93 5,521 6	631 24,866 99
Verenigd Koninkrijk	personenvervoer goederenvervoer	34,523 406,807	1,951 32,699	401 2,588	2,352 35,287

Opm.:

- (1) Dit totaal omvat statistische gegevens over voertuigen waarvoor geen onderscheid tussen goederen en personen werd gemaakt.
- (2) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen.
- (3) De Griekse cijfers zijn niet in de tabel opgenomen omdat daarmee geen goede vergelijking mogelijk was.

3.2 Aantal op de vestigingsplaats van het bedrijf gecontroleerde bestuurders

Lidstaat	Personen- vervoer	Goederenvervoer	Vervoer voor eigen rekening	Vervoer (verhuur of tegen vergoeding)
Oostenrijk	1,389	12,317	2,403	10,286
België	1,437	16,749		
Denemarken ⁽¹⁾				
Finland	764	3,988	491	4,261
Frankrijk	15,633	112,104	5,247	122,490
Duitsland	11,190	97,146	15,814	
Griekenland ⁽²⁾				
Ierland	500	9,381	2,883	6,867 + (131) ⁽³⁾
Italië	2,447	13,507	2,071	13,533
Luxemburg	267	1,069	96	1,240
Nederland ⁽⁴⁾	3,520	14,347	3,970	10,377
Portugal	5	264	8	261
Spanje	12,483	47,123	9,283	50,323
Zweden	1,841	5,266	19	2,156
Verenigd Koninkrijk	3,952	18,618	2,577	16,625

Opm.:

- (1) Denemarken heeft deze gegevens niet verstrekt.
- (2) De Griekse cijfers zijn niet in de tabel opgenomen omdat daarmee geen goede vergelijking mogelijk was.
- (3) Eigen rekening en in verhuur en tegen vergoeding - zonder onderscheid.
- (4) De gegevens voor het goederenvervoer zijn de som van de gegevens met betrekking tot het vervoer voor eigen rekening en het vervoer in verhuur of tegen vergoeding.

3.3 Aantal langs de weg gecontroleerde werkdagen

Lidstaat	Soort vervoer	EEG		Derde landen	Totaal niet-staatsburgers
		Staatsburgers	Andere lidstaten		
Oostenrijk	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	7,020 179,203 221,942	3,589 48,187 91,973	5,084 96,444 73,711	8,673 144,631 165,684
België	personenvervoer goederenvervoer	21,605 365,289	14,676 310,535	652 20,785	15,328 331,320
Denemarken	totaal aantal ⁽¹⁾	222,090	24,771	2,441	27,212
Finland	personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	7,145 180,807 41	1,057 39,487	908 9,800	1,965 49,287
Frankrijk ⁽²⁾	personenvervoer goederenvervoer	193,817 3,815,477			70,305 1,091,684
Duitsland	Personenvervoer goederenvervoer	272,705 5,885,889	64,151 2,241,321	49,715 2,187,041	113,866 4,428,362
Griekenland ⁽³⁾					
Ierland	Personenvervoer goederenvervoer	2,128 35,507	289 2,233	3 128	292 2,361
Italië	Personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	258,263 2,746,669 450,942	28,791 145,453 29,489	3,648 35,348 1,813	32,439 180,801 31,302
Luxemburg	Personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	228 13,460 32	3,324 24,256 40	40 1,444	3,364 25,700 40
Nederland	Personenvervoer goederenvervoer	4,782 120,424	1,120 47,374	156 11,554	1,276 58,928
Portugal	Personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	16,751 139,672 168,285	7,273 23,210 7,144	3,893 7,360 2,757	11,166 30,570 9,901
Spanje	Personenvervoer goederenvervoer	381,116 1,650,306	65,794 247,394	12,046 29,420	77,840 276,814
Zweden	Personenvervoer goederenvervoer totaal aantal ⁽¹⁾	18,359 278,068 1,386	1,994 58,133 125	333 19,333 11	2,327 77,466 136
Verenigd Koninkrijk	Personenvervoer goederenvervoer	115,213 1,381,332	10,499 125,164	2,258 13,392	12,757 138,556

Opm.:

- (1) Dit totaalcijfer omvat statistieken voor voertuigen waarvoor geen onderscheid (totaal of partieel) tussen goederen- en personenvervoer is gemaakt.
- (2) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen.
- (3) De Griekse cijfers zijn niet in de tabel opgenomen omdat daarmee geen goede vergelijking mogelijk was.

3.4 Aantal op de vestigingsplaats van het bedrijf gecontroleerde werkdagen

Lidstaat	Personenvervoer	Goederenvervoer	Vervoer voor eigen rekening	Vervoer (verhuur of tegen vergoeding)
Oostenrijk	15,874	154,127	27,088	138,278
België	35,404	555,560		
Denemarken	5,053	52,690	9,981	42,709
Finland	18,589	111,033	11,169	118,453
Frankrijk	262,734	1,694,723	59,788	2,390,278
Duitsland	186,129	1,321,451	232,516	
Griekenland ⁽¹⁾				
Ierland	37,197	881,041	270,992	647,221 + (25) ⁽²⁾
Italië	218,569	1,010,289	168,039	1,222,553
Luxemburg	5,874	23,518	2,112	27,280
Nederland ⁽³⁾	140,800	211,430	47,082	164,348
Portugal	135	6,160	650	5,545
Spanje	368,974	1,417,257	281,126	1,505,105
Zweden	40,094	168,177	816	52,305
Verenigd Koninkrijk	275,970	1,770,487	296,817	1,462,870

Opm.:

- (1) De cijfers van Griekenland zijn weggelaten, omdat daarmee geen goede vergelijking te maken was.
- (2) Eigen rekening en in verhuur of tegen vergoeding - zonder onderscheid.
- (3) De gegevens voor het goederenvervoer zijn de som van de gegevens betreffende het vervoer voor eigen rekening en het vervoer in verhuur of tegen vergoeding.

4. Overtredingen

Aantal geregistreerde overtredingen

4.1 Artikel 6 van Verordening (EEG) Nr. 3820/85: rijtijden

Lidstaat	Soort overtreding	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER	
		Staatsburg gers	EEG	Derde landen	Totaal Niet- staatsbur gers	Staatsbur gers	EEG	Derde landen	Totaal Niet- staatsburg ers	Staatsburg ers	Niet- staatsburg ers
Oostenrijk ⁽¹⁾	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	} 532	} 166	} 98	} 264	} 6,722	} 3,866	} 1,217	} 5,083	} 7,254	} 5,347
België	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	19	19	7	26	1,172	2,116	133	2,249	1,191	2,275
Denemarken ⁽²⁾	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	} 15				} 214	} 6		} 6	} 229	} 6
Finland	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	91 2 -	- - -	- - -	- - -	3,620 10 5	- - -	11 1 -	11 1 -	3,711 12 5	11 1 -
Frankrijk ⁽³⁾	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken									55,716 1,007	10,981 43
Duitsland	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	7,459 442 140	820 39 18	593 20 22	1,413 59 40	225,052 2,882 2,766	28,626 433 146	15,896 101 190	44,522 534 336	232,511 3,324 2,906	45,935 593 376
Griekenland ⁽⁴⁾											
Ierland ⁽⁵⁾	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	41 20 28			2 1 3	2,546 126 147			22 20 28	2,587 146 175	24 21 31

Lidstaat	Soort overtreding	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER	
		Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal Niet-staatsburgers	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal Niet-staatsburgers	Staatsburgers	Niet-staatsburgers
Italië	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	1,025 143 1	61 4	4	65 4	19,449 3,423 912	1,047 56 9	115 7 7	1,162 63 16	20,474 3,566 913	1,227 67 16
Luxemburg ⁽²⁾	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	} 3				} 59	} 142	} 3	} 145	} 62	} 145
Nederland	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	44	3	-	3	861 44	216	37	253	905 44	256 -
Portugal	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	272 85 52	94 6	20	114 6	4,386 424 10	288 42	37 1	325 43	4,658 509 62	439 49 -
Spanje	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	2,071 26 128	67 - -	9 - -	76	14,458 99 491	1,668 - -	23 - -	1,691	16,529 125 619	1,767
Zweden ⁽²⁾	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen - twee weken	} 218	} 45	} 2	} 47	} 1,247	} 198	} 30	} 228	} 1,465	} 275
Verenigd Koninkrijk	- Dagelijkse rijtijd - maximum zes dagen ⁽⁶⁾ - twee weken	37 - 3	0 - 0	0 - 0	- - -	2,589 - 36	193 - 24	6 - 10	199 - 34	2,626 - 39	199 - 34

Opm.:

- (1) Oostenrijk heeft voor 1999 geen gedifferentieerde gegevens overgelegd.
- (2) De lidstaat heeft voor de geregistreerde overtredingen geen gedifferentieerde gegevens overgelegd.
- (3) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Er zijn geen naar goederen- en personenvervoer uitgesplitste gegevens verstrekt.
- (4) Griekenland heeft geen gegevens verstrekt.
- (5) Betreffende de EEG en derde landen zijn door Ierland geen gedifferentieerde gegevens verstrekt.
- (6) Deze overtredingen zijn ingedeeld onder overtredingen 'wekelijkse rusttijd'.

4.2 Artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 3820/85: onderbrekingen

Lidstaat	Soort overtreding	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER	
		Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal Niet-staatsburgers	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal Niet-staatsburgers	Staatsburgers	Niet-staatsburgers
Oostenrijk ⁽¹⁾	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	} 788	} 227	} 283	} 510	} 7,960	} 2,663	} 1,713	} 4,376	} 8,748	} 4,886
België	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	5 3	16 16	4 6	20 22	165 102	219 165	39 8	258 173	170 105	278 195
Denemarken ⁽²⁾	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	} 79	} 1		} 1	} 1,622	} 4		} 4	} 1,701	} 4
Finland	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	34 77				3,782 3,799		7	7	3,816 3,876	7
Frankrijk ⁽³⁾	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen									} 33,106	} 5,490
Duitsland	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	3,502 4,233	204 535	338 338	542 873	90,492 94,361	13,043 11,583	8,199 6,750	21,242 18,333	93,994 98,594	21,784 19,206
Griekenland ⁽⁴⁾											
Ierland	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	48 9			4	604 650			52 13	652 659	56 13
Italië	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	1,397 130	13 20	4	17 20	21,739 1,890	561 104	113 43	674 147	23,136 2,020	691 167

Lidstaat	Soort overtreding	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				PERSONEN- GOEDERENVERVOER EN	
		Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal Niet-staatsburgers	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal Niet-staatsburgers	Staatsburgers	Niet-staatsburgers
Luxemburg ⁽²⁾	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	} 3				} 54	} 138	} 3	} 141	} 57	} 141
Nederland	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	596	3		3	789 294	46	5	51	1,385 294	54
Portugal	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	351	79 7	13	92 7	4,617 243	216 18	38 3	254 21	4,968 243	346 28
Spanje	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	837	24	3	27	6,338	601	8	609	7,175	636
Zweden ⁽²⁾	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen	} 241	} 22	} 3	} 25	} 1,566	} 109	} 19	} 128	} 1,807	} 153
Verenigd Koninkrijk	- langer dan 4,5 uur aan het stuur zonder onderbreking - te korte onderbrekingen ⁽⁵⁾	334	0	0	0	5,845	143	9	152	6,179	152

Opm.:

- (1) Oostenrijk heeft voor 1999 geen gedifferentieerde gegevens verstrekt.
- (2) De lidstaat heeft geen gedifferentieerde gegevens betreffende de getegistreerde overtredingen verstrekt.
- (3) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen. Er zijn geen naar goederen- en personenvervoer uitgesplitste gegevens verstrekt.
- (4) Denemarken heeft deze gegevens niet verstrekt.
- (5) Gegevens ondergebracht bij de cijfers voor “langer dan 4½ uur aan het stuur zonder onderbreking”.

4.3 Artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 3820/85: rusttijden

Lidstaat	Soort overtreding	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER	
		Staatsburg ers	EEG	Derde landen	Totaal Niet- staatsburger s	Staatsbur gers	EEG	Derde landen	Totaal Niet- staatsburg ers	Staatsburg ers	Niet- staatsburg ers
Oostenrijk ⁽¹⁾	-dagelijks -wekelijks	} 449	} 201	} 210	} 411	} 5,724	} 2,385	} 1,298	} 3,683	} 6,173	} 4,094
België	-dagelijks -wekelijks	23 1	14	5	19	526 38	1,049 96	106 5	1,155 101	549 39	1,174 101
Denemarken ⁽²⁾	-dagelijks -wekelijks	} 279	} 1		} 1	} 3,400	} 19		} 19	} 3,679	} 20
Finland	-dagelijks -wekelijks	298 7				6,035 67	2	40 8	42 8	6,333 74	42 8
Frankrijk ⁽³⁾	-dagelijks -wekelijks									63,993 1,147	8,785 110
Duitsland	-dagelijks -wekelijks	5,689 777	274 328	404 20	678 348	189,408 5,666	18,675 777	14,146 886	32,821 1,663	195,097 6,443	33,499 2,011
Griekenland											
Ierland	-dagelijks -wekelijks	71 20			4 2	2,681 234			28 12	2,752 254	32 14
Italië	-dagelijks -wekelijks	648 80	14 1		14 1	10,575 1,639	555 70	80 7	635 77	11,223 1,719	649 78
Luxemburg ⁽²⁾	-dagelijks -wekelijks	} 2	} 2		} 2	} 50	} 125	} 3	} 128	} 52	} 130
Nederland	-dagelijks -wekelijks	1,303	11	3	14	4,129 22	821	217 730	1,038 730	5,432 22	1,052 730
Portugal	-dagelijks -wekelijks	267 134	40 14	14 9	54 23	2,856 359	120 28	13 2	133 30	3,123 493	187 53
Spanje	-dagelijks -wekelijks	1,018 82	32	5	37	9,311 313	812	113	925	10,329 395	962

Lidstaat	Soort overtreding	PERSONENVERVOER				GOEDERENVERVOER				PERSONEN- GOEDERENVERVOER	
		Nationaal	EEG	Derde Landen	Totaal Niet- Staatsburger s	nationaal ?	EEG	Derde landen	Totaal Niet- staatsburg ers	Staatsburg ers	Niet- staatsburg ers
Zweden	-dagelijks -wekelijks	404 68	66	9	75	1,808 92	382 13	47 1	429 14	2,212 160	504 14
Verenigd Koninkrijk	-dagelijks -wekelijks ⁽⁴⁾	298 292	4 1	12 -	16 1	3,260 994	1,293 329	78 31	1,371 360	3,558 1,286	1,387 361

Opm.:

- (1) Oostenrijk heeft voor 1999 geen gedifferentieerde gegevens verstrekt.
- (2) De lidstaat heeft geen gedifferentieerde gegevens betreffende de getegistreerde overtredingen verstrekt.
- (3) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet-staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen.
- (4) Onder deze cijfers vallen ook de overschrijdingen van de zes dagelijkse rijtijden.

4.4 Artikel 14 van Verordening (EEG) nr. 3820/85: dienstregeling en dienstrooster

Lidstaat	Soort overtreding	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Totaal niet-staatsburgers
Oostenrijk ⁽¹⁾	-fout -onjuist toegepast	} 83	} 49	} 19	} 68
België ⁽²⁾	-fout -onjuist toegepast				
Denemarken ⁽³⁾	-fout -onjuist toegepast				
Finland	-fout -onjuist toegepast	9			
Frankrijk ⁽⁵⁾	-fout -onjuist toegepast	} 437			} 153
Duitsland	-fout -onjuist toegepast	243 173	7 27	39 61	46 88
Griekenland ⁽⁴⁾	-fout -onjuist toegepast				
Ierland ⁽³⁾	-fout -onjuist toegepast				
Italië ⁽⁶⁾	-fout -onjuist toegepast	290 895	43	1	44
Luxemburg ⁽³⁾	-fout -onjuist toegepast				
Nederland ⁽³⁾	-fout -onjuist toegepast				
Portugal	-fout -onjuist toegepast	93 222	5 8		5 8
Spanje	-fout -onjuist toegepast	751	25	4	29
Zweden	-fout -onjuist toegepast	27			
Verenigd Koninkrijk	-fout -onjuist toegepast	0 0	3 6	0 5	3 11

Opm.:

- (1) Oostenrijk heeft geen gedifferentieerde gegevens voor 1999 verstrekt. Voor 2000 zijn als volgt gedifferentieerde gegevens beschikbaar:

Inbreuk Passagiers	Staatsburgers	EEG	Derde landen	Tot.niet-staatsburgers
Gegevens niet van elkaar te onderscheiden	4	45	13	58
Fout	1	0	0	0
Onjuist toegespast	17	1	2	3

- (2) België heeft gegevens verstrekt die betrekking hebben op volgens Verordening (EEG) nr. 3821/85 geregistreerde overtredingen. Daarom zijn deze cijfers (5603 overtredingen) niet in deze tabel opgenomen.
- (3) Geen geregistreerd.
- (4) Geen gegevens verstrekt.
- (5) Frankrijk maakt geen onderscheid tussen staatsburgers en niet- staatsburgers, maar tussen ingezetenen en niet-ingezetenen, en heeft geen gedesaggregeerde cijfers per type overtreding verstrekt.
- (6) De verstrekte cijfers zijn niet volledig, aangezien 3370 in 1999 en 5822 in 2000 overtredingen niet te plaatsen waren. Deze cijfers zijn wel opgenomen in het totale aantal geregistreerde overtredingen (zie tabel 5.2).