



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.12.1997
KOM(97) 698 endelig udg.

KOMMISSIONENS BERETNING

om gennemførelse i

1993 og 1994 af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse
bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

(Kommissionens 18. beretning om gennemførelse af den sociale lovgivning inden
for vejtransport)

INDHOLDSFORTEGNELSE

Resumé	3
1. INDLEDNING	6
2. NATIONALE INITIATIVER	6
2.1. Retlige foranstaltninger	6
2.2. Administrative foranstaltninger	7
3. SANKTIONER	7
3.1. Skala	7
3.2. Ændringer	8
4. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLEM MEDLEMSSTATERNE	8
4.1. Samordnet kontrol	8
4.2. Informationsudveksling	9
5. RESUMERENDE TABELLER	10
5.1. Kontrol: resumé	10
5.2. Overtrædelser: resumé	12
6. KONKLUSIONER OM OG KOMMENTARER TIL ALLE DE OBSERVEREDE TENDENSER PÅ DE PÅGÆLDENDE OMRÅDER	14
6.1. Medlemsstaternes konklusioner og kommentarer	14
6.2. Kommissionens konklusioner og kommentarer	15

Bilag A Sanktion

Bilag B Statistiske oplysninger

- 1. Referenceperiode**
- 2. Beregning af minimumskontrol**
- 3. Kontrol**
 - 3.1 Vejkontrol**
 - 3.2 Kontrol af førere i virksomhedens lokaler**
 - 3.3 Vejkontrol, arbejdsdage**
 - 3.4 Kontrol af arbejdsdage i virksomhedens lokaler**
- 4. Overtrædelser**
 - 4.1 Artikel 6 i forordning (EØF) Nr. 3820/85: køretid**
 - 4.2 Artikel 7 i forordning (EØF) Nr. 3820/85: pauser**
 - 4.3 Artikel 8 i forordning (EØF) Nr. 3820/85: hviletid**
 - 4.4 Artikel 14 i forordning (EØF) Nr. 3820/85: fartplan og arbejdstidsplan**

Resumé

Denne beretning indeholder tendenser og statistikker vedrørende medlemsstaternes inspektions- og håndhævelsesaktiviteter vedrørende bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid og hviletid for tidsrummet 1993-1994. Beretningen bygger på statistikker fra medlemsstaterne og indeholder deres synspunkter om gennemførelsen.

I denne periode har flere medlemsstater indsendt mere detaljerede oplysninger om kontrol og overskridelser. Østrig, Italien og Grækenland har dog ikke indsendt data, og Belgien og Portugal indsendte ufuldstændige statistikker. Dette har forsinket udarbejdelsen af beretningen og har begrænset en tidlig og effektiv sammenligning af statistikker. Kommissionen har derfor besluttet at indlede overskridelsesprocedurer mod Italien og Grækenland for at sikre, at en sådan mangel på aktivitet ikke igen finder sted, idet Belgien og Portugal advares om at stramme deres statistiske koordinering og idet Østrig, som ny medlemsstat, anmodes om at forelægge de specificerede data for 1995-1996 inden for den fastsatte tidsfrist.

Statistikkerne viser, at kontrol på vejen er blevet øget, selv om dette ikke viste sig i form af kontrol af arbejdsdage, undtagen i Spanien, Portugal, Nederlandene og Luxembourg. Kontrol i virksomhedernes lokaler blev forøget, navnlig i personbefordringssektoren. Generelt lå otte medlemsstater over minimumsgrænsen på 1% arbejdsdage, idet Danmark, Tyskland, Irland og Spanien kom op på over 2%. Af de fire medlemsstater, som falder under 1%-grænsen, har Belgien og Portugal kun fremsendt delvise oplysninger, som muligvis fortegner håndhævelsesniveauet, mens Sverige og Finland er ved at omorganisere deres håndhævelsesorganer.

Det generelt større håndhævelsesniveau har medført, at der opdages flere overskridelser. Generelt tegner manglende overholdelse af hviletidskravet sig for det største antal overskridelser. 5% af disse er dog generelt blevet flyttet over på overskridelser forbundet med "pauser", men trafikforseelser udgør stadig en konstant og betydelig del (34%) af alle indberettede overskridelser. Spanien er langt mere aktiv hvad angår håndhævelse, navnlig inden for personbefordring, hvilket har medført en betydelig forøgelse af opdagede overskridelser. Tyskland har denne gang også sendt tal med data fra delstaterne, som viser en stor indsats på håndhævelsesområdet og derfor flere opdagede overskridelser. De fremsendte oplysninger viser, at 86% af alle overskridelser i EU foregik i Tyskland, og at Tyskland har langt den største andel overskridelser i forhold til de kontrollerede arbejdsdage. Nederlandene har meddelt en betydelig nedgang i overskridelser, navnlig i den interne vejgodstransportsektor. Det er vigtigt at bemærke, at det også er et af de tre førende lande, hvad angår et stort antal opdagede overskridelser sammenlignet med antallet af kontrollerede arbejdsdage.

Der er foretaget forskellige tiltag i flere lande: Frankrig har udstedt ensartede kontrolinstruktioner til alle håndhævelsesmyndigheder for at sikre en ensartet fremgangsmåde. Det går også ind for udveksling af personale med andre medlemsstater for at øge det franske personales ekspertise og for at tilskynde til

udveksling af synspunkter. Nederlandene har udarbejdet en speciel sektorstrategi, som tilsyneladende giver resultater i form af en nedgang i overskridelser. Hvad angår samarbejde, har Frankrig arrangeret givtige fælles foranstaltninger og Tyskland påpeger, at de eksisterende gensidige ordninger ikke er tilstrækkelige til, at forordningen kan håndhæves over for ikke-statsborgere. Kommissionen beskæftiger sig mere indgående med dette spørgsmål i den beretning, Rådet anmodede om i sin erklæring i juni 1997, og som vedrører effektiviteten og ensartetheden af håndhævelsespraksis. Det er vanskeligt at foretage en præcis sammenligning af de fremsendte tal, men de antyder, at der er stor forskel mellem de forskellige medlemsstater, og dette understreger, hvor nødvendigt det er i forbindelse med det indre marked at sikre, at sanktioner er effektive, står i forhold til forseelsen og er afskrækkende.

Der er blevet klaget over nogle medlemsstater på grund af diskriminerende håndhævelsespraksis (statsborgere og ikke-statsborgere) på grundlag af de tal, der er blevet indsendt og offentliggjort i denne række rapporter. De undersøgelser, Kommissionen har foretaget som følge af klagerne har ikke indtil nu afsløret forsætlig praksis i nogen medlemsstat, som ville betyde en overskridelse af forordningens bestemmelser. Når Belgien og Luxembourg i henhold til denne beretning kontrollerer og opdager betydeligt flere overskridelser hos ikke-statsborgere end hos deres statsborgere, må man til deres forsvar påpege, at Belgien og Luxembourg er transitlande. Kommissionen agter dog nøje at følge dette aspekt for at sikre, at fremgangsmåden overalt i EU er afbalanceret.

Kommissionen har til hensigt at

- gøre den nødvendige indsats for at forbedre levering af data
- undersøge, om håndhævelsesniveauerne i Belgien og Portugal er i overensstemmelse med minimumskravene
- tage minimumshåndhævelsesniveauet op til fornyet gennemgang, herunder sanktioner, og fremlægge nye forslag, hvis dette er relevant
- undersøge, om håndhævelsesaktiviteten i nogle medlemsstater er større overfor ikke-statsborgere og træffe de nødvendige foranstaltninger
- undersøge, hvorvidt håndhævelsespraksis er effektiv og ensartet i en beretning, der ledsages af forslag, hvis dette er nødvendigt
- undersøge, om det er nødvendigt at foretage yderlige ændringer af EF's håndhævelsesbestemmelser, når den nye fartmåler indføres
- revidere forordning (EØF) nr. 3820/85.

1. INDLEDNING

Denne rapport omfatter perioden 1993-1994 og er nummer to i en ny serie kommissionsberetninger, som udelukkende beskæftiger sig med forordning (EØF) 3820/85¹. Oplysningerne er blevet leveret af medlemsstaterne på den standardformular, der blev indført ved beslutning af den 22. februar 1993².

Dette gør det nemmere at analysere tendenser i de enkelte lande og også at sammenligne statistikker mellem medlemslandene i de seneste to beretninger. Desværre kan oplysningerne ikke sammenlignes med oplysninger i tidligere dokumenter.

De fleste medlemsstater har indsendt deres oplysninger i et format, der ligger nær op ad standardformularen, men bidragene er stadigvæk ikke ganske ensartede, og nogle af de indsendte data er usammenhængende, ufuldstændige eller for den forkerte referenceperiode. Der forekom forsinkelser og Østrig, Italien og Grækenland indsendte slet ingen oplysninger. Oplysningerne fra Finland og Sverige afspejler overgangsvanskelighederne.

Denne beretning forelægges i et andet format end den foregående: den understreger de statistiske oplysninger i resumeret form for 1993-94, angiver initiativer, som medlemsstaterne har meddelt, og inkluderer de seneste udviklinger på EF-niveau for at sikre, at medlemsstaterne er klar over Kommissionens aktuelle tanker, mål og forslag.

2. NATIONALE INITIATIVER

2.1. Retlige foranstaltninger

I Frankrig gennemførte dekret nr. 93/218 af den 11. februar 1993 og cirkulære nr. 93-19 af den 2. marts 1993 de fleste af de undtagelser, der tillades i henhold til artikel 13 i forordning (EØF) nr. 3820/85.

I Finland var det udelukkende politiet der tog sig af håndhævelse i 1994. For at forbedre håndhævelsen blev der forelagt en forordning med henblik på at inkludere dette aspekt i arbejdsbeskyttelsesinspektørernes ansvarsområde. Forordningen blev godkendt i 1995.

¹ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

² EFT L 72 af 25.03.1993, s. 33.

2.2. Administrative foranstaltninger

I Frankrig har et internt cirkulære, der blev udstedt den 14. marts 1994, for første gang ført til anvendelse af identiske instrukser af alle vejtrafikhåndhævelsesmyndigheder, hvad angår for hurtig kørsel, læsning samt køre- og hvileperioder. Der har fundet udvekslinger sted mellem håndhævelsespersonalet i Frankrig og både Det Forenede Kongerige og Spanien. I 1994 ansattes flere på håndhævelsesniveau end i 1993. Den enkelte betjent fik 60 dages uddannelse med hovedvægten på håndhævelsesspsykologi og straffelov. Der blev investeret i aflæsningsudstyr, både manuelt og optisk.

I Finland har man indført et omfattende uddannelsesprogram for politiet med henblik på at lette kontrol med køretid. Man har planer om at uddanne arbejdsbeskyttelsesinspektører i håndhævelsesaktiviteter.

I Nederlandene har man først og fremmest arbejdet på forebyggende kontrolmetoder i virksomhederne.

I Tyskland pålagde man bøder med en advarsel til 12 107 personbefordringsvirksomheder og 384 251 godsbefordringsvirksomheder. 2 538 personbefordringsvirksomheder og 71 159 godsbefordringsvirksomheder fik bødestraffe, mens henholdsvis 750 og 36 803 fik forbud mod at køre videre.

I Det Forenede Kongerige har man øget håndhævelse af køretid idet man sigter på særlige områder samt mistænkelige chauffører og virksomheder. Dette omfatter oplysninger fra "stum kontrol", hvor et køretøjs anvendelse og placering noteres uden at chaufføren ved det og derefter følges op af en grundig kontrol af chaufførens kort for at se, om alle oplysninger er blevet noteret. Dette medvirker til opdagelse af systematisk misbrug af bestemmelserne om køretid.

3. SANKTIONER

3.1. Skala

Seks medlemsstater indsendte oplysninger om den skala, der blev anvendt for sanktioner forbundet med overskridelser af forordningerne. Resumé foreligger i bilag A. Kommissionen har, for at lette en bredere sammenligning, tilføjet oplysninger, den har modtaget lidt senere fra andre medlemsstater på en konference for nationale eksperter i 1995. Tabellen viser hvor store udsving der er i bøder medlemsstaterne imellem for både større og mindre overskridelser.

Medlemsstaterne har forskellig opfattelse af, hvad en større eller en mindre overskridelse er, og der er også udsving i maksimalbøder, f.eks. 248 ECU i Belgien og 4 447 ECU i Italien for alvorlige overskridelser. Kommissionens meddelelse om betydningen af sanktioner for gennemførelsen af

fællesskabslovgivningen vedrørende det indre marked³, fastslår, at sanktioner skal være effektive, stå i forhold til forseelsen og være afskrækkende, men det ser til, at bøder i nogle lande i højere grad betragtes af vejtransportindustrien som en erhvervsbetinget risiko end som et afskrækkende element. Hvis de ikke er afskrækkende, kan de i sidste ende ikke være et effektivt håndhævelsesmiddel. Kommissionen vil derfor åbne drøftelser med medlemsstaterne for at klargøre og supplere de oplysninger, den har modtaget, for at nå frem til en aftale om dette spørgsmål.

3.2. Ændringer

I Frankrig har man ved den nye straffelov af 1994 forhøjet bøden for mindre overskridelser, samtidig med at bestemmelserne om gentagne overskridelser er blevet ophævet. Kommissionen for Administrative Sanktioner er blevet genaktiveret ved cirkulære af 7. januar 1994 med henblik på bedre regulering af branchens aktiviteter. Den behandlede i 1994 sager forbundet med 53 virksomheder vedrørende alvorlige eller gentagne forsømmelser forbundet med forordninger om transport, arbejdsforhold og færdselssikkerhed. Størstedelen heraf vedrørte overskridelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 - ufungerende fartskrivere eller gentagne overskridelser, hvad angår køretid og hviletid. Sanktioner omfattede midlertidig eller vedvarende inddragelse af alle eller nogle af transporttilladelserne.

I Storbritannien blev maksimalbøderne i oktober 1992 forhøjet via Criminal Justice Act 1991, som fastsætter maksimalbeløbene for hvert enkelt bødeniveau. Bødeniveau for overskridelse af de enkelte kategorier køretid (niveau 1, 2 osv.) findes i del VI af Transport Act 1968.

Belgien er for øjeblikket ved at revidere størrelsen af bøder på stedet for køretid og hviletid.

4. FORBINDELSER OG SAMARBEJDE MELLEM MEDLEMSSTATERNE

Denne overskrift indgår ikke direkte i standardformularen, men en række medlemsstater kommenterede to spørgsmål: kontrol og informationsudveksling.

4.1. Samordnet kontrol

Direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 opfordrer til informationsudveksling og gensidig assistance medlemsstaterne imellem hvad angår gennemførelse af håndhævelsesforanstaltningerne. Frankrig nævner, at konstruktive fælles operationer er blevet foretaget sammen med Belgien, Nederlandene, Tyskland, Spanien og Det Forenede Kongerige.

³ KOM(95) 162/2.

Tyskland påpeger, at overskridelser foretaget af ikke-statsborgere er vanskeligere at opdage end overskridelser foretaget af statsborgere. Det i direktivet nævnte samarbejde mellem medlemsstaterne er utilstrækkeligt til at løse problemet og antallet af kontrollerede førere, som ikke er statsborgere afspejler derfor ikke fuldt ud antallet af overskridelser.

4.2. Informationsudveksling

Danmark meddeler, at man har udvekslet bødeanmeldelser med Nederlandene, Frankrig, Tyskland og Sverige.

Det nederlandske færdselsinspektorat arrangerede gennem et privat konsulentfirma et møde for en uformel arbejdsgruppe den 14. og 15. oktober 1996, hvortil repræsentanter fra alle medlemsstater blev indbudt. Repræsentanter fra ni medlemsstater og Kommissionen deltog i mødet. Hensigten var at analysere vanskeligheder ved fortolkning af den sociale lovgivning inden for vejgodstransportsektoren og problemerne forbundet med kontrolsystemerne. Gruppen konkluderede, at det ville være vanskeligt at nå frem til en ensartet fortolkning af lovgivningen i betragtning af de forskellige politiske, økonomiske og sociale aspekter forbundet med emnet. Man anbefalede - med henblik på at overtale parterne om behovet for at overholde bestemmelserne - mere informationsudveksling samt mere elementære vejledninger om forordningernes målsætning. Gruppen opfordrede til et initiativ på EF-niveau med henblik på at nå til enighed om, hvor alvorligt man bør betragte de enkelte overskridelser i henhold til forordningen og en tilsvarende tilpasning af sanktioner. Man henstillede, at der udarbejdes en ramme for regelmæssig dialog om disse emner med Kommissionen i spidsen.

5. RESUMERENDE TABELLER

5.1. Kontrol: resumé

Antal dage, der reelt er kontrolleret, sammenlignet med det minimale antal arbejdsdage, der skal kontrolleres

Medlemsstat	- a - Minimalt antal arbejdsdage, der skal kontrolleres	- b - Antal kontrollerede arbejdsdage (statsborgere)	- c - Antal arbejdsdage (ikke-statsborgere)	- d - Samlet antal kontrollerede arbejdsdage	- e - Antal kontrollerede arbejdsdage som procentdel af det minimale antal dage, der skal kontrolleres (d/a)
Østrig					
Belgien (1)	665.500	194.527	245.898	440.425	66%
Danmark (2)	176.000			449.859	256%
Finland (3)	91.300			40.000	44%
Frankrig (4)	1.250.000	1.530.106	244.048	1.774.154	142%
Tyskland	3.690.466	9.096.571	5.885.704	14.982.275	405%
Grækenland					
Irland	243.248	935.125	4.143	939.268	386%
Italien					
Luxembourg	49.496	53.990	36.736	90.726	183%
Nederlandene	647.000	651.120	94.814	745.934	115%
Portugal (2)(5)	591.250	57.450	1.638	88.158	15%
Spanien	1.680.000	3.035.725	347.927	3.383.652	201%
Sverige (3)	200.000	22.926	1.998	27.048	13%
Det Forenede Kongerige	2.014.920			3.439.391	171%

Bemærk

- (1) I tabel 5.1 ovenfor samt i tabel 3.1 til 3.4 i bilag B forekommer tallene for kontrol, der er udført af "gendarmeriet", Finansministeriet (told) og Arbejdsministeriet ikke. Da disse organer har opdaget mere end dobbelt så mange overtrædelser som Transportministeriet (se tabel 5.2 på næste side - i alt 21 176 overtrædelser sammenlignet med 8 021) som ligger til baggrund for hovedtallene her, kan man formode, at de har udført over dobbelt så mange kontrolprøver som Transportministeriet. Belgien har følgelig udført kontrol en del over det påkrævede minimum.

- (2) Statistikker over kontrol er ikke opdelt mellem statsborger/ikke-statsborgere, men er inkluderet i det samlede tal (d).
- (3) Fra 1 januar 1994 til 31 december 1994.
- (4) Fra 1 januar 1993 til 31 december 1993.
- (5) I tabel 5.1 ovenfor og i tabel 3.1 til 3.4 i bilag B mangler alle tal i forbindelse med kontrol, der er udført af Arbejdsinspektoratet og gendarmeriet. Statistikkerne udgør således kun en begrænset illustration af håndhævelsesaktiviteten.

5.2. Overtrædelser: resumé

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

Efter medlemsstat

Medlemsstat	PASSAGERER				GODS				i alt
	Statsborgere	EØF	Tredjelande	Ikke-statsborgere i alt	Statsborgere	EØF	Tredjelande	Ikke-statsborgere i alt	
Østrig									
Belgien ***	200	258	9	267	2.602	4.818	134	4.952	8.021
Danmark	19				3.247				3.266
Finland					**1.282				1.282
Frankrig									*47.642
Tyskland	44.814	1.978	1.550	3.528	681.460	116.424	61.304	177.728	907.530
Grækenland									
Irland	1.541	251		251	9.700	1.001		1.001	12.493
Italien									
Luxembourg	5	3	3	6	222	545		545	778
Nederlandene	962	57	6	63	15.706	3.956	137	4093	20.824
Portugal	258	1	-	1	1.580	18	-	18	1.857
Spanien	47.580	725							48.305
Sverige					223	86			309
Det Forenede Kongerige	**714				**7.087	1.470	65	1.535	9.336

Bemærk

* Tal fra 1. januar 1993 og første halvår af 1994.

** Kun det samlede antal foreligger.

*** Følgende tal indgår ikke i ovenstående tabel og heller ikke i tabel 4.1 - 4.4 i bilag B, da de ikke var hensigtsmæssigt opdelt:

	<u>I alt</u>
Gendarmeriet:	17.329
Finansministeriet:	3.625
Arbejdsministeriet:	222 (kun for 1994)
I alt	<u>21.176</u>

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

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

Artikel	Type overtrædelse	Antal overtrædelser*
6	Køretid	356.188
7	Pauser	261.871
8	Hviletid	414.763
14	Fartplan og arbejdstidsplan	19.738
IALT		1.052.560

* Eksklusiv tal, der falder uden for kategorierne

6. KONKLUSIONER OM OG KOMMENTARER TIL ALLE DE OBSERVEREDE TENDENSER PÅ DE PÅGÆLDENDE OMRÅDER

6.1. Medlemsstaternes konklusioner og kommentarer

I Frankrig viser en sammenligning mellem statistikkerne for første halvdel af 1993 og 1994 konsekvent kontrol med alle køretøjer (164 593 i 1993 sammenlignet med 166 058 i 1994) med en svag stigning på 1% i antallet af passagerbefordringskøretøjer (9165 busser). Antallet af arbejdsdage kontrolleret på vejen steg med 1,5% fra 544 226 til 552 427. Antallet af førere, der blev kontrolleret i virksomhedens lokaler steg med 7% fra 23 594 til 25 731 og antallet af arbejdsdage kontrolleret i virksomhedens lokaler steg med 42% - 402 788 arbejdsdage i den første halvdel af 1994. Antallet af overtrædelser i henhold til forordningen repræsenterer over 54% af det samlede antal overtrædelser, der blev noteret på vejen.

Sverige meddeler, at det endnu ikke har et færdigt system til indsamling af et fuldstændigt sæt statistikker, da ansvar for kontrol på vejen og i virksomhedens lokaler er blevet omorganiseret og omfordelt. De fremsendte tal repræsenterer kun en del af det arbejde, der er blevet foretaget. Sverige og Finland blev først parter i EØS-aftalen pr. 1. januar 1994.

Belgien meddeler, at overtrædelser af køre- og hviletid, udgør langt de største kategorier af noterede overtrædelser, der er begået af førere af vejgodskøretøjer og passagerbefordringskøretøjer. Man håber at reducere antallet af overtrædelser ved at understrege arbejdsgivernes ansvar. Der var mellem 1992 og 1993 en nedgang på 34% i antallet af overtrædelser forbundet med fartskriveren, der blev bragt for retten, mens antallet af bøder på stedet

for lignende overtrædelser steg med 13% for statsborgere og 6,7% for ikke-statsborgere. Alle tre statistikker viste en stigende tendens i 1994 idet sager for domstolen steg med 28,7%, bøder på stedet for statsborgere med 115% og bøder til ikke-statsborgere med 30,8%.

Nederlandene meddeler, at man først og fremmest har arbejdet med markedssektorerne, hvor overtrædelserne er hyppigst, ved at anvende en specifik stikprøvemetode for at opnå størst mulig virkning. Andre overtrædelser kontrolleres ved hjælp af et signaliseringssystem, idet stikprøvemetoden ikke er hensigtsmæssig her. De virksomheder, der kontrolleres, udvælges også på dette grundlag.

Der er blevet indført en ny lov i Nederlandene om transport af gods ad vej, hvilket har ført til en stigning i antallet af vejgodstransportvirksomheder og vejgodstransportkøretøjer på vejen. Til trods for denne stigning noterede man en positiv udvikling, hvad angår antallet af noterede overtrædelser.

Ingen af de andre medlemsstater havde kommentarer på dette område.

6.2. Kommissionens konklusioner og kommentarer

Forordning (EØF) nr. 3820/85 udgør på nuværende tidspunkt et vigtigt EF-grundlag for fastsættelse af maksimumskøretid og -hviletid for vejtransportvirksomheder. Hvis den anvendes effektivt og ensartet, kan den udgøre et afgørende element i bedre færdselssikkerhed, transporteffektivitet og loyal konkurrence. Kommissionen erkender dog, at medlemsstaterne har forskellig opfattelse af, hvorledes denne retsakt skal gennemføres. Forskellige myndigheder i de forskellige medlemsstater håndhæver forordningens bestemmelser, stikprøver og kontrol udføres med forskellig hyppighed og forskellig intensitet og overtrædelser straffes på forskellig måde. Man erkender, at det er muligt at omgå det eksisterende registreringsudstyr, og at større samarbejde mellem medlemsstaterne er nødvendig med henblik på at sikre en koordineret fremgangsmåde for håndhævelse.

Som reaktion har Kommissionen vedtaget en tostrengt fremgangsmåde: samarbejde med nationale tjenestemænd med henblik på at fremme administrativt samarbejde, en fælles fortolkning af lovgivningen og en konsekvent fremgangsmåde for overholdelsen heraf; endvidere øget håndhævelse ved udarbejdelsen og vedtagelsen af en digital fartskriver - en fælles holdning blev vedtaget på Rådets møde den 17. juni 1997 - og andre initiativer af retlig art, som endnu er under behandling.

6.2.1. Ufuldstændige oplysninger er fortsat et problem for sammenligning mellem staterne

Manglende oplysninger fra medlemsstaterne er fortsat en hindring for en fuldstændig sammenligning. Grunden hertil er forskellig fra det ene land til det andet. For de lande, der for nylig har tiltrådt Fællesskabet, betyder den organisationsmæssige omstrukturering med henblik på gennemførelse af

forordningen, at statistikkerne ikke kan opdeles, selvom de foreligger; i andre lande betyder den nuværende opdeling af ansvarsområder, at de udførte håndhævelsesaktioner giver et ufuldstændigt billede; Østrig, Italien og Grækenland sendte simpelthen ingen oplysninger. Kommissionen påbegynder drøftelser med de medlemsstater, som ikke har indsendt fuldstændige statistiske oplysninger, således at dette ikke sker igen. Hvis håndhævelse af bestemmelserne i lovgivningen påhviler en række forskellige nationale myndigheder, foreslår Kommissionen, at en af disse myndigheder udpeges som koordinator for statistikker.

Da oplysningerne er modtaget med forsinkelse og offentliggørelsen af disse oplysninger derfor også er forsinket kan man kun drage lære heraf nogen tid derefter. Fællesskabsforanstaltninger kan under disse omstændigheder ikke tage hensyn til specifikke nationale vanskeligheder, hvis de ikke meddeles. Man minder derfor medlemsstaterne om, at de skulle have indsendt deres oplysninger for den næste beretning, den 19. beretning, som dækker 1995 og 1996 senest den 30. september 1997.

6.2.2. Stigning i antallet af køretøjer, som falder ind under forordningen i perioden 1991/92 til 1993/94 er først og fremmest sket i de mindre medlemsstater, f.eks. Irland og Beneluxlandene

Den øgede aktivitet i de mindre medlemsstater, navnlig i Beneluxlandene, som hovedsagelig er transitlande, understreger behovet for større håndhævelsesaktivitet. Dette er også, hvad der er sket i Benelux. Det er vanskeligt at foretage en præcis sammenligning af statistikker for Tyskland imellem disse to perioder, da antallet af køretøjer, der falder ind under forordningen, faldt ganske betydeligt i dette land, således at minimumsantallet af køretøjer, der skulle kontrolleres, også faldt. UK og, i nogen mindre grad, Spanien konstaterede også et faldende antal.

6.2.3. Generel stigning i kontrol og konstaterede overtrædelser

Kontrolhyppigheden er steget generelt i EU. Dette forklarer også delvist den generelle stigning i antallet af konstaterede overtrædelser, selv om den afskrækkende effekt af øget håndhævelsesaktivitet, navnlig i Nederlandene, sikkert også har bidraget til en nedgang i overtrædelsesniveauet generelt.

Nederlandene har udarbejdet et håndhævelsessystem, som sigter på højrisiko-markedssektorerne, og mener, at nedgangen i overskridelsesniveauet generelt skyldes denne fremgangsmåde. Det kunne lønne sig for de andre medlemsstater at undersøge, hvorvidt denne fremgangsmåde kan anvendes i de andre medlemsstater i betragtning af de vellykkede resultater i Nederlandene.

6.2.4. Nye tendenser i overskridelser forbundet med "pauser"

Siden sidste beretning er der sket en stigning på 5% i antallet af overtrædelser forbundet med "pauser" med en tilsvarende nedgang i overtrædelser forbundet med hviletid og arbejdsplan. Overtrædelser forbundet med køretid er forblevet på et konstant niveau og udgør en betydelig del (34%) af alle noterede overtrædelser. Generelt udgør overtrædelser forbundet med hviletid dog fortsat det højeste antal overtrædelser.

6.2.5. Et stigende antal af de medlemsstater, der indsender oplysninger, er nået op på minimumsstandarden

Af de medlemsstater, der har indsendt de påkrævede data, overholder en større del nu minimumskontrolniveauet på 1%, idet Danmark, Tyskland, Irland og Spanien når helt op på 2%. Håndhævelsestendensen er generelt opadgående i de fleste medlemsstater, således at staterne har den tryghed at vide, at håndhævelse fortsat prioriteres af deres naboer. Håndhævelsesaktiviteten og opdagelse af overtrædelser er navnlig stor i Tyskland. Et omfattende statistisk materiale har i dette tilfælde været medvirkende til at vise, i hvor høj grad Tyskland gør en indsats på håndhævelsesområdet. Lignende indsats i andre medlemsstater kan kun fuldt ud anerkendes, hvis fuldstændige statistiske oplysninger indsendes.

6.2.6. Fortolkningen af forordning (EØF) nr. 3820/85 bliver stadig mere dybgående ved hjælp af Europa-Domstolens afgørelser. Beretningsperioden omfatter tidsrummet til begyndelsen af 1997

Domstolen fastslog i sin afgørelse af 9. november 1995 om sag C-235/94 at artikel 12 ikke giver føreren ret til at fravige bestemmelserne i artikel 6, 7 eller 8 i forordningen af grunde, der er bekendte før kørslen påbegyndtes. Domstolen bemærkede i forbindelse med denne afgørelse, at fravigelser i henhold til artikel 12 kun kan berettiges hvis færdselssikkerheden ikke bringes i fare. Før turen påbegyndes, kan hverken førere eller arbejdsgivere sige, om denne betingelse opfyldes. Når der forekommer noget uforudset, som eventuelt berettiger en fravigelse af forordningen, skal føreren tage stilling til, om trafiksikkerheden bringes i fare.

Sag C-335/94 berørte to hovedspørgsmål: definition af køretøjer, der anvendes til renovation i henhold til artikel 4, stk. 6 i forordningen samt, hvorvidt undtagelsen i artikel 4, stk. 6, for "køretøjer, der benyttes til renovation" tilsidesætter anvendelser af national lovgivning om køretid og hviletid for denne kategori. Domstolen definerede i sin afgørelse af 25. januar 1996 køretøjer, der anvendes til renovation og konkluderede, at undtagelserne i artikel 4, stk. 6, ikke udelukker medlemsstaternes mulighed for at vedtage nationale bestemmelser om køretid for køretøjer i denne kategori.

I sag C-29/95 (Eckehard Pastoors, Trans-Cap GmbH mod Belgien) afgjorde Domstolen den 23. januar 1997 at artikel 6 i traktaten ugyldiggjorde en

national bestemmelse, som var udfærdiget på grundlag af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 i henhold til hvilken kun ikke-bosiddende lovovertrædere, som ikke vælger at betale den specificerede bøde på stedet, men i stedet ønsker at forfølge sagen gennem retssystemet, er forpligtet til under advarsel at betale et fastsat beløb for hver enkelt overtrædelse, som er større end den bøde, der skal betales på stedet, ellers konfiskeres deres køretøj.

6.2.7. Rådet godkender digital fartskriver

Kommissionens forslag KOM(94)323 endelig udg. af 22. juli 1994 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og Rådets direktiv 88/599/EØF om standardkontrolprocedurer blev forelagt den 1. september 1994. Rådet vedtog den 17. juni 1997 en fælles holdning hvori de accepterede en digital fartskriver.

6.2.8. Udveksling af synspunkter om håndhævelse

Der blev i 1995 afholdt et møde for eksperter med henblik på at udveksle synspunkter om inspektion og sanktioner. Det fælles udvalg for vejtransport udarbejdede en rapport i december 1995 om aspekter forbundet med organisation og håndhævelse af arbejds- og køretid, hvori man skitserede forskellene mellem medlemsstaterne. Endvidere er Kommissionen på Rådets anmodning i færd med at udarbejde en beretning om effektiviteten og ensartetheden af håndhævelsespraksis.

6.2.9. Der er store udsving i omfanget af opdagede overtrædelser

Antallet af opdagede overtrædelser i forhold til antallet af kontrollerede arbejdsdage viser store udsving fra medlemsstat til medlemsstat. Tyskland var i 1993-94 i toppen med 6 opdagede overtrædelser for hver 100 kontrollerede arbejdsdage. Finland (3,2 overtrædelser), Nederlandene (2,79 overtrædelser) og Frankrig (2,68 overtrædelser) viser også en relativ høj opdagelsesgrad. Dette er i modsætning til nogle andre medlemsstater, hvor opdagelsesniveauet ligger under 1 overtrædelse pr. 100 kontrollerede arbejdsdage og i et enkelt tilfælde findes kun 1 overtrædelse pr. 10 000 kontrollerede arbejdsdage. Dette viser, hvad der kan vindes ved en udveksling af oplysninger og vedtagelse af de mest effektive og nationalt mest hensigtsmæssige metoder i hele EU.

6.2.10. Ændring af forordning (EØF) nr. 3820/85

Kommissionens hvidbog om også at medtage sektorer (f.eks. vejtransport) og aktiviteter, der ikke på nuværende tidspunkt indgår i arbejdstidsdirektivet (direktiv 93/104/EØF) blev vedtaget den 15. juli 1997. Kommissionen arbejder nu med, hvorledes man bedst kan revidere forordningen om køretid og hviletid i lyset af dette dokument.

6.2.11. Afsluttende kommentarer

Effektiv gennemførelse af denne lovgivning er i alles interesse. Kommissionen opmuntrer medlemsstaterne til at tage yderligere samarbejdsinitiativer og at fremme udveksling af oplysninger, således som nogle medlemsstater allerede har gjort det, navnlig om bedste praksis med henblik på bedre gennemførelse.

Kommissionen overvejer veje og midler til bedre fortolkning og gennemførelse af lovgivningen. Den undersøger også muligheden for at udvide forordningens anvendelsesområde til at omfatte andre aktiviteter, der påvirker den offentlige sikkerhed.

Medlemsstat	Sanktion	
	Mindre overtrædelser	Alvorlige overtrædelser
Østrig	22-36 ECU	2.181 ECU eller op til 6 ugers fængselsstraf.
Belgien	62 ECU	248 ECU.
Danmark	Bøde på mindst 54 ECU til føreren og 135 til virksomheden, idet beløbet er afhængigt af overtrædelsens art og alvor.	
Finland	Bøder er forbundet med indtægt: en "en-dags" bøde repræsenterer 33,3% af personens daglige indkomst med sociale fradrag. Den enkelte overtrædelses alvor er vigtigere end antallet af overtrædelser ved fastsættelse af bøden. Den gennemsnitlige bøde for denne type overtrædelse er 120-137 ECU.	
Frankrig	Før indførelsen af den nye straffelov den 1. marts 1994 anvendtes følgende bøder: 197-455 ECU (455-910 ECU for anden overtrædelse). Efter indførelse af den nye straffelov den 1. marts 1994 blev bøderne ændret som følger: Maksimalt 759 ECU.	Før indførelse af den nye straffelov den 1. marts 1994 anvendtes følgende bøder: 76-2.276 ECU eller en fængselsstraf på fra 15 dage til tre måneder. Lovovertrædere fra andre lande kunne deponere en sum på 136 ECU pr. overtrædelse eller mellem 303 og 1 158 ECU pr. kriminalretlig overtrædelse. Efter indførelse af den nye straffelov den 1. marts 1994 blev bøderne ændret som følger: 3.794 ECU og fængselsstraf i tre måneder.

Irland		1.365 ECU og/eller seks måneders fængselsstraf.
Italien	Minimalt 16 ECU.	Maksimalt 4.447 ECU.
Nederlandene	Faste bøder for hver enkelt overtrædelse af en bestemmelse i forordningen fra 45 - 1.365 ECU.	
Spanien	30-284 ECU.	284-1.388 ECU (første kategori) 1.388-2.414 ECU (anden kategori)
Sverige	Bøder fra 139 til 231 ECU.	
Det Forenede Kongerige		Maksimalbøder til førere og personer som forårsager eller tillader overtrædelser af køretimer og fartskrivere beløber sig til fra 1.407 ECU (niveau 3) til 7.034 ECU (niveau 5), med en lavere maksimalbøde i Nordirland på 2.814 ECU. Udover bøder medfører overtrædelser i form af forfalskning af kort og ændring eller forfalskning af fartskriverens segl en fængselsstraf på op til to år.

Bemærk

Tallene for Østrig, Belgien, Italien, Spanien og Sverige bygger på tal fra disse landes nationale eksperter i 1995. ECU kursen er fra den 31. marts 1997. Der forelå ikke oplysninger fra andre medlemsstater.

Bilag B

Statistiske oplysninger

1. Referenceperiode

1. januar 1993-31. december 1994.

2. Beregning af minimumskontrol

(Artikel 2 i direktiv 88/599/EEC)¹

Medlemsstat	Antal arbejdsdage pr. fører i referenceperioden	Samlet antal køretøjer, der falder under forordning (EØF) Nr. 3820/85 (årligt gennemsnit)	Samlet antal arbejdsdage a x b	Minimumskontrol (1 % af c)
	-a-	- b -	- c -	- d -
Østrig				
Belgien	440	151.250	66.550.000	665.500
Danmark	440	40.000	17.600.000	176.000
Finland (1)	220	41.500	9.130.000	91.300
Frankrig (2)	240	521.875	125.250.000	1.250.000
Tyskland	480	768.847	396.046.560	3.690.465
Grækenland				
Irland (3)	460	52.880	24.324.800	243.248
Italien				
Luxembourg	460	10.760	4.949.600	49.496
Nederlandene	500	129.400	64.700.000	647.000
Portugal	430	137.500	59.125.000	591.250
Spanien	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Sverige (1)	200	100.000	20.000.000	200.000
Det Forenede Kongerige	464	434.250	201.492.000	2.014.920

Bemærk

- (1) Fra 1. januar 1994-31. december 1994
- (2) Tal for et år
- (3) Tal for samlet antal vejgodstransportkøretøjer på over 1 524 kg og store offentlige køretøjer, der er registreret i staten. En række af disse kan undtages fra Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85. Der foreligger dog ikke nogen opdeling af tallene.

¹ EFT L 325 af 29.11.88, s. 55

3. Kontrol

3.1 Vejkontrol (antal)

Medlemsstat	Type transport	EØF		Tredjelande	Samlet antal ikke-statsborgere (1)
		statsborgere	andre medlemsstater		
Østrig	passagerbefordring godsbeffordring				
Belgien	passagerbefordring godsbeffordring	2.284 36.322	3.826 59.621	151 2.670	62.291
Danmark	passagerbefordring godsbeffordring i alt	(2) 109.399			
Finland (3)	passagerbefordring godsbeffordring i alt	13.000	-	-	
Frankrig (4)	passagerbefordring godsbeffordring	18.810 377.458			7.607 97.236
Tyskland	passagerbefordring godsbeffordring	222.594 3.621.124	81.623 1.957.690	109.176 2.086.348	190.808 4.044.038
Grækenland	passagerbefordring godsbeffordring				
Irland (5)	passagerbefordring godsbeffordring	9.509 33.651	1.539 4.572	210 225	1.749 4.797
Italien	passagerbefordring godsbeffordring				
Luxembourg	passagerbefordring godsbeffordring	717 6.068	946 10.871	162 388	1.108 11.259
Nederlandene	passagerbefordring godsbeffordring	7.076 119.959	1.871 39.293	247 5.996	2.118 45.289
Portugal	passagerbefordring godsbeffordring	1.341 23.506	40 503	- -	40 503
Spanien	passagerbefordring godsbeffordring	201.203 963.220	42.142 161.508	5.960 15.935	48.102 177.443
Sverige (3)	passagerbefordring godsbeffordring i alt	7.642	666	-	666
Det Forenede Kongerige		67.691 469.707			4.874 39.879

Bemærk

- (1) Medlemsstaterne har ikke kunnet give detaljerede oplysninger.
- (2) I alt for EØF, inklusive statsborgere.
- (3) 1. januar 1994-31. december 1994.
- (4) 1. januar 1993-31. juni 1994.
- (5) Hvor det ikke har været muligt at skelne mellem de to typer transport gælder følgende tal: statsborgere: 1 527; andre medlemsstater: 1 324; tredjelande: 119.

3. Kontrol

3.2 Kontrol af førere i virksomhedens lokaler (antal)

Medlemsstat	Personbe- fordring	Godsbe- fordring	Transport for egen regning	Transport for andenmands regning
Østrig				
Belgien (1)	157	1.737	28	1.866
Danmark (2)	-	-	-	-
Finland (2)	-	-	-	-
Frankrig (3)	7.805	67.821	3.133	72.493
Tyskland	27.240	104.755	30.184	101.811
Grækenland				
Irland (4)	1.123	5.212	2.728	3.607
Italien				
Luxembourg	1.097	5.306	24	1.062
Nederlandene	2.148	9.612	2.445	7.167
Portugal (2)	-	-	-	-
Spanien (5)		136.269		
Sverige (6)		708		
Det Forenede Kongerige	4.652	28.697	- (5)	- (5)

Bemærk

- (1) Disse statistikker indeholder kun tal fra Arbejdsministeriet for 1994 (passagerer: 24. Gods: 193)
- (2) Statistikker ikke fremsendt
- (3) 1. januar 1993-30. juni 1994
- (4) Fra juli 1993
- (5) Tallene kan ikke opdeles
- (6) 1. januar 1994-31. december 1994.

3. Kontrol

3.3 Vejkontrol, arbejdsdage (antal)

Medlemsstat	Type transport	EØF		Tredjelande	Samlet antal ikke-statsborgere (1)
		Statsborgere	Andre medlemsstater		
Østrig	passagerbefordring godsbeffordring				
Belgien	passagerbefordring godsbeffordring	8.422 124.315	14.116 221.030	569 10.183	14.685 231.213
Danmark	passagerbefordring godsbeffordring i alt	(2) 437.569			
Finland (3)	passagerbefordring godsbeffordring i alt	40.000	-	-	
Frankrig (4)	passagerbefordring godsbeffordring	58.008 1.242.018	-	-	24.188 342.422
Tyskland	passagerbefordring godsbeffordring	417.480 6.894.156	122.054 3.125.922	125.584 2.512.144	247.638 5.638.066
Grækenland	passagerbefordring godsbeffordring				
Irland	passagerbefordring godsbeffordring	3.152 35.974	737 3.175	7 224	744 3.399
Italien	passagerbefordring godsbeffordring				
Luxembourg	passagerbefordring godsbeffordring	984 17.428	2.147 32.820	487 1.282	2.634 34.102
Nederlandene	passagerbefordring godsbeffordring	14.152 239.918	3.742 78.586	494 11.992	4.236 90.578
Portugal	passagerbefordring godsbeffordring	4.853 52.597	297 1.341	- -	297 1.341
Spanien	passagerbefordring godsbeffordring	361.273 1.420.907	64.315 247.400	9.585 26.627	73.900 274.027
Sverige (3)	passagerbefordring godsbeffordring i alt	22.926	1.998		1.998
Det Forenede Kongerige (5)	passagerbefordring godsbeffordring	197.802 1.560.484			

Bemærk

- (1) Medlemsstaterne har ikke kunnet give detaljerede oplysninger.
- (2) I alt for EØF, inklusive statsborgere.
- (3) 1. januar 1994-31. december 1994.
- (4) 1. januar 1993-30. juni 1994.
- (5) Tallene kan ikke opdeles.

3. Kontrol

3.4 Kontrol af arbejdsdage i virksomhedens lokaler (antal)

Medlemsstat	Personbe- fordring	Godsbe- fordring	Transport for egen regning	Transport for andenmands regning
Østrig				
Belgien	4.351	57.439		
Danmark (1)	1.037	11.226		
Finland (2)(3)				
Frankrig (4)	112.239	950.494	33.571	1.029.162
Tyskland	441.019	1.343.916	296.119	1.488.816
Grækenland				
Irland	84.227	811.772		
Italien				
Luxembourg	5.249	30.329	6.066	29.512
Nederlandene	85.920	225.210	24.450	286.680
Portugal	1.471	27.599		
Spanien (5)		1.253.545		
Sverige (3)(5)		2.124		
Det Forenede Kongerige	253.651	1.427.454		

Bemærk:

- (1) Skønnede tal
- (2) Statistikker foreligger ikke.
- (3) 1. januar 1994-31. december 1994.
- (4) 1. januar 1993-30. juni 1994.
- (5) Eneste foreliggende tal.

4. Overtrædelser
Noterede overtrædelser

4.1 Artikel 6 i forordning (EØF) Nr. 3820/85: køretid

Medlemsstat	Type overtrædelse	PERSONER				GODS				PERSONER OG GODS	
		stats- borgere	EØF	tredje- lande	ikke-stats- borgere i alt	stats- borgere	EØF	tredje- lande	ikke- stats- borgere i alt	stats- borgere	ikke- stats- borgere
Østrig	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger										
Belgien	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger	90	112	4	116	1.266	2.348	60	2.408	1.356	2.524
		-	-	-	-	24	44	5	49	24	49
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Danmark	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger		0				628				
Finland	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger										
France*	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger									14.511 169 -	5.034 35 -
Tyskland	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger	13.946 872 322	1.072 6 -	806 6 -	1.878 12 -	206.042 3.990 5.368	46.128 1.206 1.630	16.298 4.272 22	62.426 5.478 1.652	219.988 4.862 5.690	64.304 5.490 1.652
Grækenland	- daglig koreperiode - seks dages maksimum - to uger										

Medlems-stat	Type overtrædelse	PERSONER				GODS				PERSONER OG GODS	
		stats-borgere	EØF	tredje-lande	ikke-stats-borgere i alt	stats-borgere	EØF	tredje-lande	ikke-stats-borgere i alt	stats-borgere	ikke-stats-borgere
Irland	- daglig koreperiode	294	54	-	54	2.818	228	-	228	3.112	282
	- seks dages maksimum	86	14	-	14	291	71	-	71	377	85
	- to uger	91	11	-	11	243	75	-	75	334	86
Italien	- daglig koreperiode										
	- seks dages maksimum										
	- to uger										
Luxembourg	- daglig koreperiode	-	-	1	1	125	311	-	311	125	312
	- seks dages maksimum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- to uger	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederlandene	- daglig koreperiode	179	4	-	4	4.885	996	28	1.024	5.064	1.028
	- seks dages maksimum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- to uger	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	- daglig koreperiode	118	1	-	1	635	8	-	8	753	9
	- seks dages maksimum	5	-	-	-	19	1	-	1	24	1
	- to uger	-	-	-	-	38	-	-	-	38	-
Spanien	- daglig koreperiode	17.024	352							17.024	352
	- seks dages maksimum	48	-							48	-
	- to uger	32	-							32	-
Sverige**	- daglig koreperiode					223	86			223	86
	- seks dages maksimum										
	- to uger										
Det Forenede Kongerige***	- daglig koreperiode						269	11		269	11
	- seks dages maksimum						173	14		173	14
	- to uger						10	-		10	-

Bemærk:

* 1. januar 1993-30. juni 1994

** 1. januar 1994-31. december 1994

*** Oplysningerne kan indeholde tal for et lille antal passagerbefordringskøretøjer

4. Overtrædelser

Noterede overtrædelser

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

Medlemsstat	Type overtrædelse	PERSONER				GODS				PERSONER OG GODS (1)	
		statsborgere	EØF	tredjelande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	EØF	tredjelande	ikke statsborgere i alt	statsborgere	ikke-statsborgere
Østrig	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser										
Belgien	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser	9 4	9 3	1 -	10 3	160 101	331 97	7 2	338 99	169 105	348 102
Danmark (2)	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser		6				1.321				
Finland	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser										
Frankrig (3)	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser									6.769	2.382
Tyskland	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser	6.938 9.300	306 312	62 186	368 498	72.424 100.952	16.888 8.142	10.376 8.140	27.264 16.282	79.362 110.252	27.632 16.780
Grækenland	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser										

Medlemsstat	Type overtrædelse	PERSONER				GODS				PERSONER OG GODS (1)	
		statsborgere	EØF	tredjelande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	EØF	tredjelande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	ikke-statsborgere
Irland	- kørselstid over 4½ time uden pause	384	57	-	57	1.715	348	-	348	2.099	405
	- for korte pauser	188	23	-	23	643	40	-	40	831	63
Italien	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser										
Luxembourg	- kørselstid over 4½ time uden pause	1	1	1	2	81	206	-	206	82	208
	- for korte pauser	-	-	1	1	12	21	-	21	12	22
Nederlandene	- kørselstid over 4½ time uden pause	105	-	-	-	3.030	203	8	211	3.135	211
	- for korte pauser	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	- kørselstid over 4½ time uden pause	43	-	-	-	245	4	-	4	288	4
	- for korte pauser	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spanien	- kørselstid over 4½ time uden pause	9.099	154							9.099	154
	- for korte pauser	-	-							-	-
Sverige	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser										
Det Forenede Kongerige (4)	- kørselstid over 4½ time uden pause - for korte pauser						30				

Bemærk:

- (1) Hvor medlemsstaterne ikke kunne levere mere detaljerede tal
(2) Samlet antal fremsendt.
(3) 1. januar 1993-30. juni 1994. (4) Tallene kan indeholde et lille antal passagerbefordringskøretøjer.

4. Overtrædelser

Noterede overtrædelser

4.3 Artikel 8 i forordning (EØF) Nr. 3280/85: hviletid

Medlemsstat	Type overtrædelse	PERSONER				GODS				PERSONER OG GODS	
		statsborgere	EØF	tredje-lande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	EØF	tredje-lande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	ikke-statsborgere
Østrig	-daglig - ugentlig										
Belgien	- daglig - ugentlig	88 9	116 18	4 -	120 18	1.010 41	1.873 125	58 2	1.931 127	1.098 50	2.051 145
Danmark	- daglig - ugentlig		13 -				1.298 -				
Finland	- daglig - ugentlig										
Frankrig (1)	- daglig - ugentlig									13.993 64	4.341 62
Tyskland	- daglig - ugentlig	10.900 1.924	272 2	416 26	688 28	285.816 6.868	41.720 710	21.610 586	63.330 1.296	296.716 8.792	64.018 1.324
Grækenland	- daglig - ugentlig										
Irland	- daglig - ugentlig	312 133	56 36	- -	56 36	3.736 254	145 94	- -	145 94	4.048 387	201 130
Italien	- daglig - ugentlig										
Luxembourg	- daglig - ugentlig		1 -							- -	1 -

Medlemsstat	Type overtrædelse	PERSONER				GODS				PERSONER OG GODS	
		statsborgere	EØF	tredjelande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	EØF	tredjelande	ikke-statsborgere i alt	statsborgere	ikke-statsborgere
Nederlandene	- daglig	676	53	6	59	7.787	2.756	101	2.857	8.463	2.916
	- ugentlig	-	-	-	-	4	1	-	1	4	1
Portugal	- daglig	71	-	-	-	584	5	-	5	655	5
	- ugentlig	21	-	-	-	59	-	-	-	80	-
Spanien	- daglig	2.555									
	- ugentlig	324									
Sverige	- daglig										
	- ugentlig										
Det Forenede Kongerige (2)	- daglig						844	29			
	- ugentlig						144	11			

Bemærk:

- (1) 1. januar 1993-30. juni 1994.
(2) Tallene kan indeholde et lille antal passagerbefordringskøretøjer

4. Overtrædelser

Noterede overtrædelser

4.4 Artikel 14 i forordning (EØF) Nr. 3820/85: fartplan og arbejdstidsplan

Medlemsstat	Type overtrædelse	Statsborgere	EØF	Tredjelande	Ikke-statsborgere i alt
Østrig	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Belgien	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Danmark	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Finland	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Frankrig	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse	} } 215** }	} } 67** }		
Tyskland	Mangelfuld* Ukorrekt anvendelse	528 84	8 -	24 24	32 24
Grækenland	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Irland	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse	7 46	- -	- -	- -
Italien	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Luxembourg	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse	2 6	1 7	- -	- -
Nederlandene	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse	2 -	- -	- -	- -
Portugal	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Spanien	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse	2.618 15.880	- 219	- -	- -
Sverige	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				
Det Forenede Kongerige	Mangelfuld Ukorrekt anvendelse				

Bemærk:

* Forclå ikke.

** Overtrædelse af artikel 14 uden detaljeret angivelse.

ISSN 0254-1459

KOM(97) 698 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

05 07 14

Katalognummer : CB-CO-97-718-DA-C

ISBN 92-78-29179-X

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg