



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 12.12.1997
KOM(97) 698 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

om genomförandet under perioden

**1993–1994 av förordning (EEG) nr 3820/85
om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter**

**(Kommissionens 18:e rapport om tillämpningen av social lagstiftning
om vägtransporter)**

Innehåll

Innehåll	2
Sammanfattning och kommentarer	4
1. Inledning	6
2. Nationella initiativ	
2.1 Lagstiftningsåtgärder	6
2.2 Administrativa åtgärder	6
3. Böter	
3.1 Straffskolor	7
3.2 Förändringar	8
4. Förbindelser och samarbete mellan medlemsstaterna	
4.1 Samordnade kontroller	8
4.2 Informationsutbyte	8
5. Sammanfattande tabeller	
5.1 Kontroller: sammanfattning	9
5.2 Överträdelser: sammanfattning	10
6. Slutsatser och kommentarer	
6.1 Medlemsstaternas slutsatser och kommentarer	11
6.2 Kommissionens slutsatser och kommentarer	12
Bilaga A	
Tabell över bötesbelopp	17
Bilaga B	
Sammanfattning av uppgifter som mottagits från medlemsstaterna	
1. Referensperiod	18
2. Beräkning av minsta antalet kontroller som skall genomföras	18

3.	Kontroller	
3.1	Antal kontroller ute på vägarna	19
3.2	Antal förare som kontrollerades i företags lokaler	20
3.3	Antal arbetsdagar som kontrollerades ute på vägarna	21
3.4	Antal arbetsdagar som kontrollerades i företags lokaler	22
4.	Överträdelser: antal registrerade överträdelser	
4.1	Artikel 6 i förordning (EEG) nr 3820/85: körtid	23
4.2	Artikel 7 i förordning (EEG) nr 3820/85: raster	25
4.3	Artikel 8 i förordning (EEG) nr 3820/85: viloperioder	27
4.4	Artikel 14 i förordning (EEG) nr 3820/85: tidtabell och tjänstgöringslista	29

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER

I denna rapport fastställs tendenser och statistik när det gäller medlemsstaternas verksamhet för att kontrollera och upprätthålla tillämpningen av bestämmelserna om körtider och viloperioder i förordning (EEG) nr 3820/85 under 1993–94. Rapporten bygger på den statistik som medlemsstaterna har tillhandahållit och tar även upp deras synpunkter på genomförandet.

Under denna period har fler medlemsstater lämnat mer detaljerad information om kontroller och överträdelser som har upptäckts. Österrike, Italien och Grekland har emellertid inte lämnat uppgifter för denna period och Belgiens och Portugals statistik var ofullständig, vilket försenade framläggandet av rapporten och begränsade möjligheterna att göra en snabb och effektiv jämförelse av statistiken. Kommissionen har därför bestämt att inleda överträdelseförfaranden mot Italien och Grekland för att säkerställa att sådan passivitet inte upprepas och utfärdar samtidigt en varning till Belgien och Portugal med en uppmaning att skärpa samordningen av sin statistik samt uppmanar den nya medlemsstaten Österrike att tillhandahålla de föreskrivna uppgifterna för perioden 1995–96 inom den tidsram som fastställs i förordningen.

Statistiken visar att vägkontrollerna överlag ökade, även om denna ökning inte avspeglades i kontroller på vardagar, utom i Spanien, Portugal, Nederländerna och Luxemburg. Kontroller på företagen ökade, särskilt inom persontransportsektorn. Sammanlagt låg åtta medlemsstater över den lägsta gräns på 1 % kontrollerade arbetsdagar och Danmark, Tyskland, Irland och Spanien låg över 2 %. Av de fyra medlemsstater som låg under kravet på 1 % var uppgifterna från Belgien och Portugal ofullständiga, vilket kan dölja den verkliga kontrollnivån, medan Sverige och Finland höll på att omorganisera sina kontrollmyndigheter.

Den allmänna höjningen av kontrollnivån har lett till att antalet upptäckta överträdelser har ökat. Överträdelser av bestämmelserna om viloperioder fortsätter att utgöra den största andelen av de totala överträdelserna. Det har emellertid skett en allmän förändring på 5 % vad gäller arten av de upptäckta överträdelserna, från överträdelser av bestämmelserna om viloperioder och tjänstgöringslistor till överträdelser av bestämmelserna om raster, även om körtidsöverträdelserna fortfarande utgör en stadig och betydande andel (34 %) av alla rapporterade överträdelser. En avsevärd ökning av kontrollverksamheten i Spanien, särskilt inom persontransportsektorn, har lett till en betydande ökning av antalet upptäckta överträdelser. Tyskland har denna gång även lämnat siffror som inbegriper uppgifter från delstaterna, vilka visar på stora kontrollansträngningar och följaktligen ett högt antal upptäckta överträdelser. De uppgifter som har lämnats visar faktiskt att mer än 86 % av alla upptäckta överträdelser inom unionen sker i Tyskland och att detta land har den absolut högsta andelen upptäckta fall i förhållande till antalet kontrollerade arbetsdagar. Nederländerna har rapporterat en märkbar minskning av antalet överträdelser, särskilt inom den inhemska godstransportsektorn. Det är betydelsefullt att landet också är ett av de tre länder som har det högsta antalet upptäckta överträdelser i förhållande till antalet kontrollerade arbetsdagar.

Medlemsstaterna har tagit olika initiativ. Frankrike har t.ex. utfärdat enhetliga kontrollanvisningar för alla de myndigheter som ansvarar för att upprätthålla bestämmelserna i syfte att säkerställa ett gemensamt tillvägagångssätt, och man har även främjat ett personalutbyte med andra medlemsstater för att bredda kunnandet hos sina tjänstemän och uppmuntra ett åsiktsutbyte. Nederländerna utvecklade ett särskilt sektorrelaterat tillvägagångssätt som förefaller ge resultat i form av minskade överträdelser. Vad gäller samarbetsfrågan anordnade fransmännen fruktbara gemensamma åtgärder medan tyskarna påpekade att de nuvarande ömsesidiga arrangemangen inte var tillräckliga för att man skall kunna upprätthålla förordningen i fråga om utländska medborgare. Det här är en fråga som kommissionen kommer att utveckla närmare i sin rapport om hur effektiva och enhetliga förfarandena för upprätthållande av bestämmelserna är. Rapporten begärdes av rådet i ett uttalande i juni 1997. Det är svårt att göra en exakt jämförelse av de siffror om böter som har lämnats. Tillgängliga uppgifter tyder dock på att det finns stora skillnader mellan olika medlemsstater och pekar på behovet av åtgärder för att säkerställa effektiva, rimliga och avskräckande påföljder inom ramen för den inre marknaden.

Anklagelser om diskriminering när det gäller kontrollförfarandena mellan inhemska och utländska vägtransportörer har riktats mot medlemsstaterna på grundval av de siffror som har lämnats och offentliggjorts i den här rapportserien. Kommissionens utredningar av klagomålen har än så länge inte kunnat påvisa att någon medlemsstat skulle bedriva någon sådan avsiktlig politik som skulle strida mot förordningens bestämmelser. Den här rapporten visar att Belgien och Luxemburg kontrollerar och upptäcker betydligt fler överträdelser bland utländska medborgare än bland de egna medborgarna. Till deras försvar skall sägas att båda dessa länder är transitländer. Kommissionen har emellertid för avsikt att noga följa upp denna fråga för att säkerställa att upprätthållandet av bestämmelserna sker på ett opartiskt sätt i hela unionen.

Kommissionen har för avsikt att

- vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra tillhandahållandet av uppgifter,
- klargöra om kontrollnivåerna i Belgien och Portugal överensstämmer med minimikraven,
- ompröva miniminivåerna vad gäller upprätthållandet av bestämmelserna, däribland påföljder, och i förekommande fall lägga fram förslag,
- undersöka om upprätthållandet av bestämmelserna i vissa medlemsstater diskriminerar utländska medborgare och om nödvändigt vidta åtgärder,
- utvärdera hur effektiva och enhetliga förfarandena för att upprätthålla bestämmelserna är i en rapport som om nödvändigt skall åtföljas av förslag,
- undersöka om det behövs ytterligare förändringar av gemenskapens upprätthållanderegler, särskilt i och med införandet av den nya färdskrivaren,
- revidera förordning (EEG) nr 3820/85.

1. Inledning

Denna rapport omfattar perioden 1993–1994 och är den andra i den nya serien kommissionsrapporter som uteslutande handlar om förordning (EEG) nr 3820/85¹. Den tillhandahållna informationen lämnades av medlemsstaterna på den enhetliga blankett som infördes genom beslutet av den 22 februari 1993².

Detta gör det enklare att analysera utvecklingen i bestämda länder samt att jämföra statistiken mellan medlemsstaterna i de två senaste rapporterna. Tyvärr kan uppgifterna inte jämföras med de uppgifter som lämnades för tidigare dokument.

Även om de flesta medlemsstaterna lämnade uppgifterna i ett format som ligger nära den enhetliga blanketten var deras deklARATIONER ändå inte helt enhetliga och vissa av de uppgifter som lämnades in var lösryckta, ofullständiga eller avsåg fel referensperiod. Det förekom förseningar när det gällde deklARATIONERNA och i fråga om Österrike, Italien och Grekland lämnades ingen deklARATION. DeklARATIONERNA för Finland och Sverige avspeglade de övergångssvårigheter som länderna upplevde.

Denna rapport har en annan utformning än den föregående: den belyser de statistiska uppgifterna i sammanfattad form för perioden 1993–94, beskriver initiativ som meddelats av medlemsstaterna och inbegriper den senaste utvecklingen på gemenskapsnivå för att säkerställa att medlemsstaterna är medvetna om kommissionens nuvarande angelägenheter, mål och förslag.

2. Nationella initiativ

2.1 Lagstiftningsåtgärder

I Frankrike fick huvuddelen av de undantag som är tillåtna enligt artikel 13 i förordning (EEG) nr 3820/85 verkan genom förordning nr 93/218 av den 11 februari 1993 och cirkulär nr 93-19 av den 2 mars 1993.

I Finland låg 1994 ansvaret för upprätthållandet av bestämmelserna enbart på polisen. För att förbättra förfarandena för upprätthållandet infördes en förordning för att göra det möjligt för arbetsmiljöinspektörer att låta denna aspekt av arbetet ingå i deras uppdrag. Förordningen godkändes senare 1995.

2.2 Administrativa åtgärder

Ett interministeriellt cirkulär, utfärdat den 14 mars 1994, ledde i Frankrike till att samma anvisningar vad gäller fortkörning, lastning, körtider och viloperioder för första gången användes av alla myndigheter som ansvarade för att upprätthålla bestämmelserna för vägtrafiken. Det har skett ett utbyte av tjänstemän som ansvarar

¹ EGT L 370, 31.12.1985, s.1.

² EGT L 72, 25.03.1993, s.33.

för upprätthållandet av bestämmelserna mellan Frankrike och både Förenade kungariket och Spanien. Rekryterings- och assimileringsåtgärderna ökade under 1994, jämfört med 1993, vid de myndigheter som ansvarar för upprätthållandet av bestämmelserna. Enskilda tjänstemän fick 60 dagars utbildning med tyngdpunkt på strafflagen och psykologiska aspekter kring tillämpningen av bestämmelserna. Investeringar gjordes i manuell och optisk utrustning för avläsning av färdskrivare.

I Finland infördes ett övergripande utbildningsprogram för poliser för att underlätta kontroller av körtider. Det finns planer färdiga för att utbilda arbetsmiljöinspektörer i kontrollverksamhet.

I Nederländerna har tonvikten legat på utvecklingen av förebyggande kontrollmetoder avseende företag.

I Tyskland utdömdes villkorliga böter för 12 107 persontransportföretag och 384 251 vägtransportföretag. 2 528 persontransportföretag och 71 159 vägtransportföretag fick meddelanden om böter medan 750 respektive 36 803 belades med förbud att fortsätta sin resa.

I Förenade kungariket förstärktes upprätthållandet av bestämmelserna om körtid genom att åtgärderna riktades in på bestämda platser och misstänkta förare och transportörer. I detta ingick information från "tysta kontroller", där ett fordon's användning och placering registreras utan förarens vetskap och följs av en noggrann kontroll av förarnas körjournal för att se om all information har registrerats. Detta underlättar upptäckt av ett systematiskt åsidosättande av bestämmelserna om körtider.

3. Böter

3.1 Straffskalor

Sex medlemsstater lämnade information om straffskalor när det gäller överträdelser av förordningarna. En sammanfattning ges i bilaga A. För att underlätta en bredare jämförelse har kommissionen lagt till information som mer nyligen lämnades av andra medlemsstater vid en konferens för nationella experter 1995. Tabellen visar den stora spännvidd som finns mellan medlemsstaternas böter för såväl stora som små överträdelser.

Medlemsstaterna har olika uppfattningar om vad som utgör stora eller små överträdelser, och det verkar också förekomma sådana skillnader som den mellan det maximala bötesbeloppet för allvarliga överträdelser i Belgien (248 ecu) och i Italien (4 447 ecu). Med hänsyn till kommissionens meddelande om betydelsen av böter inom den inre marknaden¹, där det fastställs att böter skall vara effektiva, rimliga och avskräckande, tycks vissa personer inom vägtransportsektorn i en del länder betrakta böter som en yrkesrisk snarare än som något avskräckande. Om böterna inte är avskräckande är de i slutänden inte ett effektivt sätt att upprätthålla bestämmelserna.

¹ KOM (95) 162/2

Kommissionen kommer därför att inleda samtal med medlemsstaterna för att klargöra och komplettera de uppgifter som hittills har lämnats och nå en överenskommelse i denna fråga.

3.2 Förändringar

I Frankrike höjdes 1994 böterna i strafflagen för mindre överträdelser samtidigt som bestämmelserna om upprepade överträdelser avskaffades. Kommissionerna för administrativa påföljder aktiverades på nytt genom cirkuläret av den 7 januari 1994 för att bättre reglera verksamheten inom detta yrke. Under 1994 hörde kommissionen fall som rörde 53 företag om allvarliga eller upprepade försummelser avseende transport, arbetsvillkor och trafiksäkerhetsbestämmelser. Huvuddelen av dessa överträdelser rörde förordningarna (EEG) nr 3820/85 och nr 3821/85 – trasiga färdskrivare och ett flertal överträdelser av bestämmelserna om körtider och viloperioder. I påföljderna ingick tillfällig eller permanent indragning av alla eller vissa transporttillstånd.

I Storbritannien höjdes maximiböterna i oktober 1992 genom *Criminal Justice Act 1991* där maximibeloppet för varje bötesnivå fastställs. Hänvisning till lämplig bötesnivå avseende varje kategori av överträdelse av bestämmelserna om körtider (dvs. Nivå 1 eller 2) finns i del VI av 1968 års transportlag.

Belgien håller för närvarande på att revidera straffskalan för direkta böter när det gäller överträdelser av bestämmelserna om körtider och viloperioder.

4. Förbindelser och samarbete mellan medlemsstaterna

Även om denna rubrik inte uttryckligen finns med på den enhetliga blanketten har flera medlemsstater gjort kommentarer rörande två saker – kontroller och informationsutbyte.

4.1 Samordnade kontroller

I direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 uppmanas medlemsstaterna att säkerställa ett informationsutbyte och ömsesidigt bistånd vad gäller genomförandet av efterlevnadsåtgärder. Frankrike nämnde att fruktbara gemensamma åtgärder har vidtagits tillsammans med Belgien, Nederländerna, Tyskland, Spanien och Förenade kungariket.

Tyskland påpekade att överträdelser som begås av utländska förare var svårare att upptäcka än de som begås av inhemska förare. Det samarbete mellan medlemsstaterna som tas upp i direktivet är otillräckligt för att lösa problemet, och antalet kontrollerade utländska förare avspeglade följaktligen inte alla de överträdelser som begicks.

4.2 Informationsutbyte

Danmark rapporterade att meddelanden om böter hade utbyts med Nederländerna, Frankrike, Tyskland och Sverige.

Det nederländska trafikinspektoratet anordnade genom en privat konsultbyrå ett möte inom en informell arbetsgrupp i Haag den 14–15 oktober 1996 till vilket företrädare från samtliga medlemsstater inbjöds. Företrädare från nio medlemsstater och från kommissionen deltog. Syftet med mötet var att analysera svårigheterna i tolkningen av den sociala lagstiftningen inom vägtransportsektorn och problemen med att kontrollera systemen. Gruppen drog slutsatsen att det skulle bli en svår uppgift att komma fram till en enhetlig tolkning med hänsyn till de olika politiska, ekonomiska och sociala aspekter som påverkar denna fråga. Flera informationsutbyten, liksom mer grundläggande referensriktlinjer om förordningarnas syften rekommenderades för att övertyga de berörda parterna om behovet av att följa reglerna. Gruppen efterlyste ett initiativ på gemenskapsnivå för att nå ett samförstånd om hur allvarligt man skall se på varje enskild överträdelse som fastställs i förordningen och om en anpassning av påföljderna i enlighet med detta. Ramar för en regelbunden dialog under kommissionens ledning om dessa frågor rekommenderades.

5.0 Sammanfattande tabeller

5.1 Kontroller: sammanfattning

Antal dagar som faktiskt kontrollerades i förhållande till det minsta antal arbetsdagar som skall kontrolleras

Medlemsstat	- a - Minsta antal arbetsdagar som skall kontrolleras	- b - Antal arbetsdagar som kontrollerats (egna medborgare)	- c - Antal arbetsdagar som kontrollerats (utländska medborgare)	- d - Totalt antal arbetsdagar som kontrollerats	- e - Antal arbetsdagar som kontrollerats i förhållande till det minsta antal arbetsdagar som skall kontrolleras (d/a)
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 %
Förenade kungariket	2 014 920			3 439 391	171 %
Frankrike (4)	1 250 000	1 530 106	244 048	1 774 154	142 %
Grekland					
Irland	243 248	935 125	4 143	939 268	386 %
Italien					
Luxemburg	49 496	53 990	36 736	90 726	183 %
Nederländerna	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 %
Tyskland	3 690 466	9 096 571	5 885 704	14 982 275	405 %
Österrike					

Anmärkningar

- (1) I tabell 5.1, liksom i tabell 3.1–3.4 i bilaga B, saknas siffror om kontroller utförda av gendarmeriet, finansministeriet (tullmyndigheten) och arbets- och arbetsmarknadsministeriet. Eftersom dessa myndigheter har upptäckt mer än två gånger så många överträdelser som transportministeriet (se tabell 5.2 på nästa sida – dvs. totalt 21 176 överträdelser jämfört med 8 021), som är den myndighet som tillhandahållit huvuddelen av de siffror som här används, kan det antas att de har utfört dubbelt så många kontroller som transportministeriet. Därav följer att Belgien har utfört ett antal kontroller som ligger långt över de minimikontroller som är obligatoriska.
- (2) Statistiken över kontroller har inte delats in i egna eller utländska medborgare utan det sammanlagda antalet anges under kolumn d.
- (3) 1 januari 1994–31 december 1994.
- (4) 1 januari 1993–31 december 1993.
- (5) I tabell 5.1 ovan, liksom i tabellerna 3.1–3.4 i bilaga B, saknas siffror om de kontroller som utfördes av arbetsinspektoratet och gendarmeriet. Statistiken ger bara en begränsad bild av de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa efterlevnad.

5.2 Överträdelser: sammanfattning

Antal registrerade överträdelser: artiklarna 6, 7, 8 och 14 i förordning (EEG) nr 3820/85

Översikt avseende varje medlemsstat

Medlemsstat	PASSAGERARE				VAROR				Totalt
	Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	
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
Förenade kungariket	**714				**7 087	1 470	65	1 535	9 336
Frankrike									*47 642
Grekland									
Irland	1 541	251		251	9 700	1 001		1 001	12 493
Italien									
Luxemburg	5	3	3	6	222	545		545	778
Nederländerna	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
Tyskland	44 814	1 978	1 550	3 528	681 460	116 424	61 304	177 728	907 530
Österrike									

Anmärkningar

* Siffrorna är från den 1 januari 1993 och inbegriper det första halvåret 1994.

** Endast det totala antalet finns tillgängligt.

*** Följande siffror har inte införlivats i tabellen ovan eller i tabellerna 4.1–4.4 i bilaga B, eftersom de inte har specificerats:

	Totalt
Gendarmeriet:	17 329
Finansministeriet	3 625
Arbets- och arbetsmarknadsministeriet:	222 (endast 1994)
Totalt	21 176

Antal registrerade överträdelser: artiklarna 6, 7, 8 och 14 i förordning (EEG) nr 3820/85

Översikt avseende varje överträdelsekategori (inbegriper person- och varutransport, egna medborgare, EEG och tredje land)

Artikel	Typ av överträdelse	Antal överträdelser*
6	Körtider	356 188
7	Raster	261 871
8	Viloperioder	414 763
14	Tidtabell och tjänstgöringslista	19 738
TOTALT		1 052 560

* innefattar ej siffror som inte har delats in i dessa kategorier

6. Slutsatser och kommentarer om utvecklingen inom de aktuella områdena

6.1 Medlemsstaternas slutsatser och kommentarer

I Frankrike tyder en jämförelse mellan statistiken för första halvåret 1993 och 1994 på samstämmighet beträffande kontroller av alla fordon ute på vägarna (164 593 år 1993 jämfört med 166 058 år 1994), med en svag ökning på 1 % av antalet personfordon (9 165 bussar). Antalet arbetsdagar som kontrollerades vid vägkontroller steg med 1,5 % från 544 226 till 552 427. Antalet förare som kontrollerades i företagets lokaler steg med 7 % från 23 594 till 25 731, och antalet arbetsdagar som kontrollerades i företagets lokaler steg med 42 % – 402 788 arbetsdagar under första halvåret 1994. Antalet överträdelser mot förordningen utgör mer än 54 % av det totala antalet överträdelser som registrerats ute på vägarna.

Sverige påpekade att det på grund av omorganisation och omfördelning av ansvaret för kontroller på vägar och i företagens lokaler ännu inte fanns något system för insamling av fullständiga statistiska uppgifter. De siffror som har tillhandahållits avspeglar bara en del av det arbete som faktiskt utförts. Precis som Finland hade Sverige bara undertecknat EES-avtalet vilket trädde i kraft från och med den 1 januari 1994.

Belgien rapporterade att överträdelser av bestämmelserna om körtider och viloperioder var de två absolut största kategorierna anmälda överträdelser som begicks av förare inom varu- och persontransportsektorerna. Genom att betona arbetsgivarens ansvar hoppades man minska antalet överträdelser. Mellan 1992 och 1993 skedde en minskning med 34 % av antalet överträdelser rörande färdskrivare som blev föremål för rättsliga förfaranden, medan antalet direkta böter för sådana överträdelser steg med 13 % för egna medborgare och med 6,7 % för utländska medborgare. Statistiken för 1994 visade på en uppåtgående trend i fråga om alla dessa tre områden, med en ökning av antalet rättsfall med 28,7 % och en ökning av direkta böter med 115 % för egna medborgare och 30,8 % för utländska medborgare.

Nederländerna rapporterade att man hade riktat in sig på de marknadssektorer där överträdelser är vanligast genom en särskild metod med slumpmässiga kontroller för att uppnå maximal verkan. Andra överträdelser kontrollerades genom ett signalsystem där den slumpmässiga metoden inte var lämplig. Även företagslokaler som skulle kontrolleras valdes ut på denna grundval.

Införandet av en ny nederländsk lag om godstransporter på väg ledde till en ökning av antalet varutransportörer och varufordon på vägarna. Trots denna ökning noterades en positiv utveckling vad gäller antalet registrerade överträdelser i Nederländerna.

Ingen av de andra medlemsstaterna gjorde några kommentarer under denna rubrik.

6.2 Kommissionens slutsatser och kommentarer

Genom förordning (EEG) nr 3820/85 finns idag en viktig grundval i gemenskapen för fastställandet av maximala körtider och viloperioder för vägtransportörer. Om den tillämpas effektivt och enhetligt kan den vara en viktig del av ansträngningarna för att förbättra vägsäkerheten, transporteffektiviteten och förutsättningarna för en sund konkurrens. Kommissionen inser emellertid att medlemsstaterna har olika uppfattningar om tillämpningen av denna lagstiftning. Medlemsstaterna har olika myndigheter som ansvarar för att se till att förordningen efterlevs. Inspektioner och kontroller skiljer sig i fråga om frekvens och grundlighet och straffnivåerna för överträdelser varierar. Möjligheterna att kringgå dagens registreringsutrustning erkänns liksom behovet av ökat samarbete mellan medlemsstaterna för att säkerställa en samordnad metod för kontroll av efterlevnaden.

Kommissionen har därför antagit en tvådelad metod: dels förbindelser med nationella tjänstemän för att främja administrativt samarbete, gemensam tolkning och sammanhållen tillämpning av lagstiftningen, dels bättre kontroll av efterlevnaden genom utveckling och antagande av en digital färdskrivare – en gemensam ståndpunkt antogs vid rådets möte den 17 juni 1997 – och andra förestående lagstiftningsinitiativ.

6.2.1 Ofullständiga uppgifter skapar fortfarande problem vid jämförelser mellan staterna

Bristen på uppgifter från vissa medlemsstater innebär att det fortfarande är omöjligt att göra en övergripande jämförelse. Skälen varierar från land till land. När det gäller länder som nyligen anslutit sig till gemenskapen innebär den organisatoriska omstruktureringen, som görs för att man skall kunna tillämpa förordningen, att statistiken, om sådan finns tillgänglig, ännu inte kan specificeras. I andra länder innebär den nuvarande ansvarsfördelningen att den

bild som ges av de ansträngningar som görs är ofullständig. Österrike, Italien och Grekland underlät helt enkelt att skicka in en deklARATION. Kommissionen skall inleda samtal med de medlemsstater som har underlåtit att lämna heltäckande statistik för att säkerställa att detta inte upprepas. Om flera nationella myndigheter deltar i upprätthållandet av bestämmelserna rekommenderar kommissionen att en av dessa utses till samordnare av statistiken.

Det försenade offentliggörandet av uppgifterna till följd av förseningarna i mottagandet av dessa gör att lärdomar kan dras först efter en viss tid. Gemenskapsåtgärder kan inte ta hänsyn till eventuella särskilda nationella svårigheter om de inte meddelas. Medlemsstaterna erinras därför om att de bör lämna in sina uppgifter för nästa rapport – den nittonde rapporten – som omfattar 1995 och 1996 senast den 30 september 1997.

6.2.2 Ökningar av antalet fordon som omfattas av förordningen från 1991–92 till 1993–94 har koncentrerats till de mindre medlemsstaterna som Irland och Benelux-länderna

Den ökade aktiviteten inom de mindre medlemsstaterna, särskilt Benelux-länderna som främst är transitländer, pekar på behovet av ökade efterlevnadsåtgärder. Detta är också vad som skedde i Benelux-länderna. Även om det är svårt att göra en riktig jämförelse av statistiken för Tyskland under dessa två perioder sjönk antalet fordon som omfattas av förordningen markant i detta land, vilket ledde till ett lägre minimiantal fordon som skulle kontrolleras under perioden. Förenade kungariket och, i mindre utsträckning, Spanien upplevde samma nedgång.

6.2.3 Det har skett en allmän ökning av antalet genomförda kontroller och upptäckta överträdelse

På det hela taget ökade antalet efterlevnadskontroller inom EU. Detta kan delvis även förklara den allmänna uppgången i antalet upptäckta överträdelse, även om den avskräckande effekten av ökad kontrollverksamhet i synnerhet i Nederländerna kan ha bidragit till en nedgång i det totala antalet överträdelse.

Nederländerna har utformat ett kontrollsystem som är inriktat på högrisksektorer och tillskriver nedgången av det sammanlagda antalet överträdelse denna metod. Möjligheten att överföra denna metod till andra medlemsstaters kontrollmyndigheter förtjänar att undersökas av övriga medlemsstater med tanke på Nederländernas framgång när det gäller att minska antalet överträdelse.

6.2.4 Överträdelseerna har allt mer kommit att handla om bestämmelseerna om raster

Sedan den sista rapporten har det skett en ökning med 5 % när det gäller antalet överträdelse av bestämmelseerna om raster och en stadig nedgång av

överträdelserna av bestämmelserna om viloperioder och tjänstgöringslistor. Överträdelser av körtidsbestämmelserna fortsätter att utgöra en konstant och ansevärd andel (34 %) av det totala antalet upptäckta överträdelser. På det hela taget fortsätter emellertid överträdelser av bestämmelserna om viloperioder att svara för det största antalet överträdelser.

6.2.5 Minimistandarden har uppnåtts av ett ökande antal av de medlemsstater som lämnar uppgifter

En stor del av de medlemsstater som lämnade de uppgifter som är nödvändiga för att styrka efterlevnad av minimikontrollen på 1 % nådde lätt ännu längre än denna grundläggande standard. Danmark, Tyskland, Irland och Spanien uppnådde t.ex. en kontrollnivå på över 2 %. Det finns rent allmänt en märkbar uppåtgående trend vad gäller upprätthållandenivån i de flesta medlemsstater, vilket ger staterna en försäkran om att deras grannländer kommer att fortsätta att prioritera upprätthållandet av bestämmelserna. Nivåerna vad gäller efterlevnadsåtgärder och efterföljande upptäckter av överträdelser är ansevärda i Tyskland. Tillhandahållandet av övergripande statistik på området har gjort det möjligt att fastställa hela omfattningen av Tysklands ansträngningar för att upprätthålla bestämmelserna. Liknande ansträngningar i andra medlemsstater kan bara erkännas om fullständig statistik lämnas.

6.2.6 Tolkningen av förordning (EEG) nr 3820/85 fortsätter att förfinas genom EG-domstolens beslut. Den period som omfattas löper fram till början av 1997.

I sitt beslut av den 9 november 1995 i målet C-235/94 slog domstolen fast att artikel 12 inte ger en förare rätt att frånga bestämmelserna i artiklarna 6, 7 eller 8 i förordningen av skäl som var kända när resan inleddes. I sitt resonemang inför beslutet påpekade domstolen att undantag bara är tillåtna enligt artikel 12 på villkor att trafiksäkerheten inte äventyras. Innan en resa inleds är varken förare eller arbetsgivare i stånd att säga om detta villkor kommer att uppfyllas. Det är först när det inträffar en oförutsedd händelse, som kan berättiga ett undantag från förordningen, som föraren måste ta hänsyn till kravet på att säkerställa trafiksäkerhet.

Mål C-335/94 handlade främst om två frågor: dels definitionen av fordon som används för avfallshantering, vilka avses i artikel 4.6 i förordningen, dels huruvida undantaget enligt artikel 4.6 för "fordon som används i samband med... avfallshantering" upphäver tillämpningen av nationell lagstiftning om körtider och viloperioder för denna kategori. I sitt beslut av den 25 januari 1996 definierade domstolen fordon som används för avfallshantering och fann att undantagen i artikel 4.6 inte utesluter att medlemsstaterna har möjlighet att anta nationella regler när det gäller körtider för fordon som tillhör denna kategori.

I mål C-29/95 (Eckehard Pastoors, Trans-Cap GmbH mot Belgien) beslutade domstolen den 23 januari 1997 att artikel 6 i fördraget underkänner nationella

regler som antagits på grundval av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och nr 3821/85, enligt vilka bara utländska lagöverträdare som inte väljer direkta böter utan istället vill att deras fall skall undergå rättslig prövning är skyldiga att för varje överträdelse betala ett på förhand bestämt belopp som är större än det belopp som skulle betalas i form av direkta böter och enligt vilka fordonet beslagtas om lagöverträdaren vägrar att betala.

6.2.7 Digitala färdskrivare vinner rådets medgivande

Ett kommissionsförslag, KOM(94) 323 slutligt av den 22 juli 1994 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och rådets direktiv 88/599/EEG om enhetliga kontrollförfaranden, lades fram för rådet den 1 september 1994. Rådet antog en politisk överenskommelse om denna fråga den 17 juni 1997 i vilken man godtog införandet av en digital färdskrivare.

6.2.8 Främjande av åsiktsutbytet om upprätthållandet av bestämmelserna

Ett möte mellan nationella experter anordnades 1995 för att underlätta ett åsiktsutbyte om kontroller och böter. Gemensamma kommittén om vägtransporter lade i december 1995 fram en rapport om aspekter av organisationen och upprätthållandet av bestämmelserna om arbets- och körtider som beskrev skillnaderna mellan medlemsstaterna. På begäran av rådet håller kommissionen dessutom på att utarbeta en rapport om kontrollförfarandenas effektivitet och enhetlighet.

6.2.9 Förmågan att upptäcka överträdelser varierar kraftigt

Förhållandet mellan det sammanlagda antalet upptäckta överträdelser och det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar avslöjar att det finns stora skillnader när det gäller medlemsstaternas förmåga att fånga upp potentiella lagöverträdare. Under perioden 1993–94 lyckades Tyskland bäst med 6 upptäckta överträdelser per 100 kontrollerade arbetsdagar. Finland (3,2 överträdelser), Nederländerna (2,79 överträdelser) och Frankrike (2,68 överträdelser) kan också uppvisa en relativt hög upptäcktsgrad. Detta står i bjärt kontrast mot vissa andra medlemsstater där upptäcktsgraden är mindre än 1 överträdelse per 100 kontrollerade arbetsdagar och i ett fall bara 1 upptäckt överträdelse per 10 000 kontrollerade arbetsdagar. Detta förhållande visar vilka fördelar som skulle kunna uppnås genom ett utbyte av erfarenheter och genom att de effektivaste och nationellt sett mest lämpade metoderna antas inom hela unionen.

6.2.10 Ändring av förordning (EEG) nr 3820/85

Den 15 juli 1997 antogs kommissionens vitbok om att sektorer (t.ex. vägtransporter) och verksamhet som för närvarande inte omfattas av direktivet om arbetstid (direktiv 93/104/EEG) skall inbegripas i direktivets räckvidd.

Kommissionen överväger nu det bästa sättet att revidera förordningen om körtider och viloperioder med hänsyn till denna vitbok.

6.2.11 Slutkommentarer

Det ligger i allas intresse att denna lagstiftning tillämpas effektivt. Kommissionen uppmuntrar alla medlemsstater att ta ytterligare initiativ till samarbete och – vilket vissa medlemsstater redan har gjort – främja ett informationsutbyte, särskilt om bästa praxis, för att förbättra upprätthållandet av bestämmelserna.

Kommissionen överväger nu hur tolkningen och tillämpningen av lagstiftningen kan förbättras. Den undersöker också om förordningens räckvidd bör utvidgas till att omfatta annan verksamhet som påverkar den allmänna säkerheten.

Bilaga A

Medlemsstat	Typ av böter	
	Mindre överträdelser	Allvarliga överträdelser
Belgien	62 ecu	248 ecu.
Danmark	Böter på lägst 54 ecu för föraren och 135 ecu för företaget. Bötesbeloppet beror på överträdelsens art och hur allvarlig den är.	
Finland	Böter anpassas efter inkomst: dagsböter motsvarar 33,3 % av en persons dagliga inkomst med avdrag för sociala avgifter. Vid fastställandet av böter spelar överträdelsens art större roll än antalet överträdelser. Genomsnittliga böter för den här typen av överträdelser är 120-137 ecu.	
Förenade kungariket		De högsta böterna för förare och för dem som orsakar eller tillåter överträdelser av bestämmelserna om körtider och färdskrivare ligger på mellan 1 407 ecu (Nivå 3) och 7 034 ecu (Nivå 5), med ett lägre högsta bötesbelopp i Nordirland på 2 814 ecu. Förutom böter bestraffas förfalskningar av körjournaler och ändring eller förfalskning av en plombering på en färdskrivare med högst två års fängelse.
Frankrike	Före införandet av den nya strafflagen den 1 mars 1994 utdömdes följande böter: 197-455 ecu (455-910 ecu vid upprepade överträdelser). Efter införandet av den nya strafflagen den 1 mars 1994 ändrades böterna enligt följande: Högst 759 ecu.	Före införandet av den nya strafflagen den 1 mars 1994 utdömdes följande böter: 76-2 276 ecu eller fängelse i mellan 15 dagar och tre månader. Lagöverträdare från andra länder kunde i domstol deponera en summa på 136 ecu per kränkning eller mellan 303 och 1 158 ecu per lagöverträdelse. Efter införandet av den nya strafflagen den 1 mars 1994 ändrades böterna enligt följande: 3 794 ecu och fängelse i tre månader.
Irland		1 365 ecu och/eller sex månaders fängelse
Italien	Lägst 16 ecu.	Högst 4 447 ecu.
Nederländerna	Det finns fasta böter på mellan 45 och 1 365 ecu för varje överträdelse av bestämmelserna i förordningen.	
Spanien	30-284 ecu.	284-1 388 ecu (första kategorin) 1 388-2 414 ecu (andra kategorin)
Sverige	Böter ligger på mellan 139 och 231 ecu.	
Österrike	22-36 ecu	2 181 ecu eller högst 6 veckors fängelse

Anmärkning

Upplysningarna om Österrike, Belgien, Italien, Spanien och Sverige bygger på siffror som lämnades av nationella experter från dessa länder 1995. Omräkningskursen för ecu den 31 mars 1997 har använts. Inga uppgifter lämnades för övriga medlemsstater.

Bilaga B

Statistiska uppgifter

1. Referensperiod

1 januari 1993–31 december 1994

2. Beräkning av minimikontroller som skall genomföras (artikel 2 i direktiv 88/599/EEG)¹

Medlemsstat	Antal dagar som varje förare arbetade under referensperioden. - a -	Totalt antal fordon som omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 (årligt genomsnitt) - b -	Totalt antal arbetade dagar a x b - c -	Minimikontroller (1 % av c) - d -
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
Förenade kungariket	464	434 250	201 492 000	2 014 920
Frankrike (2)	240	521 875	125 250 000	1 250 000
Grekland				
Irland (3)	460	52 880	24 324 800	243 248
Italien				
Luxemburg	460	10 760	4 949 600	49 496
Nederländerna	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
Tyskland	480	768 847	396 046 560	3 690 465
Österrike				

Anmärkningar

(1) 1 januari 1994–31 december 1994

(2) Siffrorna avser ett år.

(3) Siffrorna gäller det sammanlagda antalet varufordon på över 1 524 kg och stora kollektivtrafikfordon som är registrerade i staten. En del av dessa skall undantas från tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Det finns emellertid ingen specificering av siffrorna tillgänglig.

¹ EGT L 325, 29.11.88, s. 55.

3. Kontroller

3.1 Antal kontroller ute på vägarna

Medlemsstat	Typ av verksamhet	EEG		Tredje land	Utländska medborgare – totalt (1)
		Egna medborgare	Övriga medlemsstater		
Belgien	persontransporter varutransporter	2 284 36 322	3 826 59 621	151 2 670	 62 291
Danmark	persontransporter varutransporter totalt värde	(2) 109 399			
Finland (3)	persontransporter varutransporter totalt värde	 13 000	 -	 -	
Förenade kungariket	persontransporter varutransporter	67 691 469 707			4 874 39 879
Frankrike (4)	persontransporter varutransporter	18 810 377 458			7 607 97 236
Grekland	persontransporter varutransporter				
Irland (5)	persontransporter varutransporter	9 509 33 651	1 539 4 572	210 225	1 749 4 797
Italien	persontransporter varutransporter				
Luxemburg	persontransporter varutransporter	717 6 068	946 10 871	162 388	1 108 11 259
Nederländerna	persontransporter varutransporter	7 076 119 959	1 871 39 293	247 5 996	2 118 45 289
Portugal	persontransporter varutransporter	1 341 23 506	40 503	- -	40 503
Spanien	persontransporter varutransporter	201 203 963 220	42 142 161 508	5 960 15 935	48 102 177 443
Sverige (3)	persontransporter varutransporter totalt värde	 7 642	 666	 -	 666
Tyskland	persontransporter varutransporter	222 594 3 621 124	81 623 1 957 690	109 176 2 086 348	190 808 4 044 038
Österrike	persontransporter varutransporter				

Anmärkningar

(1) I fall där medlemsstaterna inte kunde tillhandahålla mer detaljerade siffror.

(2) EEG totalt, inbegripet egna medborgare.

(3) 1 januari 1994–31 december 1994.

(4) 1 januari 1993–31 juni 1994.

(5) I fall där det inte har varit möjligt att skilja mellan de två typerna av transporter tillämpas följande siffror: egna medborgare: 1 527; övriga medlemsstater: 1 324; tredje land: 119.

3. Kontroller

3.2 Antal förare som kontrollerades i företagets lokaler

Medlemsstat	Persontransport	Varutransport	Transport för egen räkning	Transport för uthyrning eller mot betalning
Belgien (1)	157	1 737	28	1 866
Danmark (2)	-	-	-	-
Finland (2)	-	-	-	-
Förenade kungariket	4 652	28 697	- (5)	- (5)
Frankrike (3)	7 805	67 821	3 133	72 493
Grekland				
Irland (4)	1 123	5 212	2 728	3 607
Italien				
Luxemburg	1 097	5 306	24	1 062
Nederländerna	2 148	9 612	2 445	7 167
Portugal (2)	-	-	-	-
Spanien (5)		136 269		
Sverige (6)		708		
Tyskland	27 240	104 755	30 184	101 811
Österrike				

Anmärkningar

- (1) Denna statistik omfattar enbart siffror som lämnats av arbets- och arbetsmarknadsministeriet för 1994 (persontransport – 24; varutransport – 193).
- (2) Ingen statistik har lämnats.
- (3) 1 januari 1993–30 juni 1994.
- (4) Från juli 1993.
- (5) Siffrorna kunde inte specificeras.
- (6) 1 januari 1994–31 december 1994.

3. Kontroller

3.3 Antal arbetsdagar som kontrollerades ute på vägarna

Medlemsstat	Typ av transport	EEG		Tredje land	Utländska medborgare – totalt (1)
		Egna medborgare	Övriga medlemsstater		
Belgien	persontransporter	8 422	14 116	569	14 685
	varutransporter	124 315	221 030	10 183	231 213
Danmark	persontransporter	(2)			
	varutransporter				
	totalt antal	437 569			
Finland (3)	persontransporter				
	varutransporter				
	totalt antal	40 000	-	-	
Förenade kungariket (5)	persontransporter	197 802			
	varutransporter	1 560 484			
Frankrike (4)	persontransporter	58 008	-	-	24 188
	varutransporter	1 242 018			342 422
Grekland	persontransporter				
	varutransporter				
Irland	persontransporter	3 152	737	7	744
	varutransporter	35 974	3 175	224	3 399
Italien	persontransporter				
	varutransporter				
Luxemburg	persontransporter	984	2 147	487	2 634
	varutransporter	17 428	32 820	1 282	34 102
Nederländerna	persontransporter	14 152	3 742	494	4 236
	varutransporter	239 918	78 586	11 992	90 578
Portugal	persontransporter	4 853	297	-	297
	varutransporter	52 597	1 341	-	1 341
Spanien	persontransporter	361 273	64 315	9 585	73 900
	varutransporter	1 420 907	247 400	26 627	274 027
Sverige (3)	persontransporter				
	varutransporter				
	totalt antal	22 926	1 998		1 998
Tyskland	persontransporter	417 480	122 054	125 584	247 638
	varutransporter	6 894 156	3 125 922	2 512 144	5 638 066
Österrike	persontransporter				
	varutransporter				

Anmärkningar

(1) I fall där medlemsstaterna inte kunde tillhandahålla mer detaljerade siffror.

(2) EEG totalt, inbegripet egna medborgare.

(3) 1 januari 1994–31 december 1994.

(4) 1 januari 1993–30 juni 1994.

(5) Siffrorna kunde inte specificeras.

3. Kontroller

3.4 Antal arbetsdagar som kontrollerades i företagets lokaler

Medlemsstat	Persontransport	Varutransport	Transport för egen räkning	Transport för uthyrning eller mot betalning
Belgien	4 351	57 439		
Danmark (1)	1 037	11 226		
Finland (2)(3)				
Förenade kungariket	253 651	1 427 454		
Frankrike (4)	112 239	950 494	33 571	1 029 162
Grekland				
Irland	84 227	811 772		
Italien				
Luxemburg	5 249	30 329	6 066	29 512
Nederländerna	85 920	225 210	24 450	286 680
Portugal	1 471	27 599		
Spanien (5)		1 253 545		
Sverige (3)(5)		2 124		
Tyskland	441 019	1 343 916	296 119	1 488 816
Österrike				

Anmärkningar

- (1) Uppskattningar.
- (2) Ingen statistik tillgänglig.
- (3) 1 januari 1994–31 december 1994.
- (4) 1 januari 1993–30 juni 1994.
- (5) Sammanlagd siffra som lämnats.

4. Överträdelser
Antal registrerade överträdelser

4.1 Artikel 6 i förordning (EEG) nr 3820/85: körtid

Medlemsstat	Typ av överträdelse	PASSAGERARE				VAROR				PASSAGERARE OCH VAROR	
		Egna medborg are	EEG	Tredje land	Utländska medborga re (totalt)	Egna medborg are	EEG	Tredje land	Utländsk a medborg are (totalt)	Egna medborg are	Utländsk a medborg are
Österrike	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod										
Belgien	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	90	112	4	116	1 266	2 348	60	2 408	1 356	2 524
		-	-	-	-	24	44	5	49	24	49
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Danmark	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod		0				628				
Finland	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod										
Frankrike*	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod									14 511 169 -	5 034 35 -
Tyskland	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	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
Grekland	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod										

Medlemsstat	Typ av överträdelse	PASSAGERARE				VAROR				PASSAGERARE OCH VAROR	
		Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	Utländska medborgare
Förenade kungariket ***	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod						269 173 10	11 14 -		269 173 10	11 14 -
Irland	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	294 86 91	54 14 11	- - -	54 14 11	2 818 291 243	228 71 75	- - -	228 71 75	3 112 377 334	282 85 86
Italien	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod										
Luxemburg	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	- - -	- - -	1 - -	1 - -	125 - -	311 - -	- - -	311 - -	125 - -	312 - -
Nederländerna	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	179 - -	4 - -	- - -	4 - -	4 885 - -	996 - -	28 - -	1 024 - -	5 064 - -	1 028 - -
Portugal	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	118 5 -	1 - -	- - -	1 - -	635 19 38	8 1 -	- - -	8 1 -	753 24 38	9 1 -
Spanien	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod	17 024 48 32	352 - -							17 024 48 32	352 - -
Sverige**	- daglig körtid - högst sex perioder - fjortondagarsperiod					223	86			223	86

Anmärkningar

* 1 januari 1993–30 juni 1994.

** 1 januari 1994–31 december 1994.

*** Uppgifterna kan inbegripa siffror rörande en liten andel personfordon.

4. Överträdelser
Antal registrerade överträdelser

4.2 Artikel 7 i förordning (EEG) nr 3820/85: raster

Medlemsstat	Typ av överträdelse	PASSAGERARE				VAROR				PASSAGERARE OCH VAROR (1)	
		Egna medborg are	EEG	Tredje land	Utländska medborga re (totalt)	Egna medborg are	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medbor gare	Utländs ka medbor gare
Österrike	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster										
Belgien	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	9 4	9 3	1 -	10 3	160 101	331 97	7 2	338 99	169 105	348 102
Danmark (2)	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster		6				1 321				
Finland	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster										
Frankrike (3)	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster									6 769	2 382
Tyskland	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	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
Grekland	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster										
Förenade kungariket (4)	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster						30				

Medlemsstat	Typ av överträdelse	PASSAGERARE				VAROR				PASSAGERARE OCH VAROR (1)	
		Egna medborg are	EEG	Tredje land	Utländska medborga re (totalt)	Egna medborg are	EEG	Tredje land	Utländska medborga re (totalt)	Egna medborg are	Utländska medborga re
Irland	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	384 188	57 23	- -	57 23	1 715 643	348 40	- -	348 40	2 099 831	405 63
Italien	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster										
Luxemburg	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	1 -	1 -	1 1	2 1	81 12	206 21	- -	206 21	82 12	208 22
Nederländer na	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	105 -	- -	- -	- -	3 030 -	203 -	8 -	211 -	3 135 -	211 -
Portugal	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	43 -	- -	- -	- -	245 -	4 -	- -	4 -	288 -	4 -
Spanien	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster	9 099 -	154 -							9 099 -	154 -
Sverige	- körning i mer än 4,5 timmar utan rast - för korta raster										

Anmärkningar

- (1) I fall där medlemsstaterna inte kunde tillhandahålla mer detaljerade siffror.
- (2) Sammanlagd siffra som tillhandahållits.
- (3) 1 januari 1993–30 juni 1994.
- (4) Uppgifterna kan inbegripa siffror rörande en liten andel personfordon.

4. Överträdelser
Antal registrerade överträdelser

4.3 Artikel 8 i förordning (EEG) nr 3280/85: viloperioder

Medlemsstat	Typ av överträdelse	PASSAGERARE				VAROR				PASSAGERARE OCH VAROR	
		Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	Utländska medborgare
Österrike	- dygnsvila - veckovila										
Belgien	- dygnsvila - veckovila	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	- dygnsvila - veckovila		13 -				1 298 -				
Finland	- dygnsvila - veckovila										
Frankrike (1)	- dygnsvila - veckovila									13 993 64	4 341 62
Tyskland	- dygnsvila - veckovila	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
Grekland	- dygnsvila - veckovila										
Irland	- dygnsvila - veckovila	312 133	56 36	- -	56 36	3 736 254	145 94	- -	145 94	4 048 387	201 130
Italien	- dygnsvila - veckovila										
Luxemburg	- dygnsvila - veckovila		1 -							- -	1 -
Nederländerna	- dygnsvila - veckovila	676 -	53 -	6 -	59 -	7 787 4	2 756 1	101 -	2 857 1	8 463 4	2 916 1
Portugal	- dygnsvila - veckovila	71 21	- -	- -	- -	584 59	5 -	- -	5 -	655 80	5 -
Spanien	- dygnsvila - veckovila	2 555 324									

Medlemsstat	Typ av överträdelse	PASSAGERARE				VAROR				PASSAGERARE OCH VAROR	
		Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)	Egna medborgare	Utländska medborgare
Sverige	- dygnsvila - veckovila										
Förenade kungariket (2)	- dygnsvila - veckovila						844 144	29 11			

Anmärkningar

(1) 1 januari 1993–30 juni 1994.

(2) Uppgifterna kan inbegripa siffror rörande en liten andel personfordon.

4. Överträdelser

Antal registrerade överträdelser

4.4 Artikel 14 i förordning (EEG) nr 3820/85: tidtabell och tjänstgöringslista

Medlemsstat	Typ av överträdelse	Egna medborgare	EEG	Tredje land	Utländska medborgare (totalt)
Belgien	Finns inte Inte korrekt använd				
Danmark	Finns inte Inte korrekt använd				
Finland	Finns inte Inte korrekt använd				
Förenade kungariket	Finns inte Inte korrekt använd				
Frankrike	Finns inte Inte korrekt använd	} } 215** }	} } 67** }		
Grekland	Finns inte Inte korrekt använd				
Irland	Finns inte Inte korrekt använd	7 46	- -	- -	- -
Italien	Finns inte Inte korrekt använd				
Luxemburg	Finns inte Inte korrekt använd	2 6	1 7	- -	- -
Nederländerna	Finns inte Inte korrekt använd	2 -	- -	- -	- -
Portugal	Finns inte Inte korrekt använd				
Spanien	Finns inte Inte korrekt använd	2 618 15 880	- 219	- -	- -
Sverige	Finns inte Inte korrekt använd				
Tyskland	Finns inte* Inte korrekt använd	528 84	8 -	24 24	32 24
Österrike	Finns inte Inte korrekt använd				

Anmärkningar

* Inte tillgängliga.

** Överträdelser av artikel 14 utan åtskillnad.

ISSN 1024-4506

KOM(97) 698 slutlig

DOKUMENT

SV

05 07 14

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

ISBN 92-78-29188-9

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg