

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (83) 484

Vol. 1983/0183

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

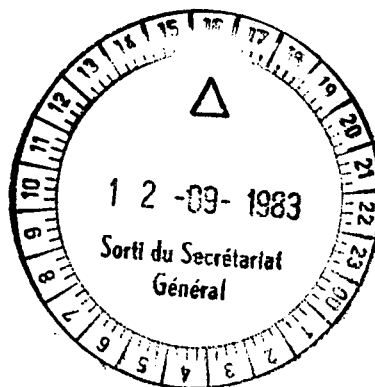
COM(83) 484 final

Bruxelles, Le 7 septembre 1983

DIXIEME RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL

concernant l'application du Règlement (CEE) N° 543/69 du Conseil
du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines
dispositions en matière sociale dans le domaine
des transports par route

(du 1er janvier 1980 au 31 décembre 1980)



SOMMAIRE

Page

Introduction

PREMIERE PARTIE

3

Analyse comparative des informations fournies par les
Etats membres

4

I. Organisation du contrôle

4

1. Organisation du contrôle sur le plan administratif

4

2. Agents chargés du contrôle et leur pouvoirs

5

3. Méthodes d'inspection (lieu et fréquence des
contrôles)

6

II. Infractions et sanctions

10

1. Nombre d'infractions aux dispositions du règlement

10

2. Importance des infractions commises respectivement
par les ressortissants nationaux et les ressortissants
non nationaux

12

3. Sanctions appliquées

13

III. Assistance mutuelle multilatérale entre Etats membres
et communication des infractions

15

IV. Suggestions et observations des Etats membres

16

V. Observations de la Commission au sujet des informations
fournies par les Etats membres

18

1. Les contributions des Etats membres au rapport annuel

18

2. Nombre et pouvoir des agents de contrôle

18

3. Méthode de contrôle

18

4. Infractions commises en général et relevées pour les
non-ressortissants

19

5. Sanctions prononcées

20

6. Assistance mutuelle

21

DEUXIEME PARTIE

A. Conclusions tirées par la Commission des visites effectuées
dans les Etats membres

22

I Contrôles

23

II Infractions

25

III Problèmes des sanctions

26

IV Problèmes de chronotachygraphe

29

V Interdiction de certaines sortes de rémunérations (art. 12bis)

31

B. Conclusions finales de la Commission

32

ANNEXES

I N T R O D U C T I O N

L'article 17 du Règlement (CEE) No 543/69 du Conseil prévoit que "... la Commission adresse tous les ans au Conseil un rapport global concernant l'application du présent règlement par les Etats membres..." et, que, "... les Etats membres adressent à la Commission les informations nécessaires sur la base d'un compte-rendu type...".

Le présent rapport porte sur l'année 1980 et constitue, comme ceux qui l'ont précédé, une vue d'ensemble concernant l'application des Règlements (CEE) Nos 543/69 et 1463/70 dans neuf des Etats membres (la Grèce ne faisant pas encore partie de la Communauté Européenne en 1980).

Dans le souci d'une simplification, on a cherché de limiter le nombre de tableaux en essayant - là où cela était possible - de grouper les données fournies par les Etats membres. Par contre, une plus grande importance a été consacrée aux considérations et aux observations que les Services de la Commission se doivent de faire, à l'égard de la situation et de son évolution.

Néanmoins, le document suit la structure du compte-rendu type sur base duquel les contributions des Etats membres doivent être faites. Cependant, les Services de la Commission ont l'intention d'examiner en concertation avec les Etats membres si des modifications peuvent être apportées au modèle du compte rendu type en vue d'obtenir une comparabilité plus élevée des données nationales.

PREMIERE PARTIE

ANALYSE COMPARATIVE DES INFORMATIONS FOURNIES PAR LES ETATS MEMBRES

I) ORGANISATION DU CONTROLE

1) Sur le plan administratif

Le contrôle de l'application des règlements (CEE) Nos 543/69 et 1463/70 est effectué sur la route et au siège des entreprises.

a) sur la route :

Sur base des codes de la route nationaux, c'est la police qui a le pouvoir d'arrêter et de contrôler les véhicules sur la route, et - dans le cadre plus vaste des contrôles routiers normaux - elle peut également vérifier l'application correcte des règles sociales. Dans certains cas, ce contrôle est effectué en collaboration avec des autorités nationales ayant des compétences spéciales dans le secteur en cause.

b) au siège des entreprises :

Ce type de contrôle est généralement confié aux agents chargés de l'inspection du travail qui effectuent des contrôles généraux dans le domaine plus large concernant l'application des règlements nationaux régissant la législation du travail.

En particulier, jusqu'à 1979 la France avait limité les actions de contrôle aux entreprises effectuant des transports pour compte d'autrui; à partir de 1980, ce contrôle a été étendu aux entreprises effectuant des transports pour compte propre sur une échelle réduite et à titre d'expérience; celle-ci ayant été concluante, il a été décidé de l'étendre sur l'ensemble du territoire français à partir du 1.1.1981.

2) Agents chargés du contrôle et leurs pouvoirs

La Commission ne dispose que des chiffres fournis par certains Etats membres, à savoir :

BELGIQUE	199 47	inspecteurs et inspecteurs adjoints contrôleurs et inspecteurs de l'Administration des Transports
DANEMARK	300 241	agents de police inspecteurs du travail, dont environ 30 s'occupent plus particulièrement du Règlement 543/69
ALLEMAGNE	2.500(*) 250+300(*)	police, BAG, inspecteurs du travail Services publics de l'inspection du travail
PAYS-BAS	173	fonctionnaires du Ministère des Transports et des Eaux
ROYAUME-UNI	217	"traffic examiners"
France	320 49	contrôleurs et adjoints de contrôle des transports terrestres inspecteurs du travail

(*) Dans le cadre de compétences plus vastes.

En particulier, en France, l'utilisation de quatre appareils semi-automatiques de lecture des disques (appelé couramment SABINE) a permis de porter de 187.906 (année 1979) à 327.150 (soit + 75 %) le nombre de disques de chronotachygraphes prélevés et analysés au cours de l'ensemble de l'année 1980. Le pouvoir des agents chargés de contrôler l'application du Règlement (CEE) No 543/69 varie d'un Etat à l'autre. Dans certains Etats membres, les agents peuvent donner des avertissements, infliger des amendes, dresser des procès-verbaux immobiliser temporairement le véhicule.

Dans d'autres Etats membres, par contre, les agents chargés du contrôle n'ont pas le pouvoir de donner les amendes, ni d'immobiliser le véhicule.

3) Méthodes d'inspection (lieux, fréquence des contrôles)

a) sur la route :

Dans certains cas, les contrôles sur la route sont effectués surtout dans le cadre de la surveillance générale de la circulation routière.

Cette activité de contrôle est intensifiée par la collaboration d'autres organismes spécialisés; par exemple, en Allemagne, par les agents du BAG et les fonctionnaires de l'inspection du travail. Certains "Länder" allemands ont élaboré des feuilles de recensement pour les contrôles sur route et aux frontières : ces feuilles permettent une exploitation des données par ordinateur.

Au Royaume-Uni, chaque "Traffic Examiner" exécute - en moyenne - deux contrôles par semaine. Dans ce pays, sont effectués des examens sur 10 à 15 % des véhicules entrant par les ports. L'Administration britannique a aussi mis en place un système de contrôle confié aux "traffic Examiners", nommé "silent check", qui consiste dans l'observation des mouvements des véhicules et d'un contrôle de ces mouvements effectué par la suite au siège de l'entreprise. En 1980, on a effectué environ 80.000 de ces contrôles.

b) au siège de l'entreprise :

Ce type de contrôle est effectué dans le cadre d'une activité de surveillance comportant aussi des actions plus étendues et qui vont au delà de l'application des règlements dont ce rapport est l'objet. Cette action est normalement exercée par sondage; dans des cas particuliers ou exceptionnels, l'action de contrôle est décidée à la suite des expériences constatées lors du contrôle routier, d'une plainte ou d'un renseignement. Les périodes sur lesquels le contrôle est effectué " a posteriori " sont très variables suivant les cas. Les Services de la Commission ne disposent pas d'informations précises sur l'étendue de ces périodes. Il faut conclure que le degré d'intensité de ce type de contrôle est très différent d'un pays à l'autre.

c) analyse quantitative des contrôles :

Afin d'apprécier la portée des contrôles effectuées dans les Etats membres on a essayé de dresser un tableau comparatif qui reproduit la situation sur la base des données fournies.

NOMBRE DE CONTROLES EFFECTUES AU COURS DE L'ANNEE 1980(1)			
Etat membre	Route	Entreprise	Comparaison entre 1979 et 1980
BELGIQUE	8.331 (2)	2.404	hausse
DANEMARK	12.327	421	hausse
ALLEMAGNE	211.185 (3)	31.657	hausse
FRANCE	639.846	41.045	hausse
IRLANDE	pas d'information	pas d'information	-
ITALIE	idem	idem	-
LUXEMBOURG	idem	idem	-
PAYS-BAS	200.000	485 contrôles approfondis	hausse
ROYAUME-UNI	80.000 (4)	pas d'information	baisse

- (1) Pour juger dans quelle mesure les contrôles sont comparables, voir également annexes 1, 2 et 3.
- (2) Ce chiffre tient compte de 8100 contrôles effectués par les Agents de l'Administration des Transports et des contrôles effectués par la gendarmerie, douanes et autres dont le nombre n'est pas fourni.
- (3) Le chiffre donné est une supposition basée sur le nombre d'amendes imposées d'avertissements délivrés et d'infraction constatées.
- (4) Contrôle du type "silent check".

Comme il était déjà le cas pour l'année 1979, les indications concernant le nombre de contrôles effectués sont difficilement comparables entre elles, surtout parce que dans la majorité des cas il n'est pas spécifié s'il s'agit d'"opérations de contrôle" ou de "nombre d'équipages contrôlés".

II) INFRACTIONS ET SANCTIONS

1) Nombre d'infractions aux dispositions du règlement

Le modèle de compte-rendu type demande - à ce sujet - quel est le nombre détaillé des infractions constatées pour les transports de marchandises, les transports réguliers de voyageurs et les transports occasionnels de voyageurs, relevées sur le territoire de chaque Etat membre par des ressortissants nationaux et non-nationaux, en fonction de leur pays d'origine.

Chaque Etat membre a fourni, à ce sujet, les données dont il dispose. Pour rendre les chiffres plus comparables, on les a groupés - dans la mesure du possible - sous la même forme, dans les tableaux figurant en annexe 1, 2 et 3 en laissant des espaces vides où la déclaration manque ou est insuffisante.

Les contributions qui - par leur structure - ne peuvent pas être reprises dans les tableaux, mais qui ont tout de même un certain intérêt, sont données à part.

Le tableau relatif au transport de marchandises (annexe 1) montre le manque de chiffres concernant le Règlement (CEE) No 543/69 dans le compte-rendu irlandais et le manque de données concernant des infractions commises par des étrangers au Luxembourg et au Danemark.

Les contributions les plus complètes et plus proches au modèle du compte-rendu type sont celles fournies par l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (annexes 5, 6 et 10). Il faut tout de même souligner que le Royaume-Uni déclare aucune infraction à l'article 6 (450 km); les Pays-Bas (comme par ailleurs le Danemark) ignorent cet article dans leurs compte-rendus.

Quelques Etats membres (Danemark, France, Italie)

donnent des chiffres globaux par article, sans distinction entre marchandises et voyageurs etc. En ce qui concerne la France, il n'est pas possible de décèler dans les tableaux fournis des infractions à l'article 8 (interruption de la conduite). La plupart des Etats membres ne donne pas de détails aux infractions à l'art. 7.

Les contributions allemandes et néerlandaises, quoique dans certaines parties encore imparfaites, pourraient constituer une base de référence sur la manière de recueillir et de mettre en évidence les données reflétant l'application pratique des règlements sociaux dans le domaine des transports par route dans chaque Etat membre et - par conséquent - dans l'ensemble du territoire de la Communauté européenne.

Pour le transport régulier et occasionnel de voyageurs (annexes 2 et 3), on constate une différence encore plus grande d'appréciation entre les Etats membres. La presque totalité de ceux-ci ne répond pas de façon complète ou satisfaisante aux questions posées par le modèle de compte-rendu type.

On cite, à titre d'exemple, les principales lacunes :

- pas de distinction entre trafic occasionnel et trafic régulier;
 - pas de distinction de nationalité;
 - données inexploitables, vagues, dans certains cas inutiles; ou qui ne spécifient pas l'article, la nationalité, le type de transport.
-
- bien que dans certains cas les valeurs soient fournies d'une façon assez complète, celles-ci sont présentées dans une structure qui ne tient pas compte du compte-rendu type et qui ne permet pas de les distribuer selon une structure organique permettant une comparaison entre elles.

En résumant très schématiquement ce chapitre, on peut grouper les imperfections contenues dans les données fournies par les Etats membres en trois grandes catégories :

- manque de données précises,
- données globales, sans distinction entre un article et l'autre,
- données subdivisées par article, mais sans distinction entre trafic voyageurs/marchandises;

même les contributions qui sont assez détaillées quant aux données fournies, manquent souvent d'un schéma apte à les rendre facilement exploitables.

2. Importance des infractions commises respectivement par les ressortissants nationaux et non-nationaux

Comme il a déjà été observé plus haut, seulement une partie des Etats membres fait une distinction entre les infractions commises par les ressortissants nationaux ou étrangers.

Les données fournies à ce sujet sont reprises dans les annexes 4,5.1,6.1,6.2 et 7 et permettent les constatations suivantes :

- 1) on ne dispose pas des données de tous les Etats membres;
- 2) certaines Etats membres ne font pas de différence entre nationaux et non-nationaux;
- 3) la proportion nationaux/non-nationaux des véhicules circulant varie dans un pays à l'autre et d'un moment à l'autre de l'année.

Le pourcentage des infractions relevées pour des véhicules immatriculés à l'étranger par rapport à la totalité des infractions constatées varie entre 0,8 et 3,8 %.

3. Sanctions appliquées

En ce qui concerne les sanctions, on observe une différence assez importante entre le nombre d'infractions constatées et le nombre de poursuites; le nombre d'infractions sanctionnées est relativement faible.

En Belgique: sur 1585 constats d'infraction dans le trafic de marchandises 13 (soit 0,8%) concernaient des étrangers, 478 (30%) ont donné lieu à des procès-verbaux et il y a eu 26 (1,6%) condamnations. Pour le trafic régulier de voyageurs, sur 97 contrôles en entreprise il y a eu 18 constats d'infraction (19%) et aucune poursuite; pour le trafic occasionnel de voyageurs sur 43 contrôles en entreprise il y a eu 14 constats d'infraction (32%); le nombre de sanctions n'a pas été fourni; les contrôles routiers ont été environ 1.000 et ils ont porté sur 227 procès-verbaux (134 nationaux et 93 étrangers). Aucune condamnation a été prononcée.

Au Danemark, sur 151 infractions (v. tableaux, annexes 11.1 et 11.2), 109 personnes ont été poursuivies (72%).

En Allemagne, le BAG, seul organisme compétent pour infliger des amendes administratives au titre d'infractions commises sur les routes par les membres des équipages et par les chefs d'entreprises étrangers, a prononcé en 1980 un total de 16.655 décisions par lesquelles il infligeait des amendes administratives à des entreprises et des conducteurs étrangers effectuant des transports de marchandises ou de voyageurs par route. En outre, il y a eu 1.742 mises en garde ainsi que 474 avertissements non taxés et 16.726 avertissements taxés. Sont joints les tableaux (Annexes 5.2.1. à 5.8.2.) des procédures engagées, après y avoir opéré une distinction entre les infractions commises dans les transports de marchandises et dans le transport de voyageurs par les chefs d'entreprise (responsables de la direction de l'entreprise) et par le personnel de conduite en tant que personnes concernées.

Au cours de l'année couverte par le rapport, les services de l'inspection du travail ont infligé au total 24.636 amendes administratives dont 4.659 à des chefs d'entreprises et 19.977 à des membres des équipages qui ont leur siège ou leur domicile sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne.

En outre, 15.979 avertissements taxés et 9.715 avertissements non taxés ont été délivrés.

En France, sur 363.432 infractions constatées, 91.710 (25%) ont été poursuivies; les sanctions prononcées par les tribunaux au cours de l'année 1980 ont été 26.481 (7,3% des infractions constatées). Ces valeurs sont reprises dans les annexes 9.1., 9.2 et 9.3.

Le taux des amendes applicables aux contraventions commises postérieurement au 23 juillet 1980 a été élevé:

Ancien taux	Nouveau taux
160 à 600 F	600 à 1.200 F

La déclaration irlandaise se limite au nombre de constats (5869) et à l'avertissement verbal (v. annexe 4), tandis que l'Italie a fourni quelque donnée numérique (v.annexe 8). Il est à noter le nombre relativement élevé des infractions à l'article 5 (âge des conducteurs) commises soit par les italiens que par les étrangers circulant en Italie.

Au Grand Duché du Luxembourg, il y a eu au total 2719 infractions relevées relatives au transport de marchandises et 64 relatives au transport de voyageurs.

Il y a eu à ce sujet des recommandations orales et écrites et, dans les cas les plus graves, des procès-verbaux ont été transmis aux autorités judiciaires aux fins d'instruction.

En ce qui concerne l'importance des sanctions appliquées aux Pays-Bas, on peut noter que sur un total de 41.735 infractions constatées on a dressé 11.314 procès-verbaux (27%) et que sur 11.101 procès-verbaux concernant les hollandais, 10715 (*) (97%) ont été poursuivis, alors que sur 213 procès-verbaux concernant les conducteurs étrangers, seulement 42 (20%) ont été poursuivis et transmis aux services étrangers compétents. Le montant total des sanctions s'élève à 2.339.555 Fl. (annexe 6.2.).

Au Royaume-Uni sur 10.734 infractions 5.472 (53 %) ont été poursuivies pour un montant total de 218.066 Livres (annexe 11.3).

III. ASSISTANCE MUTUELLE MULTILATERALE ENTRE ETATS MEMBRES ET COMMUNICATION DES INFRACTIONS

En Belgique l'Administration des transports a eu connaissance de 593 procès-verbaux établis par des contrôleurs allemands et français à la charge de membres d'équipages belges. De sa part, la Belgique déclare avoir transmis pour information des listes des procès-verbaux dressés à la charge de membres d'équipages de véhicules immatriculés dans les autres pays membres aux autorités de ces pays.

Le Danemark a reçu 9 communications d'infraction commises par des ressortissants danois aux Pays-Bas et un nombre imprécisé de notifications des amendes acquittées par des chauffeurs danois circulant en Allemagne.

Le gouvernement fédérale d'Allemagne entretient régulièrement des contacts bilatéraux avec les représentants des gouvernements autrichien, néerlandais, danois et français dans le souci d'assurer le respect de l'application des dispositions des régl. (CEE) n° 543/69 et 1463/70 ainsi que de l'AETR.

La France déclare avoir communiqué à ses partenaires la liste des leurs ressortissants ayant commis des infractions aux règlements communautaires 543/69 et 1463/70 sur le territoire français.

Dans le sens inverse et à l'exception de la République fédérale d'Allemagne et de la Belgique, la France déclare de ne pas avoir reçu de

(*) 11.101 - 386 = 10.715 (v. tableau annexé 6.2.).

communication des infractions qui auraient été commises par des conducteurs français sur le territoire des autres Etats membres.

L'Irlande déclare de transmettre tous les trois mois aux autres Etats membres la liste des véhicules étrangers trouvés en infraction sur son territoire et déclare aussi d'avoir reçu des listes analogues concernant les véhicules irlandais trouvés en infraction au Royaume-Uni et en France.

L'Italie attends toujours de mettre au point un système d'élaboration statistique des données.

Le Luxembourg se limite à déclarer d'avoir communiqué aux autres Etats membres "plusieurs infractions graves".

Les Pays-Bas déclarent avoir transmis 61 communications d'infractions à la République fédérale d'Allemagne et d'avoir reçu 3122 communications de l'Allemagne et 107 de la Belgique. En plus, 184 infractions ont été poursuivies contre des conducteurs néerlandais sur indication de la Belgique et 39 sur indication de la France.

Le Royaume-Uni communique tous les trois mois aux autorités des Etats membres concernés les infractions commises par les équipages étrangers et déclare de recevoir occasionnellement des rapports concernant des équipages du Royaume-Uni dans d'autres Etats membres.

Il y a lieu de constater certaines contradictions évidentes dans ces communications, comme par exemple lorsque un Etat membre déclare d'envoyer la liste des infractions commises par des étrangers à tous les autres Etats membres concernés, et en même temps les autres Etats membres ou une partie d'entre eux affirment de n'avoir rien reçu .

IV. OBSERVATIONS ET SUGGESTIONS DES ETATS MEMBRES

La Belgique fait remarquer pour l'année 1980 une modification de la nature des infractions commises au règl. (CEE) n. 543/69; plus de la moitié d'entre elles portent sur la limitation de la distance et sur la durée de la conduite, alors que celles relative à la possession d'un livret individuel sont en voie de disparition.

Le Danemark souhaite d'élargir la portée du compte-rendu type au contrôle de l'application du régl. (CEE) n. 1463/70 et de l'AETR et une simplification de son schéma afin que les Etats membres puissent transmettre à la Commission des informations uniformes. La Direction de l'inspection du travail danoise pense d'établir un fichier indiquant les infractions commises par les entreprises et qui pourra être utilisé à l'occasion de la délivrance des autorisations de transport international .

L'Irlande a mis en place un comité spécial d'observation au sein du Département du travail qui se réunit une fois par mois et qui a pour but d'examiner la situation et de donner des directives pour la solution des difficultés constatées. Les autorités irlandaises estiment nécessaire de faire un plus grand effort promotionnel soit par la voie de la presse, soit par des contacts individuels en vue de convaincre les destinataires des règles sociales de la nécessité et de l'utilité de ce régime.

Le Royaume-Uni considère que l'application du Règlement (CEE) n° 543/69 pourrait être considérablement facilitée par des modifications de faible importance et invite la Commission à ouvrir un débat sur ces modifications.

V. OBSERVATIONS DE LA COMMISSION AU SUJET DES INFORMATIONS FOURNIES PAR LES ETATS MEMBRES

1. Les contributions des Etats membres au rapport annuel

La Commission constate que les différences dans la présentation des contributions fournies par les Etats membres n'ont guère changé.

Le schéma du compte-rendu type n'est souvent pas suivi de façon systématique. La Commission est consciente des problèmes posés par le compte-rendu type et est prête à discuter avec les gouvernements une modification de celui-ci visant à le rendre plus adapté aux exigences actuelles tout en tenant compte des structures administratives nationales préposées à la fourniture des contributions à la Commission.

2. Nombre et pouvoir des agents de contrôle

La Commission constate pour la majeure partie des Etats membres une stagnation des effectifs chargés du contrôle par rapport à 1979. Seules la Belgique et la France ont accru légèrement le nombre des agents chargés du contrôle, ce qui a une influence sur les chiffres concernant les contrôles et les sanctions, qui accusent une hausse sensible.

3. Méthodes de contrôle

Les méthodes de contrôle tendent vers une certaine uniformisation par rapport aux années précédentes, ces contrôles étant effectués à la fois sur route (en général par les forces de police et de gendarmerie) et aux sièges des entreprises (par les services de l'Inspection du travail et du Ministère des Transports). Cependant, établir un aperçu comparatif de la situation montrant l'état de l'organisation du contrôle dans tous les Etats membres paraît difficile si non impossible.

Il est intéressant de constater que certains Etats membres ont pris des mesures pour améliorer l'exploitation des actions de contrôle dans le sens d'une automatisation. En Allemagne, certains "Länder" ont prévu de traiter par ordinateur les données résultant des actions de contrôle, et la France a intensifié l'utilisation d'appareillages spécialement conçus pour la lecture sémi-automatique des disques des tachygraphes.

L'implémentation au Royaume-Uni du système "silent check" étendu cette année sur environ 80.000 contrôles, pourrait aussi se révéler très intéressant sur le plan communautaire.

En dehors de ces trois constatations positives, il faut pour l'essentiel noter que:

- les chiffres fournis concernant le personnel employé dans les actions de contrôle sont, dans certains cas, assez vagues;
- les données concernant le nombre de contrôles font apparaître des différences considérables dans les systèmes administratifs nationaux.

4. Infractions commises en général et relevées séparément par les ressortissants nationaux et non nationaux

Les Services de la Commission ne disposent pas de statistiques détaillées sur l'importance du trafic dû aux véhicules étrangers dans les Etats membres. Ce trafic est - en général - faible par rapport à l'ensemble de la circulation et très variable d'un Etat à l'autre. Des différents degrés d'application et des problèmes d'ordre juridique, juridictionnel et linguistique rendent la poursuite des infractions commises par les étrangers difficile.

En plus les informations incomplètes fournies par certains Etats membres ne permettent pas de rassembler des valeurs significatives. Des conclusions plus précises pourraient être tirées si on disposait pour tous les Etats membres du rapport entre le nombre des contrôles, le nombre d'infractions constatées et les sanctions appliquées et ceci soit pour les nationaux soit pour les non-nationaux.

La méthode de collecte des informations ainsi qu'une présentation plus uniforme des chiffres devraient donc être davantage standardisées, de façon à ce que la Commission puisse apporter un jugement plus tranché sur les progrès réalisés.

5. Sanctions prononcées

On rencontre une certaine difficulté à établir une analyse sur ce point, d'une part parce que les sanctions sont prononcées quelquefois avec un grand décalage par rapport au constat d'infraction; deuxièmement parce que la méthode suivie dans chaque Etat membre et les montants appliqués pour une même infraction sont très variables d'un pays à l'autre. En plus, les données fournies ne permettent pas d'avoir une vue d'ensemble satisfaisante de la situation dans la Communauté. L'analyse ne peut donc être que très approximative.

En effet, si certains Etats membres ont fourni des informations détaillées sur les amendes imposées, d'autres par contre n'ont donné aucun détail. Les données sont si hétérogènes qu'il est difficile d'effectuer des comparaisons positives. On constate cependant qu'il continue à y avoir des disparités entre les Etats membres en ce qui concerne les sanctions et la rigueur avec laquelle celles-ci sont appliquées.

L'impression générale est que la poursuite des infractions se limite dans trop de cas à un constat ou à un simple avertissement, surtout lorsqu'il s'agit des contrôles aux étrangers et que les sanctions infligées ne sont pas adéquates aux infractions commises et à l'intérêt général.

On peut affirmer que le chapitre "Contrôles et Sanctions" est celui où la différence d'application des règlements (CEE) N° 543/69 et 1463/70 est la plus évidente.

6. Assistance mutuelle

Bien que certains Etats membres affirment avoir communiqué les infractions commises par les ressortissants étrangers, et qu'il y ait un échange d'informations au sujet des systèmes d'application du Règlement (CEE) N° 543/69, il semble qu'on est encore très loin d'un système efficace d'assistance entre tous les Etats membres, tel qu'il est demandé dans le règlement (art. 18 par. 2). La nécessité d'intensifier et de perfectionner ces contacts reste donc une tâche commune pour tous les Etats membres.

DEUXIEME PARTIE

A. CONCLUSIONS TIREES PAR LA COMMISSION DES VISITES EFFECTUEES PAR DES FONCTIONNAIRES DE LA DG VII DANS LES ETATS MEMBRES

La Commission profite de l'occasion de la présentation du 10ème rapport pour résumer ci-après quelques impressions et constatations qui sont le résultat des visites dans les Etats membres exécutés au cours des années 1981 et 1982.

Le programme de ces visites comprenait :

- Des discussions avec le Gouvernement, les organisations patronales et des travailleurs.

Les matières à discuter étaient :

a) Problèmes de contrôle et sanctions, notamment :

- personnel, affecté au contrôle;
- méthodes et fréquence de contrôle;
- difficultés techniques rencontrées pendant les contrôles;
- application du règlement aux nationaux et aux étrangers;
- contrôle de l'AETR;
- assistance multilatérale entre les Etats membres (niveau gouvernemental);
- responsabilité juridique en cas d'infraction.

b) Amélioration du compte-rendu type (art. 17 du Règlement (CEE) N° 543/69) à fournir par les Etats membres.

c) Application de l'interdiction de certaines sortes de rémunérations (art. 12a du Règlement (CEE) N° 543/69).

- La participation à des opérations de contrôle.

a) Auprès du siège d'une entreprise.

b) Sur la route :

- sur une autoroute avec beaucoup de trafic international
- sur une route avec un trafic à caractère national.

Ces visites ont permis aux services de la Commission de se former une image assez approfondie et relativement complète de la situation dans les Etats membres.

Les conclusions dégagées peuvent être résumées comme suit :

I. CONTROLE

A. Organisation de contrôle

1. La Commission ne peut pas se passer de l'impression que dans certains Etats membres le personnel affecté au contrôle tant sur les routes que dans les entreprises devrait être plus nombreux, mais elle ne peut pas nier qu'une extension d'effectifs se heurte dans la situation économique difficile à des obstacles de caractère budgétaire.
2. Le nombre des équipages et véhicules contrôlés exprimé en pourcentages est très divergent d'un pays à l'autre, tant sur la route que dans les entreprises. Une certaine harmonisation vers le haut paraît souhaitable; cela vaut notamment pour les contrôles aux sièges des entreprises.
3. Ce n'est qu'en France que le contrôle aux sièges des entreprises est semi-automatisé par l'utilisation d'une machine (Sabine). La Commission estime une mécanisation dans les autres Etats membres très souhaitable, voire même indispensable pour les Etats membres à grande superficie.
4. En Irlande, un système de contrôle adéquat est maintenant en place et le sanctionnement des infractions a également démarré.
5. Il est apparu que depuis plusieurs années des contrôles ont eu lieu en Italie. Le fait que le Gouvernement italien n'a pas fourni des données adéquates à la Commission semble avoir été causé par un manque de coordination entre divers services gouvernementaux. Des mesures ont été prises afin d'améliorer cette situation.

6. La Commission a l'impression que l'organisation du contrôle au Luxembourg est encore inadéquate et que la tendance existe de laisser le contrôle aux pays voisins. Toutefois, le Luxembourg a déclaré prendre des mesures pour remédier à ces lacunes.
7. Dans certains Etats membres, le contrôle sur route se concentre sur la durée journalière de conduite tout en négligeant la durée de conduite ininterrompue. La Commission considère une telle pratique comme incompatible avec la bonne application du règlement communautaire.
8. En Allemagne un film qui démontre d'une façon excellente l'organisation et les buts du contrôle, ainsi que les objectifs du Règlement N° 543/69 contribue d'une façon significative à la bonne compréhension et à l'application du règlement.

B. Problèmes techniques du contrôle

1. Selon certains Etats membres (Belgique et Luxembourg) le contrôle se heurte à plusieurs difficultés techniques :
 - arrêter les véhicules serait dangereux;
 - le nombre d'endroits où le contrôle peut être effectué serait très limité.

Le Luxembourg a ajouté :

- la faible superficie de son territoire;
- une disponibilité insuffisante de la police.

2. La Commission a constaté que des difficultés linguistiques s'opposent dans certains cas à un contrôle efficace. Toutefois, certains Etats membres comme le Royaume-Uni et l'Allemagne ont résolu le problème par le biais d'un livret multilingue de questions et d'instructions. La Commission invite les Etats membres à suivre cet exemple.

En plus, la Commission a constaté une tendance regrettable dans certains Etats membres de négliger le contrôle des non-ressortissants, à cause des difficultés linguistiques, des frais de traductions et les difficultés d'imposer des sanctions. Il conviendra de remédier à cette lacune afin d'arriver à une application efficace du règlement communautaire.

II. INFRACTIONS

1. La Commission a retenu les infractions habituelles, c'est-à-dire :

- dépassement de la durée de conduite continue journalière hebdomadaire et sur deux semaines,
- le non-respect de la durée de repos journalier,
- le non-respect de la clause de tenir 7 disques,
- le fait de laisser un disque pendant de nombreux jours dans l'appareil.

2. En plus, les infractions suivantes ont retenu l'attention :

- dans les transports pour compte propre, la Commission a pu constater certains systèmes de répartition travail-repos, qui, bien que pas tout à fait corrects du point de vue du règlement communautaire, peuvent être considérés comme très favorables du point de vue social. Dans les transports pour compte d'autrui, par contre, la situation est beaucoup moins paradisiaque;
- la négligence de certains conducteurs de mettre le sélecteur sur "repos", de sorte que l'appareil continue à enregistrer "travail";
- la négligence de certains équipages doubles de répartir la conduite continue de façon égale, permettant ainsi le respect du règlement;
- les infractions à la durée de conduite même dans des véhicules légers effectuant des transports sur une distance courte.

3. Les employeurs en Italie ont affirmé que le manque de sécurité dans ce pays serait à la base des infractions à la durée de conduite journalière. La Commission estime que cette question devrait être examinée par le Gouvernement italien en vue d'améliorer l'état de sécurité pour les véhicules et leurs équipages dans ce pays.

III. PROBLEMES DES SANCTIONS

A. Niveau des sanctions

La Commission est consciente du fait que le niveau des sanctions est déterminé par les législations nationales, les procédures administratives et juridictionnelles de chaque pays et finalement le jugement des personnes ou des organes infligeant les amendes.

La Commission estime qu'il conviendrait néanmoins d'essayer d'établir une relation raisonnable entre les sanctions d'une part et l'avantage économique découlant de l'infraction d'autre part.

B. Compétence des autorités de contrôle

1. La Commission a constaté que cette compétence est très différente dans les divers Etats membres. C'est ainsi que dans certains Etats membres les autorités ont les compétences suivantes :

- refuser l'entrée à des équipages qui ne sont pas en règle;
- immobilisation d'un équipage pendant huit heures;
- renvoyer un équipage à sa base;
- suspension ou retrait de l'autorisation de transporteur.

2. Dans certains autres Etats membres de telles compétences n'existent pas ou partiellement pas. Ainsi, selon les autorités luxembourgeoises ils n'auraient même pas le droit de saisir les disques d'un équipage en cas d'infraction.

C. Sanctionnement des non-ressortissants

1. Selon la Commission, il s'agit là d'un problème important en matière des sanctions ayant une fonction essentielle dans la bonne application du règlement communautaire.

2. Dans certains Etats comme l'Allemagne, la France

il existe la possibilité d'imposer des sommes de garantie aux non-ressortissants qui sont à payer immédiatement. L'Italie connaît un système semblable, mais n'est pas à même de forcer le non-ressortissant à payer.

3. La Commission estime que l'établissement d'un système des sommes de garanties est une mesure efficace pour la bonne application du règlement.

D. Problème de responsabilité des conducteurs et des chefs d'entreprise

1. Dans certains Etats membres, tant les conducteurs que les chefs d'entreprise sont responsables en cas d'infraction. Aux Pays-Bas, on ne connaît que la responsabilité de l'employeur, ce qui a comme conséquence - et cela en liaison avec le principe de pavillon - qu'aucun ou presque aucun sanctionnement des non-ressortissants n'a lieu.

2. La Commission a dû constater qu'en Belgique également, au Luxembourg, en Irlande et en Italie aucun ou quasi aucun sanctionnement des ressortissants d'un autre pays n'a lieu.

3. Un problème comparable se pose par l'application exclusive du principe de territorialité (p.e. en Allemagne), ayant comme conséquence que seules les infractions commises sur le territoire de l'Etat membre en question sont sanctionnées.

E. Problèmes techniques afférents aux sanctions

L'utilisation en augmentation des cartes de crédit pourrait, selon les autorités danoises gêner l'encaissement des amendes des non-ressortissants.

F. Assistance entre autorités compétentes

1. La Commission a dû constater dans plusieurs Etats membres un manque de coopération entre les autorités chargées du contrôle et les autorités judiciaires.
2. La Commission a dû constater que cette assistance laisse encore beaucoup à désirer. Dans ce contexte, le Gouvernement italien a signalé son intention de s'adresser directement à la Commission faute de réponse à ses démarches auprès d'autres Etats membres.

IV. PROBLEMES DU CHRONO-TACHYGRAPHE

A. Installation

Dans la très grande majorité des Etats membres, le tachygraphe est installé dans tous les véhicules qui entrent en ligne de compte.

Dans trois Etats membres la situation à cet égard n'est pas encore satisfaisante.

B. Fraudes

La Commission a constaté les fraudes suivantes :

- montage d'un cheveu humain ou élastique afin de fausser l'enregistrement de la vitesse;
- suppression des disques indiquant des infractions;
- utilisation de plusieurs disques consécutivement sans nécessité dans une période relativement courte afin de masquer un excès de la durée de conduite.

C. Amélioration du système de tachygraphe

1. Afin de faire face à de telles fraudes, les remèdes suivants ont été suggérés à la Commission :

- établissement d'une numérotation par les usines de tous les disques ainsi qu'enregistrement par les entreprises de tous les disques achetés;
- développement d'un chrono-tachygraphe électronique;
- munir les équipages d'une feuille de route prévoyant le timing du voyage.

2. La Commission a un préjugé favorable pour les deux premières recommandations. Elle envisage la convocation du Comité visé à l'article 22 du Règlement N° 1463/70 dans le but de stimuler le développement d'un tachygraphe électronique.

D. Problèmes techniques secondaires du tachygraphe

La Commission a constaté que l'utilisation des disques non homologués pour un tachygraphe déterminé cause parfois des problèmes.

V. INTERDICTION DE CERTAINES SORTES DE REMUNERATIONS (ARTICLE 12BIS DU
REGLEMENT N° 543/69).

La Commission a constaté que de telles primes continuent d'être payées dans plusieurs Etats.

La Commission examine actuellement les questions liées à une application satisfaisante de l'article 12 bis.

B.

CONCLUSIONS FINALES DE LA COMMISSION*

Sur la base des informations reçues et des impressions recueillies lors des visites dans les Etats membres il est permis de tirer les conclusions générales suivantes:

1. Dans le domaine du contrôle tous les gouvernements font des efforts sérieux pour remplir correctement leurs tâches dans l'application du droit communautaire. Ces efforts doivent être d'autant plus reconnus qu'ils nécessitent toujours une coopération étroite entre différentes administrations nationales sur les niveaux national, régional et local ce qui implique de nombreux travaux de concertation et une grande bonne volonté de la part de tous les fonctionnaires concernés. Il faut aussi être conscient du fait que toutes ces unités administratives ne sont pas seulement responsables pour les règles communautaires en cause mais ont des compétences plus larges portant, en règle générale, sur une très grande gamme des dispositions relevant de l'ordre public.

Bien sûr, il y a des différences quant à la quantité et - il faut le reconnaître - à la qualité des mesures de contrôle d'un Etat membre à l'autre et même à l'intérieur du même pays. Elles ont leurs origines dans une série de raisons qui sont trop apparentes pour qu'il soit nécessaire de les énumérer ou de les expliquer de façon détaillée. Traditions, priorités politiques, la conception de la relation Etat - citoyen, last but not least les possibilités financières - pour ne citer que quelques éléments essentiels - ne sont pas identiques dans tous les Etats de la Communauté

* Ces conclusions ne visent pas la situation en Grèce, Etat membre pas encore visité.

Cependant la nécessité de vivre avec ces situations n'est pas en contradiction avec le postulat du respect du droit communautaire également dans ce domaine, exigence à laquelle il n'est pas permis de renoncer. Les efforts en vue d'une harmonisation des mesures et des résultats aussi équivalents que possible doivent donc être poursuivis.

2. Des différences encore plus marquées doivent être constatées quant aux sanctions des infractions commises contre les deux règlements. Là aussi, les divergences entre les ordres juridiques nationaux, les opinions nuancées sur la distinction entre des infraction criminelles et administratives, les principes constitutionnels même, comme l'indépendances des juges ne permettent pas d'uniformiser les sanctions effectives infligées dans les Etats membres.

Toutefois même dans ce domaine des progrès semblent pouvoir être réalisés en s'efforçant de réaliser, à termes, un rapprochement de sanctions affligés en cas d'infractions comparables en évitant, tout au moins, les disparités plus flagrantes entre les pratiques nationales.

Il s'agit là d'une action qui plus que sur des normes de caractère coercitif doit reposer sur une attitude volontariste des administrations nationales intéressées, suivant des principes et des orientations communs énoncées (par exemple sous forme de recommandation) par les Institutions communautaires.

La Commission a déjà engagé une action dans ce sens.

3. L'amélioration de la situation reste, donc, une tâche importante pour tous ceux qui peuvent et doivent se considérer comme les "destinataires" des règles en cause. Mais il va de soi que la charge essentielle de cette tâche incombe aux autorités nationales.

Les mesures d'amélioration se situent notamment dans les domaines et à tous les niveaux d'une coopération renforcée entre les instances compétentes. Une importance particulière revêt dans ce contexte l'échange permanent d'informations intéressantes et utilisables. Un autres aspect méritant plus d'attention que par le passé est l'utilisation de techniques modernes pour le contrôle et la sanction; les possibilités et les perspectives qui existent déjà ou qui s'ouvriront à l'avenir notamment dans ce domaine, ne semblent pas encore être pleinement exploitées ou même découvertes.

4. Dans ces conditions le fait que le nombre des infractions contre les règlements 543/69 et 1463/70 se maintient depuis des années à un niveau relativement élevé et qu'il n'existe pas la moindre tendance de diminution (au stade actuel on a même l'impression d'une évolution contraire vu le contexte économique) constitue un facteur inquiétant.

Cette situation emmène à s'interroger sur la question de savoir si les dispositions arrêtées en matière sociale dans le domaine des transports par route apparaissent bien adaptées aux réalités économiques et sociales de notre temps et si une réduction des infractions, en plus que sur les contrôles et les sanctions ne doit pas être réalisé à travers un meilleur équilibre entre d'une part les exigences d'harmonisation des conditions de concurrence de sécurité routière et des progrès social et d'autre part sur les besoins d'une organisation rationnelle et économiquement efficace des transports routiers.

5. C'est dans le but de parvenir à un tel résultat que la Commission a entamé la révision des règlements 543/69 et 1463/70. Cette action n'exprime pas une résignation devant des pratiques illégales dont certains disent qu'il ne serait jamais possible de les supprimer. Ce que l'action vise au contraire est

- tirer les leçons d'une expérience qui dure maintenant plus de 20 ans
- concentrer la réglementation sur les dispositions essentielles en leur accordant la souplesse nécessaire pour pouvoir tenir compte de situations particulières
- établir un régime stable ne donnant pas continuellement lieu à une discussion controversée, adéquat aux buts fixés dans le cadre de la politique commune de transports et apte à promouvoir la sécurité routière et le progrès social.

ANNEXES

1. Transport de marchandises (infractions constatées)
2. Transport régulier de voyageurs (infractions constatées)
3. Transport occasionnel de voyageurs (infractions constatées)
4. Irlande. Infractions constatées réparties par article et par nationalité
- 5.1. Allemagne. Infractions constatées réparties par article (nationaux et étrangers)
- 5.2.1. à 5.8.2. Allemagne. Procédures engagées (à titre d'exemple)
- 6.1. Pays-Bas. Infractions constatées réparties par article et par nationalité
- 6.2. Pays-Bas. Montants des sanctions reprises par nationalité
7. France. Infractions constatées et poursuivies réparties par nationalité
8. Italie. Infractions constatées
- 9.1. France. Contrôle en entreprise. Indicateurs globaux
- 9.2. France. Contrôle sur route. Indicateurs globaux (Règl. 1463/70)
- 9.3. France. Sanctions prononcées
10. Royaume-Uni. Véhicules inspectés et infractions constatées
- 11.1. Danemark. Infractions et sanctions (employeurs)
- 11.2. Danemark. Infractions et sanctions (chauffeurs)
- 11.3. Royaume-Uni. Sanctions

	B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK	
	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.
a) Art. 6 Lim. 450 km.	321				41	8					2730	168	807					
b) Art.71 conduite - 4 h. (art. 6)					5750	652												
Art.72 conduite journ. 8 h. (art. 6)					12666	792							1123					
Art.74 conduite hebd. 48 h. (art. 6)	192		3		730	19	22290						97		1851			
Art.71 conduite 4 h. (non art. 6)	267	1			2878	71					10262	283			4665	100	310	
Art.72 conduite journ. 8 h. (non art. 6)	16														24			
Art.74 conduite hebd. 48 h. (non art. 6)					2572	133		7091								165	1381	35
					82											0		
c) Art. 8 interr. conduite	22				2841	385							473				102	10
d) Art.11.1 repos journalier	95	1	30		6284	491	72899				5449	492	219		9320	171	89	30
e) Art.12 repos hebdom.	9				593	4							7		28		39	
f) Art.14.1 et annexes - Livret	37		31										0		129	2	2834	189
Art.142 - Livret pas en ordre	113												52		5		5099	114
Art.14 - autres	151										85631	9260			24025	258	159	
g) Art.15.1 serv.reg. - Horaire Regl. Serv.	8		3		3	4											1	
Art.15.2 porteur du Regl. Serv.	15																	2
h) autres	326	11	84		51506	2672	330515								51			
T O T A L	1572	13	151		66676	5231	473034	5011			107464	10799	2778		40098	696	9994	380
" Nat. + Etr.	1585		151		71907		478.045				118263				40794		10374	
Procès-verbaux	478		109		42006(Av)	183109	3624				2196				11056		3881	
Poursuites	26		109		24636	183109	3624								402		5472	

TRAFIC REGULIER DES VOYAGEURS

	B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK	
	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.
a) Art. 6 Lim. 450 km.					12													
b) Art.71 conduite - 4 h. (art. 6)					169	3												
Art.72 conduite journ. 8 h. (art. 6)					144	12												
Art.74 conduite hebd. 48 h. (art. 6)					-	-										9		
Art.71 conduite 4 h. (non art. 6)					203	3												
Art.72 conduite journ. 8 h. (non art. 6)					107													
Art.74 conduite hebd. 48 h. (non art. 6)					16													
c) Art. 8 interr. conduite					104	3										37		
d) Art.112 repos journalier					106	10												
e) Art.12 repos hebdom.					16	2												
f) Art.141 et annexes - Livret																		
Art.142 - Livret pas en ordre																79		
Art.14 - autres																		
g) Art.151 serv.reg. - Horaire Regl. Serv.					69	4										2		
Art.152 porteur du Regl. Serv.					96	12										4		
h) autres					-	-												

T O T A L

1042 49

131

" Nat. + Etr.

1091

	B		DK		D		F (*)		IRL		I (**)		L		NL		UK	
	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.	Nat.	Etr.
a) Art. 6 Lim. 450 km.	0				4													
b) Art.71 conduite - 4 h. (art. 6)					263	6												
Art.72 conduite journ. 8 h. (art. 6)					90	23												
Art.74 conduite hebd. 48 h. (art. 6)	1				4											85		
Art.71 conduite 4 h. (non art. 6)					524	83												
Art.72 conduite journ. 8 h. (non art. 6)					593	64												
Art.74 conduite hebd. 48 h. (non art. 6)					21													
c) Art. 8 interr. conduite	0				244	58												
d) Art.112 repos journalier	2				1164	30										294		
e) Art.12 repos hebdom.	0				92	4										4		
f) Art.141 et annexes - Livret	1																	
Art.142 - Livret pas en ordre	2																	
Art.14 - autres																630		
g) Art.151 serv.reg. - Horaire Regl. Serv.																		
Art.152 porteur du Regl. Serv.																		
h) autres	128	93			1472	206						10						
TOTAL	134	93			4471	474						10	5		1013			
" Nat. + Etr.		227				4495						-	5					
Procès-verbaux		227										3						
Poursuites		16																

(*) Pour la France et l'Italie voir les tableaux aux annexes suivants.

IRLANDE Infractions constatées:

Transport de marchandises

Article	Services réguliers		Services occasionnels	
	NATIONAUX	ETRANGERS (R.U.)	NATIONAUX	ETRANGERS (R.U.)
14/1	18	-	2363	33
14/2	-	-	53	10
15/1	165	3	-	-
* (a)	37	-	1696	40
(b)	15	-	1159	90
(c)	-	-	103	11
TOTAL	235	3	5374	184

* Règlement 1463/70 (a) Pas de Tachygraphe

(b) Tachygraphe installé mais non utilisé

(c) Tachygraphe non étalonné

Transport de voyageurs

Article	Services réguliers		Services occasionnels	
	NATIONAUX	ETRANGERS (R.U.)	NATIONAUX	ETRANGERS (R.U.)
14/1	1	-	25	-
14/2	-	-	-	-
15/1	13	-	-	-
* (a)	3	-	19	-
(b)	1	-	11	-
(c)	-	-	-	-
TOTAL	18	-	55	-

* Règlement 1463/70 (a) Pas de Tachygraphe

(b) Tachygraphe installé mais non utilisé

(c) Tachygraphe non étalonné

TOTAL: 5869

ALLEMAGNEInfractions commises en 1980

Article	Marchandises		Voyageurs			
	Nationaux Etrangers		Régulier		Occasionnel	
			Nationaux	Etrangers	Nationaux	Etrangers
Règl. (CEE) N. 543/69						
6	41	8	12	-	4	-
Véhicules visés à l'art. 6						
7.1	5.750	652	169	3	263	6
7.2	12.666	792	144	12	90	23
7.4	730	19	-	-	4	-
Véhicules non-visés à l'art. 6						
7.1	2.878	71	203	3	524	83
7.3	2.572	133	107	-	593	64
7.4	82	-	16	-	21	-
8	2.841	385	104	3	244	58
11.1	6.284	491	-	-	-	-
11.2	-	-	106	10	1.164	30
12	593	4	16	2	92	4
15.1	3	4	69	4	-	-
15.5	22	8	96	12	-	-
Règl. (CEE) N. 1463/70						
15	3.310	308	-	-	349	10
16	61	-	-	-	-	-
17	27.968	2.356	-	-	1.084	93
18	145	-	-	-	39	103

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Beibehaltung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./Lm	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
A	334						111	85	17	6	3	3071 61420	3919 1053612		2012	791	268		7435	4476	2283	829	131		
AFG												1 20		1					3	3					
AL												2 40		2					4	4					
And													1 150						1	1					
B	164	137	33	10			6	4	2			1958 39150	1378 325638		1080	660	218		3506	2170	1435	426	3		
BG	7						3					94 1880	27 5450		91	3			131	105	18	2			
CH	52	4	41	5	10		23	6	3	14		389 7780	333 105691		216	146	27		797	251	444	119	74		
CS	5											34 680	21 2570		29	3	2		60	43	9	3			
CY													1 250						1	1					
DDR	4	4					1	1				104 2080	38 5610		90	14			147	128	21				
DK	132	71	63	11	3		54	49	5			632 12630	1190 290569		395	179	58		2008	1304	724	277	5		
E	15	10	5	1	2		6	6				139 2780	208 39590		130	9			368	317	34	13	11		
Über- trag	713	226	142	27	15	204	151	27	20	3		5424 128460	7120 1835730		4046	1805	573		14461	8803	4969	1669	224		

Annexe 5.2.1

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e						
Land	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke		
Übertrag		713	226	142	27	15	204	151	27	20	3	128450	4046	1805	573		7120	1855730	4380	2994	1049	206	14461	8803	4968	1669	224
F		300	114	779	55	2	130	96	25	7	1	24200	480	591	137		810135	434	1310	252	2	3327	1124	2105	451	5	
FL		3	1	1		1						340	12	3	2		6630	5	9	7	6	42	18	13	9	7	
GB		18	17	1			1	1				3280	105	51	8		21674	89	24	8	1	288	212	76	16	1	
GR		32					9	9				475	9300	391	55	29	92987	395	82	44		999	793	137	73		
H		1										21	420	18	3		1050	7				29	25	3			
I		173					33	27	6			3480	69600	1728	1287	465	749650	1844	1050	467	6	6713	3593	2343	932	6	
IR		1										5	100	3	2		17	3530	16	2		23	15	4			
IRL		3	3									11	220	6	5		28	6010	22	9		42	31	14			
IRQ												1	20	1								1	1				
JOR												60		2	1		352	2			1	6	4	1		1	
KT																	300	2				2	2				
Übertrag		1251	361	323	82	18	377	284	58	27	4	11809	236203	6792	3803	1234	12494	3528046	7194	5480	1827	222	25933	14631	9664	31907	264

Annexe 5.2.2

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Mäß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mäß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mäß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mäß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mäß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	1253	361	323	82	18	377	284	58	27	4	11809 236200	6792	3203	1214		12494 3528046	7194	5480	1827	222	25933	14631	9664	3150	244
L	15	10	4			11	4	4	1	1	68 1360	33	23	12		85 34380	55	53	6	1	179	102	84	19	2
Liban																1 150	1				1	1			
M																2 400	1	1			2	1	1		
MA											1 20	1									1	1			
MC																1 200	1				1	1			
N	10	5	5	2		2	2				138 2760	99	31	8		212 45006	141	76	16	7	362	247	112	26	7
NL	403	269	114	53	6	56	53	4			3641 72820	1859	1467	323		3075 978770	1640	1334	435	46	7115	3821	2919	811	52
P	3		3	2		1	1				28 360	23	5			21 4450	18	3			53	42	11	2	
PL	2	4				2	2				19 380	16	3			12 450	9	4	4		35	31	7	4	
R	9										20 400	20				24 5870	22	4			49	42	4		
RSM											2 40	1	1			6 1320	4	1	1		8	5	2	1	
Übertrag	1691	649	449	179	24	449	346	66	28	5	15726 314540	8844	5333	1557		15873 4598842	9086	6956	2289	276	33739	18425	12804	4013	305

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz (FahG) 1980

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

	Einstellung/ Beförderung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- Verletzte Bestimmungen-					Maß- Verletzte Bestimmungen-					Maß- Verletzte Bestimmungen-					Maß- Verletzte Bestimmungen-					Maß- Verletzte Bestimmungen-				
Land	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	nah- Kontr. Lenk- Ruhe- Fahrt-	
	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	nahmen Mittel zeit zeit strek- ke	
Über- trag	1691	649	449	139	24	449	346	66	28	5	15726 314540	8844	5333	1557		15873 4593342	9086	6956	2289	276	33739	18925	12804	4013	305
S	11	9	2			1	1				194 3880	164	22	8		105 20146	72	33	6	1	311	246	57	14	1
SF	4	1	3	1		1	1				85 1700	68	16	1		148 8520	31	17	5	2	138	101	36	7	2
SU						2	2				24 480	22	2			17 675	16	1	2		43	40	3	2	
SYR						2	2				3 60	3				4 650	4				9	9			
TN											1 20	1									1	1			
TR	28					5	5				281 5620	250	24	7		379 67560	357	24	7		693	612	48	14	
YU	8					14	10				412 8240	315	62	35		229 45265	176	53	33		663	501	115	68	
Summe	1742	659	454	140	24	474	367	66	28	5	16726 314540	9667	5459	1608		16655 4738758	9742	7084	2342	279	35597	20435	13063	4118	308

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
Land	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
A	50					13	5	7		1						479 325962	50	377	88	48	542	55	384	88	49
B	35	30	5			2	1	1			1	20	1			195 83915	91	120	14		233	123	126	14	
CH	46	4	39	1	9	1	1									61 35499	2	56	2	17	108	7	95	3	26
DDR																10 4240	10				10	10			
DK	67	20	48	7	2	8	6	2			5	100	5			202 89496	100	104	27		282	131	154	34	2
E	3	2	2		2											37 11180	24	6	5	2	40	26	8	5	4
F	78	26	48	6	1	36	24	9	3		1	40	1			609 470390	67	553	83	1	722	118	610	92	8
FL	3	1	1		1											7 3540	2	5		2	10	3	6		3
GB	1	1														18 5640	16	2			19	17	2		
GR	1															15 4810	8	8			16	8	8		
I	13					3	2	1								275 197967	33	233	71	2	291	35	234	71	2
IR																1 640		1			1		1		
Übertrag	295	84	143	14	15	63	39	20	3	1	7	160	7			1909 1233299	403	1465	290	72	2774	533	1629	307	88

Annexe 5.3.1

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Verletzte Best. Lenk-zeit	Verletzte Best. Ruhe-zeit	Verletzte Best. Fahrer-Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Verletzte Best. Lenk-zeit	Verletzte Best. Ruhe-zeit	Verletzte Best. Fahrer-Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Verletzte Best. Lenk-zeit	Verletzte Best. Ruhe-zeit	Verletzte Best. Fahrer-Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Verletzte Best. Lenk-zeit	Verletzte Best. Ruhe-zeit	Verletzte Best. Fahrer-Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Verletzte Best. Lenk-zeit	Verletzte Best. Ruhe-zeit	Verletzte Best. Fahrer-Beif.
Über- trag	295	84	143	14	6	63	39	20	3	1	7	160	7	4	5	1909 1233239	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	88
IRL	2	2														1000	3				5	5			
U	11	8	1			5	1	2		1						37 20960	25	25	1	1	53	34	28	1	2
N	7	3	4	1												38 12549	15	23	4	3	43	18	27	5	3
NL	70	48	18	4	1	6	6				4 80	2	2			731 455605	195	438	148	20	811	251	453	152	21
P	1					1	1									4 1700	3	1			6	4	2	1	
PL																2 70	2				2	2			
R																1 720		1			1				
RSM																1 640		1			1				
S	3	2	1													15 4873	9	6			18	11	7		
SP	3		3	1												2 1080	1	1	1		5	1	4	2	
SU																4 180	3	1			4	3	1		
Über- trag	392	147	171	21	16	75	47	22	3	2	11 240	9	2			2745 1732612	659	1963	444	96	3223	862	2158	468	114

Annexe 5.3.2

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Annexe 5.3.3

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maf- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maf- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maf- nahmen Anz./DK	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maf- nahmen Anz./DK	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maf- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
A	49					13	5	7		1						472 322982	48	373	86	47	534	57	380	86	48
B	35	30	5			2	1	1			1 20	1				195 83915	91	130	14		233	123	128	14	
CH	46	4	39	1	9	1	1									61 35459	2	56	2	17	108	7	95	3	26
DDR																10 4240	10				10	10			
DK	67	20	48	7	2	7	5	2			4 80	4				196 87596	94	104	27		274	123	154	34	2
E	3	2	2		2											35 10780	23	6	4	2	38	25	8	4	4
F	76	26	48	6	1	36	24	9	3		1 40	1				608 469670	67	952	83	1	721	118	609	92	2
FL	3	1	1		1											7 3540	2	5		2	10	3	6		3
GB	11	1														18 5840	16	2			19	17	2		
GR	1															75 4810	8	8			16	8	8		
I	13					3	2	1								274 196607	33	232	71	2	290	35	233	71	2
IR	-															1 640		1			1		1		
Über- trag	294	84	143	14	15	62	38	20	3	1	6 140	6				1892 1225872	394	1459	287	71	2254	522	1622	304	87

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
Über- trag	294	84	143	14	15	62	38	20	3	1	6 140	6				1892 1225879	394	1459	287	71	2254	522	1622	304	87
IRL	2	2														3 1000	3				5	5			
L	11	8	1			5	1	2		1						34 19480	24	23	1	1	50	33	26	1	2
N	7	3	4	1												36 12545	15	23	4	3	43	18	27	5	3
NL	70	48	18	4	1	6	6				4 80	2	2			731 455605	195	439	148	20	811	251	459	152	21
P	1		1	1		1	1									4 1700	3	1			6	4	2	1	
PL																2 70	2				2	2			
R																1 720		1			1		1		
RSM																1 640		1			1		1		
S	3	2	1													15 4873	9	6			18	11	7		
SF	3		3	1												2 1080	1	1	1		5	1	4	2	
SU																4 180	3	1			4	3	1		
Über- trag	391	147	171	21	16	74	46	22	3	2	10 220	8	2			2725 1723772	649	1955	441	95	3200	890	2150	465	113

Annexe 5.4.2

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

[illegible]

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige
im Jahre 1980
Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer Beif.	Maß- nahmen Anz./DK	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer Beif.	Maß- nahmen Anz./DK	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer Beif.
A	1															7 2980	2	4	2	1	8	2	4	2	1
DK						1	1				1 20	1				6 1900	6				8	8			
E																2 400	1		1		2	1		1	
F																1 720		1			1		1		
I																1 1360		1			1		1		
L																3 1480	1	2			3	1	2		
Summe	1					1	1				1 20	1				20 8840	10	8	3	1	23	12	8	3	1

Annexe 5.5.1

im Jahre 1930

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehnung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldsicherheits				Summe							
	Maschinen	Kontroll-Mittel	Lenk-zeit	Fahr-zeit	Fahrt-strecke	Maschinen	Kontroll-Mittel	Lenk-zeit	Fahr-zeit	Fahrt-strecke	Maschinen	Kontroll-Mittel	Lenk-zeit	Fahr-zeit	Fahrt-strecke	Maschinen	Kontroll-Mittel	Lenk-zeit	Fahr-zeit	Fahrt-strecke				
A	284					98	80	10	6	2	3071 61420	2012	791	268		3440 733650	2329	1098	467	80	6893 4421	3892	741	82
AFG											1 20	1				2 300					3 3			
AL											2 40	2				2 300					4 4			
And																1 150					1 1			
B	129	107	28	19		4	3	1			1957 39130	1079	660	218		1183 24723	858	620	184	3	3273 2047	1309	412	3
BG	7					3					94 1830	91	3			27 5450	14	15	2		131 105	18	2	
CH	6		2	4	1	22	5	3	14		389 7780	216	146	27		272 70232	23	198	71	47	689 244	349	716	48
CS	5										34 680	29	3	2		21 2570	14	6	1		60 43	9	3	
CY																1 250					1 1			
DDR	4	4				1	1				104 2080	90	14			28 1370	23	7			137 118	21		
DK	65	51	15	4	1	46	43	3			627 12520	390	179	58		988 201073	689	373	181	2	1726 1773	570	243	3
E	12	8	3	1		6	6				139 2700	130	9			171 28410	147	14	7	7	328 291	2	8	7
Übertrag	512	170	48	19	2	180	138	17	20	2	6412 128340	4012	1800	572		6136 1285478	4103	2331	913	139	13246 8451	4201	1525	143

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Budgetbereiche					Summe				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./LM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./LM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Über- trag	512	770	48	19	2	180	138	17	20	2	6418 128340	4040	1805	573		6136 1285478	4103	2331	913	139	13246	8451	4201	1525	143
F	224	88	131	49	1	94	72	16	4	1	1207 24160	477	591	137		1080 339745	367	757	169	1	2605	1004	1495	359	3
FL											17 340				2	75 3090					32	15	7	9	4
GB	17	16	1			1	1				164 3280	105	51	8		87 16034	73	22	8	1	269	195	74	16	1
GR	34					9	9				475 9500	391	55	29		465 88177	385	74	44		983	785	129	73	
R	1										21 420		18	3		7 1050		7			29	25	5		
I	166					30	25	5			3480 69600	1728	1287	465		2746 551683	1811	817	396	4	6422	3564	2109	861	4
IR	1										5 100		3	2		16 2890		16	1		22	19	3		
IRL	1	1									11 220		6	5		25 5010		19	9		37	26	14		
JOR											4 80		3	1		3 350		2		1	7	5	1		1
KT																2 300		2			2	2			
L	4	2	3			6	3	2	1		68 1360		35	23	12	48 13420		30	28	5	126	68	56	18	
Über- trag	960	277	183	68	3	320	248	40	25	3	11879 237407	6816	3826	1286		10630 2307221	6818	4043	1542	150	23780	14159	8092	2861	156

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

	Einstellung/ Belastung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e					
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				
Land		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrt-		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrt-		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrt-		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrt-		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrt-	
		Mittel	zeit	zeit	streck-		Mittel	zeit	zeit	streck-		Mittel	zeit	zeit	streck-		Mittel	zeit	zeit	streck-		Mittel	zeit	zeit	streck-	
Über- trag	960	277	183	68	3	320	240	40	25	3	11870 237400	6816	3826	1226		10630 2307221	6818	4043	1542	150		23780	14159	8092	2861	156
Liban																1 158	1					1	1			
M											1 20	1				2 400	1	1				3	2	1		
MC																1 200	1					1	1			
N	3	2	1	1		2	2				138 2760	99	31	8		176 32461	126	53	12	4		379	229	85	21	4
NL	333	221	96	49	5	50	47	4			3637 72740	1857	1465	323		2284 523165	1445	895	287	26		6304	3570	2460	699	31
P	2		2	1							28 560	23	5			17 2750	15	2				47	38	9	1	
PL	2	4				2	2				19 380	16	3			10 380	7	4	4			35	29	7	4	
R	5										20 400	20				23 4950	22	3				48	42	3		
RSM											2 40	1	1			5 680	4		1			7	5	1	1	
S	8	7	1			1	1				194 3880	164	22	8		90 15273	63	23	6	1		293	235	50	14	1
SF	1	1				1	1				85 1700	68	16	1		46 7440	30	16	4	2		133	100	32	5	2
Über- trag	1314	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 317380	9065	5369	1566		13285 2893076	8533	5044	1856	183		30969	18411	10740	3566	194

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonengesetz gegel

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbeurteilung					S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./Lm	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./Lm	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Über- trag	134	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 313880	9065	5369	1566		13285 2895076	8533	5044	1856	183	30969	18411	10740	3566	194
SYR						2	2				60 24	3				650 4					9	9			
SU						2	2				480 1	22	2			495 13			2		39	37	2	2	
TN											28 1	1									1	1			
TR	27					5	5				281 5620	250	24	7		368 58080	320	20	6		681	605	44	13	
YU	8					14	10				412 8240	315	62	35		221 41035	174	46	29		655	499	108	64	
Summe	1349	512	283	119	8	399	320	44	25	3	16715 334300	9656	5497	1608		13891 2995336	9074	5110	1893	183	32354	19562	10894	3645	194

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e							
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke				
A	284						96	78	10	6	2				3402 7275	2293	1095	400	80	3782	2371	1105	472	82				
AFG															2 300	2				2	2							
AL															2 300	2				2	2							
And															1 150	1				1	1							
B	129	107	28	10			4	3	1				1 20	1					1183 24723	658	620	184	3	1377	969	649	194	3
BG	7						3								27 5450	14	15	2		37	14	15	2					
CH	6		2	4	1		21	4	3	14					271 70152	22	198	71	47	298	26	203	89	48				
CS	4														19 2270	12	6	1		23	12	6	1					
CY															1 258	1				1	1							
DDR	4	4					1	1							28 1370	23	7			33	28	7						
DK	65	51	75	4	1	46	43	3					69 1380		62	6	1		973 199073	674	373	181	2	1153	830	397	186	3
E	12	8	3	1		6	6								162 27160	138	14	7	7	180	152	77	8	7				
Über- trag	511	170	48	19	2	177	155	17	20	2		70 1400	63	6	1				6071 1275693	4040	2328	911	139	6829	4408	2399	952	143

Annexe 5.7.1

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auch 1980

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e					
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				
	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		
Über- trag	511	170	48	19	2	177	135	77	20	2	70 1400	63	6	1		6071 1275693	4040	2328	912	139		6829	4408	2399	952	143
F	223	87	131	49	1	93	71	16	4	1	2 60	2				1076 339145	364	757	168	1		1394	524	904	221	3
FL																15 3090	3	4	7	4		15	3	4	7	4
GB	17	16	1			1	1									87 16034	73	22	8	1		105	90	23	8	1
GR	34					9	9									456 86927	376	74	44			499	385	74	44	
H	1															7 1050	7					8	7			
I	166					30	25	5								2733 549003	1800	815	396	4		2929	1825	820	396	4
IR	1															16 2890	16	1				17	16	1		
IRL	1	1														25 5010	19	9				26	20	9		
JOR																3 350	2			1		3	2			1
KT																2 300	2					2	2			
L	4	2	3			6	3	2	1							44 12410	29	25	5			54	34	30	6	
Über- trag	958	276	183	68	3	376	244	40	25	3	72 1460	65	6	1		10535 2231902	6731	4035	1540	150		11881	7316	4264	1634	156

Annexe 5.7.2

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz (FahPStG) vom 1. März 1980

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				Summe								
	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk. zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	
Übertrag	958	275	183	68	3	316	244	40	25	3	72	1460	65	6	1	10535	2291902	6731	4035	1540	150
Liban																1					
M																150	1				
N																2					
NL	3	2	1	1		2	2				4	80	4			175	125	53	12	4	
P	332	220	96	49	5	49	46	4			169	3380	93	75	9	2277	522215	1441	892	287	26
PL	2		2	1							16	2600				10	14	2			
R	2	4				2	2				10	380	7	4	4	23	7	4	4		
RSM	5										4950	22	3			5	28	22	3		
S											680			1		86	5	4		1	
SF	8	7	1			1	1				80		4			41	59	27	6	1	
SYR	1	1				1	1				6690	26	15	4	2	4	43	28	15	4	2
Übertrag	1311	510	287	110	8	373	298	44	25	3	242	5000	166	81	10	13175	2877651	8435	5032	1854	183

1. Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

[illegible]

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belohnung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	
A						2	2									38 6175	36	3	1		40 38 3 1
CH						1	1									1 100	1				2 2
CS	1															2 300	2				3 2
DK										4 80	2	2				15 2000	15				19 17 2
E																9 1250	9				9 9
F	1	1				1	1									4 600	3		1		6 5 1
GR																9 1250	9				9 9
I																13 2680	11	2			13 11 2
L																4 1010	1	3			4 1 3
MC																1 200	1				1 1
N																1 150	1				1 1
NL	1	1				1	1			1 20		1				7 950	4	3			10 6 4
Über- trag	3	2				5	5			5 100	2	3				104 16625	93	11	2		117 102 14 2

Personenkraftverkehr Fahrpersonal

PAG TC - 275

PAYS-BAS. Infractions (par pays d'origine)

Art.	B	DK	D	UK	F	IRL	I	L	Pays tiers
7.1	32	7	17	-	12	-	30	-	2
7.2/3	40	15	57	1	16	1	28	6	7
7.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.1	54	16	54	1	18	1	21	-	6
11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
14.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.4/16	68	10	93	10	4	8	54	2	9
15.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	196	48	221	12	50	10	133	8	24

PAYS-BAS

Nombre total de procès-verbaux dressés et montant des sanctions pour les transports de marchandises et de voyageurs, repris par nationalité :

PAYS	PV	Infractions	Sanctions HFL.	Dont :
PAYS-BAS	11.101	41039	2.336.205	386 affaires classées
BELGIQUE	77	196	1.750	37 affaires classées 31 affaires transmises
DANEMARK	20	48	---	19 affaires classées 1 affaire transmise
ALLEMAGNE	61	221	900	51 affaires classées 3 affaires transmises
ROYAUME-UNI	4	12	500	3 affaires classées
FRANCE	23	50	---	17 affaires classées 6 affaires transmises
IRLANDE	3	10	---	3 affaires classées
ITALIE	16	133	---	15 affaires classées 1 affaire transmise
LUXEMBOURG	1	2	---	1 affaire classée
PAYS TIERS	8	24	200	7 affaires classées
TOTAL	11.314	41.735	2.339.555	539 affaires classées 42 affaires transmises aux services étrangers compétent

FRANCE: Contrôle sur route:

Nationalité	Nombre d'infractions constatées	Nombre d'infractions poursuivies par P.V
France	109.602	91.399
R.F.A.	466	346
Belgique	888	731
Danemark	20	18
Royaume-Uni	492	204
Pays-Bas	368	209
Luxembourg	55	28
Italie	1.505	1.188
Irlande	49	29
Pays-Tiers	1.138	871
T O T A L	114.613	95.023

I T A L I E

Infractions constatées en 1980 :

Règlement (CEE) No 543/69							
Infraction	Transport de marchandises		Transport de voyageurs				TOTAL
	nationaux	étrangers	nationaux	étrangers	réguliers	occasionnels	
Article 5	3.292	596	5.118	46	410	1.263	10.725
Article 6	2.730	168	79	36	4	-	3.017
Articles 7 - 8	10.362	283	224	101	23	11	11.004
Articles 11 - 12	5.449	492	201	31	6	-	6.179
Articles 14 - 15	85.631	9.260	862	53	284	57	96.147
TOTAL	107.464	10.799	6.484	267	727	1.331	127.072

A) Contrôles en entreprises :1) Indicateurs globaux :

Nombre d'équipages contrôlés	:	41.045
Nombre de disques analysés (1) et donc de journées transport	:	492.546
Nombre d'infractions constatées (2)	:	363.432
Nombre d'infractions poursui- vies	:	91.710

(1) Ensemble des disques analysés manuellement par les Inspecteurs du Travail (Transport) et par les deux centres d'analyse (SABINE).

(2) Y compris défauts de manipulation du sélecteur

2) Répartition des infractions au règlement (CFR) N°543/69

Dépassement de la durée maximale de conduite	Continue	22.290
	Journalière	44.710
	hebdomadaire	4.935
	Sur 14 jours	2.696
Absence ou insuffi- sance de repos journalier		72.899
T O T A L		147.530

FRANCE3. Répartition des infractions au règlement 1463/70

Défaut de conservation de disques	4061
Emploi de disques inadaptés ou non homologués	2155
Renseignements incomplets des feuilles d'enregistrement, partie centrale des disques non remplie	5850
Défaut de manipulation du sélecteur.	203836
T O T A L	215902

B) Contrôles sur route :

Nombre d'équipages contrôlés	:	639 846
Nombre de disques analysés donc de journées transports contrôlées	:	2.140 653
Nombre d'infractions constatées	:	114 613
Nombre d'infractions poursuivies	:	95 023

**Sanctions prononcées par les Tribunaux au cours
de l'année 1980 (1)**

Amendes pénales.

montant en francs	Nombre	%
.moins de 40 F	4.280	16,1 %
.de 41 ^F à 100 F	8.872	33,5 %
.de 101 ^F à 160 F	4.969	18,7 %
.de 161 ^F à 220 F	4.492	17 %
.plus de 220 F	3.898	14,7 %
	26.481	100 %

- (1) Suites données aux P.V dressés par les Inspecteurs du Travail (Transports) et les contrôleurs des transports terrestres. Les suites des P.V. dressés par les autres agents de contrôle (police urbaine-gendarmerie) ne sont pas connues.

ROYAUME-UNI.

Véhicules inspectés (marchandises et passagers), repris par nationalité:

UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Pays tiers	TOTAL
199,775	169	506	308	913	113	1365	11	1578	754	205,292

Infractions constatées:

Articles	UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Pays tiers	TOTAL
Art 6 450 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art 7.1	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-	310
Art 7.2/4	1381	1	-	-	7	4	19	-	3	1	1416
Art 8	102	-	-	2	3	-	4	-	-	1	112
Art 11	89	1	1	-	11	2	12	-	2	1	119
Art 12	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
Art 14.1	2814	2	-	1	2	2	167	1	3	11	3003
Art.14.2	5099	1	1	1	9	1	72	-	2	27	5213
Art.14.3	159	-	-	-	-	-	-	-	-	-	159
Art 15.1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Art.15.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
TOTAL	9994	5	2	4	32	9	274	1	10	43	10374

Danemark

Infractions et sanctions infligées aux employeurs
relatives au règlement n° 543/69 dans le courant
de l'année 1980

Sanction \ Nature de l'infraction	Article 7	Article 11 ₁	Article 14	Article 15	Articles 7 et 11 ₁	Total
Employeurs						
Avertissement écrit	0	1	0	0	0	1
Amende de 200 DKR	0	0	0	1	0	1
300	0	0	1	0	0	1
500	0	1	0	0	0	1
600	1	3	21	1	0	26
750	0	0	1	0	0	1
800	0	1	0	0	0	1
1000	0	4	0	0	4	8
1200	0	1	0	0	2	3
1500	1	3	0	0	0	4
2000	0	2	0	0	8	10
3000	0	0	0	0	1	1
NOMBRE TOTAL DE TRANSPORTEURS	2	16	23	2	15	58

Danemark

Infractions et sanctions infligées aux chauffeurs relatives au règlement (CEE) N°543/69 dans le courant de l'année 1980

Nature de l'infraction Sanction	Article 7	Article 11 ₁	Article 14	Article 15	Articles 7 et 11 ₁	Total
Chauffeurs						
Avertissement écrit	0	0	0	0	0	0
Amende de 200 DKR	0	3	5	1	4	13
250	0	0	1	0	0	1
300	0	4	1	0	7	12
400	0	0	1	0	3	4
500	0	2	0	0	7	9
600	1	3	0	0	6	10
1000	0	2	0	0	0	2
NOMBRE TOTAL DE CHAUFFEURS	1	14	8	1	2	51
NOMBRE TOTAL DE CHAUFFEURS ET DE TRANSPORTEURS	3	30	31	3	42	109

ROYAUME-UNI. Sanctions:

Article	Avertisse- ments oraux	Avertisse- ments écrits	Immobilisations	Poursuites	Total des amendes £
Art 6	-	-	-	-	33,523
Art 7. 1	13	209	-	74	
7.2/3	40	762	32	566	
Art 8.	-	11	7	90	
Art 11	3	4	23	77	
Art 12	-	19	-	21	184,538
Art 14.6	428	223	193	1374	
14.8	715	1025	80	3226	
14.7	2	92	-	44	
TOTAL	1201	2345	335	5472	218,066