

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.

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(83) 484 endelig udg.

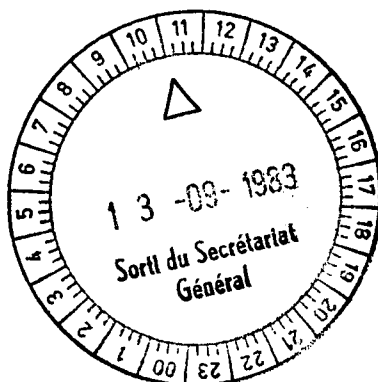
Bruxelles, den 7. september 1983

KOMMISSIONENS TIENDE BERETNING TIL RÅDET

vedrørende anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 543/69
af 25. marts 1969
om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område
inden for landevejstransport

(1. januar 1980 til 31. december 1980)

KOM(83) 484 endelig udg.



INDHOLD

	<u>Side</u>
Indledning	3
<u>FØRSTE DEL</u>	
Sammenlignende analyse af medlemsstaternes oplysninger	4
I. Tilrettelæggelse af kontrollen	4
1. Den administrative tilrettelæggelse	4
2. Kontrollører og deres kompetence	5
3. Kontrolmetoder (kontrolsteder, kontrolhyppighed)	6
II. Overtrædelser og sanktioner	10
1. Antal overtrædelser af forordningens bestemmelser	10
2. Omfanget af overtrædelser begået af statsborgere i den pågældende medlemsstat og af udlændinge	12
3. Anvendte sanktioner	13
III. Multilateral gensidig bistand mellem medlemsstaterne og meddelelse om overtrædelser	15
IV. Medlemsstaternes bemærkninger og forslag	16
V. Kommissionens bemærkninger til medlemsstaternes oplysninger	18
1. Medlemsstaternes bidrag til årsberetningen	18
2. Kontrollørernes antal og kompetence	18
3. Kontrolmetoder	18
4. Overtrædelser, der begås generelt, og som opgøres særskilt for et lands egne statsborgere og for udlændinge	19
5. Sanktioner	20
6. Gensidig bistand	21
<u>ANDEN DEL</u>	
A. Kommissionens konklusioner angående besøg af tjenestemænd fra GD VII i medlemsstaterne	22
I Kontrol	23
II Overtrædelser	25
III Sanktionsproblemer	26
IV Problemer angående fartskriveren	29
V Forbud mod visse former for aflønning (art. 12a)	31
B. Kommissionens endelige konklusioner	32

INDLEDNING

I artikel 17 i Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 hedder det, at ".... Kommissionen fremsender hvert år til Rådet en samlet beretning om medlemsstaternes gennemførelse af denne forordning" og "...medlemsstaterne fremsender hvert år til Kommissionen de nødvendige oplysninger på grundlag af en standardredegørelse...".

Denne beretning omhandler 1980 og giver som de tidligere beretninger en oversigt over gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69 og nr. 1463/70 i ni af medlemsstaterne (Grækenland var endnu ikke medlem af Det europæiske Fællesskab i 1980).

For at forenkle har man forsøgt at begrænse antallet af tabeller og - dér hvor det var muligt - forsøgt at gruppere medlemsstaternes oplysninger. Der er til gengæld blevet lagt større vægt på de betragtninger og overvejelser, som Kommissionens tjenestegrene har måttet gøre sig vedrørende situationen og dens videre udvikling.

Dokumentet er alligevel udformet som den standardredegørelse, hvorpå medlemsstaterne skal angive deres oplysninger. Kommissionens tjenestegrene agter imidlertid i samråd med medlemsstaterne at undersøge, om der kan ændres i modellen til standardredegørelsen, således at der opnås bedre muligheder for sammenligning af oplysninger fra de enkelte medlemsstater.

FØRSTE DEL

SAMMENLIGNENDE ANALYSE AF MEDLEMSSTATERNES OPLYSNINGER

I) TILRETTELÆGGELSE AF KONTROLLEN

1) Den administrative tilrettelæggelse

Kontrol af gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69 og nr. 1463/70 foretages på landevejen og på virksomhedernes forretningssted.

a) på landevejen:

Politiet har på grundlag af den nationale færdselslovgivning bemyndigelse til at standse og kontrollere køretøjer på landevejen og kan - mere generelt i forbindelse med almindelig færdselskontrol på landevej - ligeledes kontrollere, om de sociale bestemmelser overholdes. Kontrollen udøves i nogle tilfælde i samarbejde med de nationale myndigheder, der har særlig kompetence i den pågældende sektor.

b) på virksomhedernes forretningssted:

Denne form for kontrol er i reglen pålagt kontrollører fra arbejds-tilsynet, som foretager almindelig kontrol inden for et større område vedrørende gennemførelsen af de nationale bestemmelser i arbejdsloven.

Frankrig havde f.eks. indtil 1979 begrænset kontrollen til virksomheder, der udfører erhvervsmæssig transport. Fra 1980 blev kontrollen i mindre omfang og på forsøgsbasis udvidet til også at omfatte virksomheder, der udfører transport for egen regning. Forsøget var overbevisende, og det blev besluttet at udvide det til hele det franske territorium fra 1.1.1981.

2) Kontrollører og deres kompetence

Kommissionen har kun modtaget oplysninger fra nogle medlemsstater nemlig:

BELGIEN	199 47	inspektører og viceinspektører kontrollører og inspektører i transportadministrationen
DANMARK	300 241	politibetjente tilsynsførende fra arbejdstilsynet, hvoraf ca. 30 specielt udfører opgaver i forbindelse med forordning 543/69
TYSKLAND	2.500(*) 250+300(*)	politi, BAG, kontrollører fra arbejdstilsynet
NEDERLANDENE	173	tjenestemænd fra ministeriet for transport og vandveje
DET FORENEDE KONGERIGE	217	"traffic examiners"
FRANKRIG	320 49	kontrollører og assisterende kontrollører inden for landtransport kontrollører fra arbejdstilsynet

(*) med mere omfattende kompetence

I Frankrig har anvendelsen af fire halvautomatiske apparater til læsning af diagramskiver (kaldet SABINE) gjort det muligt i 1980 at have antallet af kontrollerede fartskrivere fra 187 000 (i 1977) til 327 150 (dvs. + 75%). Kontrollørerne af gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69 har forskellig kompetence fra medlemsstat til medlemsstat. I nogle medlemsstater kan kontrollørerne give advarsler, pålægge bøder, optage rapport og standse køretøjet midlertidigt.

I andre medlemsstater kan kontrollørerne derimod hverken give bøder eller standse køretøjet.

b) Kontrolmetoder (kontrolsteder, kontrolhyppighed)

a) på landevej:

I visse tilfælde foretages kontrollen på landevej især i forbindelse med den almindelige kontrol af færdselslovgivningen i øvrigt.

Kontrollen skærpes ved samarbejde med andre organismer, i Tyskland f.eks. med kontrollører fra BAG og arbejdstilsynet. Nogle tyske "Länder" udarbejder lister over kontrol foretaget på landevej og ved grænserne. Oplysningerne kan ved hjælp af disse lister behandles på edb.

I Det forenede Kongerige foretager hver "traffic examiner" i gennemsnittet to kontroller om ugen. Der foretages kontrol af 10-15% af de køretøjer, der kommer ind i landet via havnene. Den britiske administration har også iværksat et kontrolsystem, kaldet "silent check", som varetages af "traffic examiners" og består i, at man holder øje med et køretøjs kørsel og senere kontrollerer denne kørsel på virksomhedens forretningssted. I 1980 blev denne form for kontrol foretaget ca. 80 000 gange.

b) på virksomhedens forretningssted:

Denne kontrol foretages i forbindelse med mere omfattende aktioner, som rækker videre end gennemførelsen af de forordninger, der behandles i denne beretning. Kontrollen foregår normalt ved stikprøver. I særlige tilfælde eller i undtagelsestilfælde iværksættes kontrollen på grundlag af forhold, der er konstateret ved kontrol på landevej, i en klage eller i en henvendelse. Tidspunkterne for denne efterfølgende kontrol varierer stærkt efter hvert enkelt tilfælde. Kommissionens tjenestegrene har ikke nøjagtige oplysninger om omfanget af disse perioder. Det må konkluderes, at denne form for kontrol foretages med meget forskellig hyppighed i de forskellige lande.

c) kvantitativ kontrolanalyse:

For at vurdere omfanget af kontrollen i medlemsstaterne har man forsøgt at foretage en sammenligning i en tabel over situationen i de enkelte medlemsstater på grundlag af de indsendte oplysninger.

ANTAL KONTROLLER I 1980 (1)

Medlemsstat	Landevej	Virksomhed	Sammenligning mellem 1979 og 1980
BELGIEN	8 331 (2)	2 404	stigning
DANMARK	12 327	421	stigning
TYSKLAND	211 185 (3)	31 657	stigning
FRANKRIG	639 846	41 045	stigning
IRLAND	ingen oplysninger	ingen oplysninger	-
ITALIEN	idem	idem	-
LUXEMBOURG	idem	idem	-
NEDERLANDENE	200 000	485 grundige kontroller	stigning
DET FORENEDE KONGERIGE	80 000 (4)	ingen oplysninger	fald

(1) For en bedømmelse af, i hvor høj grad disse kontroller kan sammenlignes, se også bilag 1, 2 og 3.

(2) I tallet er indbefattet 8 100 kontroller foretaget af kontrollører fra transportadministrationen og et ikke oplyst antal kontroller foretaget af gendarmeriet, toldmyndigheder og andre.

(3) Det angivne tal er et skøn baseret på antallet af bøder, advarsler og overtrædelser.

(4) Kontrol af typen "silent check".

Som det var tilfældet for 1979, kan det være vanskeligt at sammenligne oplysningerne om antallet af kontroller, især fordi det i de fleste tilfælde ikke er nærmere angivet, hvorvidt der er tale om "kontrolundersøgelser" eller "antal kontroller af det kørende personale".

11) OVERTRÆDELSE OG SANKTIONER

1) Antal overtrædelser og forordningens bestemmelser

Modellen til standardredegørelsen indeholder i den forbindelse et spørgsmål om det nøjagtige antal overtrædelser i forbindelse med godstransport, personbefordring i rutetrafik og lejlighedsvis personbefordring, begået på hver enkelt medlemsstats område af statsborgere i den pågældende stat eller af udlændinge.

Hver medlemsstat har indgivet oplysninger herom. For bedre at kunne sammenligne disse tal har man - så vidt muligt - grupperet dem på samme måde i tabellerne i bilag 1, 2 og 3 og ladet rubrikkerne stå åbne der, hvor angivelserne er utilstrækkelige eller mangler helt.

De bidrag, som på grund af deres art ikke har kunnet anføres i tabellerne, men som alligevel er af en vis interesse, er angivet særskilt.

Af tabellen for godstransport (bilag 1) fremgår det, at der mangler tal vedrørende forordning (EØF) nr. 543/69 i den irske redegørelse og oplysninger vedrørende overtrædelser begået af udlændinge i Luxembourg og i Danmark.

De mest fyldestgørende bidrag og dem, der ligger tættest op ad modellen til standardredegørelsen, er kommet fra Tyskland, Nederlandene og Det forenede Kongerige (bilag 10, 5 og 6). Det må dog understreges, at Det forenede Kongerige ikke anfører noget tilfælde af overtrædelse af artikel 6 (450 km), og at Nederlandene (som i øvrigt Danmark) helt udelader denne artikel i deres redegørelser.

Nogle medlemsstater (Danmark, Frankrig og Italien) angiver globale tal for hver artikel uden at skelne mellem gods og personer osv. I det franske bidrag er det ikke muligt at påvise overtrædelser af artikel 8 (afbrydelse af kørslen) i de indsendte tabeller. De fleste medlemsstater giver ikke nærmere enkeltheder om overtrædelser af artikel 7.

De tyske og hollandske bidrag kunne, selv om de endnu er ufuldstændige på visse punkter, tjene som sammenligningsgrundlag for, hvordan man kan indsamle og fremlægge oplysninger vedrørende den praktiske gennemførelse af de sociale forordninger inden for landevejstransport i hver enkelt medlemsstat og - følgelig - i hele det europæiske Fællesskab.

For personbefordring i rutetrafik og lejlighedsvis personbefordring (bilag 2 og 3) konstateres en endnu større forskel i medlemsstaternes vurderinger. Næsten alle medlemsstater anfører kun delvise eller utilfredsstillende svar på spørgsmålene i modellen til standardredegørelsen.

F.eks. kan nævnes følgende vigtige mangler:

- ingen skelnen mellem lejlighedsvis trafik og rutetrafik;
- ingen skelnen af nationalitet;
- vage, uanvendelige oplysninger, i visse tilfælde helt unødvendige, eller uden angivelse af artikel, nationalitet, transportmåde;
- selv om der i visse tilfælde angives temmelig fyldestgørende oplysninger, er disse udformet uden hensyn til standardredegørelsen, således at de ikke kan indgå i en praktisk udformning af en sammenligning af oplysningerne.

I et meget skematisk resumé af dette afsnit kan man gruppere manglerne i medlemsstaternes oplysninger i tre store kategorier:

- manglende præcise oplysninger,
- globale oplysninger, uden skelnen mellem artikler,
- oplysninger fordelt på hver artikel, men uden skelnen mellem person- og godstrafik.

Selv i bidrag, der indeholder temmelig detaljerede oplysninger, mangler der ofte en skematisk opbygning, som kunne gøre det lettere at anvende dem.

2. Omfanget af overtrædelser begået af statsborgere i den pågældende medlemsstat og af udlændinge

Som allerede bemærket skelner kun en del af medlemsstaterne mellem overtrædelser begået af statsborgere i den pågældende medlemsstat og af udlændinge.

Oplysninger herom er anført i bilag 4, 5.1, 6.1, 6.2 og 7, og det fremgår heraf, at

- 1) man ikke har fået oplysninger fra alle medlemsstater;
- 2) visse medlemsstater ikke skelner mellem statsborgere fra den pågældende medlemsstat og udlændinge;
- 3) forholdet i antallet af indenlandske-udenlandske køretøjer varierer alt efter land og tidspunkt på året.

Procenten for overtrædelser konstateret for udenlandske køretøjer ligger i forhold til samtlige overtrædelser mellem 0,8% og 3,8%.

3. Anvendte sanktioner

Der bemærkes en temmelig tydelig forskel mellem antallet af overtrædelser og antallet af tilfælde med efterfølgende sagsanlæg. Antallet af overtrædelser med sanktioner er forholdsvis ringe.

I Belgien berørte 13 af 1 585 tilfælde af overtrædelser inden for godstransport udlændinge (dvs. 0,8%), i 478 tilfælde (30%) blev der optaget rapport, og der idømtes bøder i 26 tilfælde (1,6%). For så vidt angår personbefordring i rutetrafik konstateredes af 97 inspektioner på virksomheder 18 overtrædelser (19%), og der blev ikke rejst sager i noget tilfælde. I forbindelse med lejlighedsvis personbefordring var der 14 tilfælde af overtrædelser (32%) ud af 43 kontrolbesøg på virksomheder. Antal sanktioner er ikke oplyst. Kontrollen på landevej omfattede ca. 1 000 tilfælde og førte til 227 rapporter (134 belgiske statsborgere og 93 udlændinge). Ingen sager førte til dom.

I Danmark blev der af 157 overtrædelser (jf. tabeller, bilag 11.1 og 11.2) rejst sag mod 109 personer (72%).

I Tyskland traf BAG, der er den eneste organisme med kompetence til at idømme administrative bøder for overtrædelser begået på landevej af det kørende personale i udenlandske køretøjer og af udenlandske virksomhedsledere, i 1980 16 655 afgørelser, hvori den idømte udenlandske virksomheder og førere administrative bøder i forbindelse med gods- eller persontransport ad landevej. Der var endvidere 1 742 påmindelser og 474 advarsler uden bøde og 16 726 advarsler med bøde. Vedlagt findes tabeller (bilag 5.2.1 til 5.8.2) over iværksatte procedurer, idet der skelnes mellem overtrædelser begået i godstransport og i persontransport af virksomhedens leder (den ansvarlige for virksomhedens ledelse) og af det kørende personale.

I det år, beretningen dækker, pålagde arbejdstilsynet i alt 24 636 administrative bøder, heraf 4 659 til virksomhedsledere og 19 977 til medlemmer af det kørende personale med forretningssted eller hjemsted i Forbundsrepublikken Tyskland.

Der blev endvidere udstedt 15 979 advarsler med bøde og 9 715 advarsler uden bøde.

I Frankrig blev der ud af 363 432 overtrædelser rejst sag i 91 710 (25%) tilfælde. Domstolene idømte i løbet af 1980 26 481 sanktioner (7,3% af overtrædelserne). Disse oplysninger er anført i bilag 9.1, 9.2 og 9.3.

Bøderne for overtrædelser begået efter 23. juli 1980 har været store:

Tidligere niveau	Nuværende niveau
160 til 600 FF	600 til 1 200 FF

Den irske erklæring omfatter kun antallet af overtrædelser (5 869) og mundtlige advarsler (jf. bilag 4), mens Italien kun har givet oplysninger i form af tal (jf. bilag 8). Bemærk det forholdsvis høje antal overtrædelser af artikel 5 (førerens alder) begået dels af italienere, dels af udlændinge, som kører i Italien.

I Storhertugdømmet Luxembourg blev der konstateret 2 719 overtrædelser i forbindelse med godstransport og 64 i forbindelse med persontransport. Der blev her givet mundtlige og skriftlige henstillinger og i de alvorligste tilfælde sendt rapport til retsmyndighederne.

Af omfanget af anvendte sanktioner i Nederlandene fremgår det, at der af 41 735 overtrædelser er optaget rapport i 11 314 tilfælde (27%), samt at der af 11 101 rapporter vedrørende hollændere er rejst sag i 10 715 (*) tilfælde (97%) mens kun 42 (20%) af 213 rapporter vedrørende udenlandske førere har givet anledning til tiltale og underretning af de pågældende udenlandske myndigheder. Sanktionerne beløb sig i alt til 2 339 555 fl. (bilag 6.2).

I Det forenede Kongerige blev der ud af 10 734 overtrædelser rejst sag i 5 472 tilfælde (53%) for et samlet beløb på 218 066 £ (bilag 11.3).

III. MULTILATERAL GENSIDIG BISTAND MELLEM MEDLEMSSTATERNE OG MEDDELELSE OM OVERTRÆDELSE

Den belgiske transportadministration har modtaget meddelelse om 593 rapporter optaget af tyske og franske kontrollører mod belgiske køretøjer. Belgien erklærer at have tilsendt myndighederne i de andre medlemsstater lister over rapporter mod medlemmer af det kørende personale i køretøjer indregistreret i de pågældende medlemsstater.

Danmark har modtaget 9 meddelelser om overtrædelser begået af danske statsborgere i Nederlandene og et ikke nærmere angivet antal meddelelser om bøder betalt af danske chauffører i forbindelse med kørsel i Tyskland.

Den tyske forbundsregering har regelmæssige bilaterale kontakter med regeringsrepræsentanter i Østrig, Nederlandene, Danmark og Frankrig for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 543/69 og 1463/70 samt AETR.

Frankrig anfører at have tilsendt sine partnere en liste over de pågældende landes statsborgere, som har overtrådt fællesskabsforordningerne 543/69 og 1463/70 på fransk område.

Med undtagelse af Forbundsrepublikken Tyskland og Belgien oplyser Frankrig til gengæld ikke at have modtaget meddelelse om overtrædelser, der måtte

(*) 11 101 - 386 = 10 715 (se tabel 6.2).

være begået af franske chauffører på andre medlemsstaters område.

Irland oplyser, at man hver tredje måned tilsender de øvrige medlemsstater en liste over udenlandske køretøjer, der er undersøgt i forbindelse med overtrædelser i landet, og erklærer, at man også har modtaget tilsvarende lister over irske køretøjer i Det forenede Kongerige og i Frankrig.

Italien afventer stadig iværksættelsen af et system med statistisk behandling af oplysningerne.

Luxembourg anfører kun, at man har givet de øvrige medlemsstater meddelelse om "flere alvorlige overtrædelser".

Nederlandene har givet Forbundsrepublikken Tyskland meddelelse om 61 overtrædelser og har modtaget 3 122 meddelelser fra Tyskland og 107 fra Belgien. Der er desuden i 184 tilfælde rejst sag mod hollandske førere på anmodning af Belgien og i 39 tilfælde på anmodning af Frankrig.

Det forenede Kongerige giver hver tredje måned myndighederne i de berørte medlemsstater meddelelse om overtrædelser begået af udenlandske køretøjer og oplyser, at man af og til har modtaget rapporter vedrørende britiske køretøjer i andre medlemsstater.

Det må understreges, at der er helt tydelige modsigelser i disse oplysninger, som f.eks. når en medlemsstat oplyser, at man har sendt en liste over overtrædelser begået af udlændinge til alle de berørte medlemsstater, og de andre medlemsstater eller en del af dem samtidig bekræfter ikke at have modtaget noget.

MEDLEMSSTATERNES BEMÆRKNINGER OG FORSLAG

Belgien nævner, at der i 1980 er sket en ændring i overtrædelserne af forordning (EØF) nr. 543/69. Mere end halvdelen af overtrædelserne omfatter afstands begrænsningen og kørselens varighed, mens overtrædelser vedrørende den personlige kontrol-bog bliver færre.

Danmark ønsker, at standardredegørelsen udvides til også at omfatte overholdelse af forordning (EØF) nr. 1463/70 og AETR, samt en forenkling af skemaet, således at medlemsstaterne fremsender entydige oplysninger til Kommissionen. Direktoratet for arbejdstilsynet i Danmark påtænker at udarbejde et kartotek over overtrædelser begået af vognmandsvirksomheder, som vil være anvendeligt ved udstedelse af tilladelser til kørsel i udlandet.

Irland har nedsat et særligt observationsudvalg i arbejdsdepartementet, som mødes en gang om måneden, og som skal gennemgå forholdene og give retningslinjer for, hvordan vanskelighederne kan løses. De irske myndigheder finder, at der via pressen og individuelle kontakter må gøres mere reklame for at overbevise målgruppen for de sociale bestemmelser om det nødvendige og nyttige i ordningen.

Det forenede Kongerige mener, at gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69 må kunne forenkles ved mindre ændringer, og opfordrer Kommissionen til at indlede drøftelser om sådanne ændringer.

V. KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER TIL MEDLEMSSTATERNES OPLYSNINGER

1. Medlemsstaternes bidrag til årsberetningen

Kommissionen konstaterer, at medlemsstaterne fortsat fremlægger deres bidrag på forskellig vis. Skemaet for standardredegørelsen følges i mange tilfælde ikke systematisk. Kommissionen er opmærksom på problemerne i forbindelse med standardredegørelsen og rede til at diskutere med regeringerne om en ændring, som ville få den til at passe bedre til de nuværende krav og samtidig tage hensyn til de administrative myndigheder i medlemsstaterne, der varetager indsendelsen af bidrag til Kommissionen.

2. Kontrollørernes antal og kompetence

Kommissionen konstaterer, at antallet af kontrollører for de fleste medlemsstaters vedkommende er uforandret i forhold til 1979. Kun Belgien og Frankrig har øget antallet af kontrollører lidt, hvilket har haft indvirkning på tallene for kontroller og sanktioner, som viser en mærkbar stigning.

3. Kontrolmetoder

Der er tendens til en vis ensartethed i kontrolmetoder i forhold til de foregående år, idet kontrollen foregår både på landevej (og foretages almindeligvis af politiet og gendarmeriet) og på virksomheders forretningssteder (og foretages af arbejdstilsynet og transportministeriet). Det synes dog vanskeligt, ja næsten umuligt at foretage en sammenligning af, hvordan kontrollen tilrettelægges i alle medlemsstater.

Det er interessant at konstatere, at visse medlemsstater har truffet foranstaltninger, således at udnyttelsen af resultaterne af kontrolaktionerne kan forbedres ved automatisering. I Tyskland har en del "Länder" truffet bestemmelse om at lade resultaterne af kontrollen behandle på edb-anlæg, og Frankrig har øget anvendelsen af specielt apparatur til halv-automatisk læsning af fartskrivere.

Det forenede Kongeriges indførelse af "silent check", som i år er udvidet til ca. 80 000 kontrolaktioner, kunne også vise sig at være af stor interesse på fællesskabsplan.

Ud over disse tre positive konstateringer må nævnes:

- at tallene for ansatte i kontrolaktioner i visse tilfælde er temmelig unøjagtige;
- at det af oplysningerne vedrørende antallet af kontrolaktioner fremgår, at der er store forskelle på de administrative systemer i medlemsstaterne.

4. Overtrædelser, der begås generelt, og som opgøres særskilt for et lands egne statsborgere og for udlændinge

Kommissionens tjenestegrene har ikke detaljerede statistiske oplysninger om omfanget af trafikken af udenlandske køretøjer i medlemsstaterne. Denne trafik er - normalt - ringe i forhold til den samlede trafik og varierer stærkt fra medlemsstat til medlemsstat. Forskellige grader af gennemførelse og problemer af retlig, kompetencemæssig og sproglig art gør det vanskeligt at rejse tiltale ved overtrædelser begået af udlændinge.

Ufuldstændige oplysninger fra visse medlemsstater gør det endvidere umuligt at indsamle oplysninger af betydning. Der kunne drages mere præcise konklusioner, hvis man for alle medlemsstater havde oplysninger om forholdet mellem antallet af kontrolaktioner, antallet af overtrædelser og idømte bøder og dette både for statsborgere i den pågældende medlemsstat og for udlændinge.

Metoderne for indsamling af oplysninger og en mere ensartet fremlæggelse af tallene burde altså standardiseres i højere grad, således at Kommissionen kunne foretage en mere dybtgående vurdering af de fremskridt, der er gjort.

5. Sanktioner

Der er visse vanskeligheder forbundet med at udarbejde en analyse på dette punkt, dels fordi bøderne undertiden idømmes længe efter, at overtrædelsen er konstateret, dels fordi metoderne i hver enkelt medlemsstat og bødernes størrelse for samme overtrædelse varierer stærkt fra land til land. De indsendte oplysninger giver desuden ikke mulighed for at få et tilfredsstillende overblik over situationen i Fællesskabet. Der kan altså kun være tale om en meget omtrentlig analyse.

Nogle medlemsstater har indsendt detaljerede oplysninger om pålagte bøder, mens andre til gengæld ikke kommer med enkeltheder. Oplysningerne er så uensartede, at det ikke er let at foretage sammenligninger. Man må dog konstatere, at der fortsat er store forskelle mellem medlemsstaterne, hvad angår sanktioner og hvor strengt disse anvendes.

Det er det generelle indtryk, at retsforfølgning af overtrædelser i alt for mange tilfælde begrænser sig til en konstatering eller en almindelig advarsel, især når det drejer sig om kontrol af udlændinge, og at sanktionerne ikke svarer til overtrædelsens omfang og almen interesse.

I kapitlet "Kontrol og sanktioner" træder forskellen i gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69 og 1463/70 tydeligst frem.

6. Gensidig bistand

Skønt nogle medlemsstater erklærer, at man har givet meddelelse om overtrædelser begået af udlændinge, og at der er blevet udvekslet oplysninger i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69, er der tilsyneladende endnu langt til et effektivt bistandssystem mellem alle medlemsstater sådan som foreskrevet i forordningen (artikel 18, stk. 2). Det er altså stadig en fælles opgave for alle medlemsstater at intensivere og forbedre disse kontakter.

ANDEN DEL
=====

A. KOMMISSIONENS KONKLUSIONER ANGAENDE BESØG AF TJENESTEMÆND FRA GD VII I
MEDLEMSSTATERNE

Kommissionen benytter sig af lejligheden til i forbindelse med fremlæggelsen af den 10. beretning kort at gøre rede for nogle indtryk og konstateringer efter besøg i medlemsstaterne i 1981 og 1982.

Programmet for disse besøg omfattede:

- Drøftelser med regeringen, arbejdsgiverforeninger og fagforeninger

Spørgsmål, der blev drøftet:

a) Kontrol- og sanktionsproblemer, bl.a.:

- det kontrollerende personale,
- kontrolmetoder og kontrolhyppighed,
- tekniske vanskeligheder under kontrollen,
- anvendelse af forordningen over for statsborgere i den pågældende medlemsstat og over for udlændinge,
- kontrol af AETR,
- multilateral bistand mellem medlemsstaterne (på regeringsniveau);
- juridisk ansvar i tilfælde af overtrædelser.

b) Forbedringer af standardredegørelsen (artikel 17 i forordning (EØF) nr. 543/69), der skal foretages af medlemsstaterne.

c) Overholdelse af forbudet mod visse former for aflønning (artikel 12a i forordning (EØF) nr. 543/69).

- Deltagelse i kontrolaktioner

a) på en virksomheds forretningssted

b) på landevej:

- på en motorvej med megen international trafik
- på en landevej med hovedsagelig indenlandsk trafik.

Kommissionens tjenestegrene havde ved disse besøg mulighed for at danne sig et indgående og forholdsvis fuldstændigt indtryk af situationen i medlemsstaterne.

Konklusionerne af disse besøg kan sammenfattes således:

I. KONTROL

A. Tilrettelæggelse af kontrollen

1. Kommissionen kan ikke undgå at have det indtryk, at antallet af kontrollører både på landevej og på virksomhederne burde være større i visse medlemsstater, men kan heller ikke benægte, at en forøgelse af personalet i den vanskelige økonomiske situation støder på budgetmæssige forhindringer.
2. Antal kontroller af det kørende personale og køretøjer udtrykt i procent varierer stærkt fra land til land, både i forbindelse med kontrol på landevej og på virksomhederne. En vis ensretning opad må være ønskelig, særlig i forbindelse med kontrol på virksomhedernes forretningssted.
3. Kun i Frankrig er kontrollen på virksomhedernes forretningssted halvautomatiseret ved en maskine (Sabine). Kommissionen finder en automatisering i de andre medlemsstater højst ønskelig, ja absolut nødvendig for de større medlemsstater.
4. I Irland er der nu indført et passende kontrolsystem, og man er ligeledes begyndt med sanktioner ved overtrædelser.
5. Det har vist sig, at der gennem flere år har fundet kontrolaktioner sted i Italien. Den italienske regering har ikke givet Kommissionen oplysninger herom, tilsyneladende som følge af manglende koordinering mellem de forskellige myndigheder. Der er truffet foranstaltning til at endelig forbedre denne situation.

6. Det er Kommissionens indtryk, at tilrettelæggelsen af kontrollen i Luxembourg endnu ikke er god nok, samt at der er tendens til at overlade kontrollen til nabolandene. Luxembourg erklærer dog at have truffet foranstaltninger til at afhjælpe disse mangler.
7. I visse medlemsstater er kontrollen på landevej koncentreret om varigheden af den daglige køretid, samtidig med at den uafbrudte køretids varighed helt overses. Kommissionen finder, at en sådan praksis ikke kan forenes med en korrekt gennemførelse af fællesskabsforordningen.
8. I Tyskland findes en film, der på udmærket måde viser tilrettelæggelsen af kontrollen og dens mål samt hindringerne for forordning nr. 543/69, og som udgør et betydningsfuldt bidrag til en forståelse og gennemførelse af forordningen.

B. Tekniske kontrolproblemer

1. Ifølge visse medlemsstater (Belgien og Luxembourg) støder man ved kontrollen på flere tekniske vanskeligheder:

- det ville være farligt at standse køretøjerne,
- antallet af steder, hvor kontrollen kan foretages, skulle være meget begrænset.

Luxembourg tilføjer:

- landets ringe udstrækning,
- for få betjente til rådighed.

2. Kommissionen har konstateret, at sprogvanskeligheder i visse tilfælde hindrer en effektiv kontrol. Nogle medlemsstater som Det forenede Kongerige og Tyskland har imidlertid løst problemet ved en flersproget brochure med spørgsmål og instruktioner. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at følge dette eksempel.

Kommissionen har endvidere konstateret en sørgelig tendens i visse medlemsstater til at undlade kontrol af udlændinge på grund af sprogvanskeligheder, udgifter til oversættelse og besvær med at opkræve bøder. Det må der rådes bod på, således at man kan nå frem til en effektiv gennemførelse af fællesskabsforordningen.

II. OVERTRÆDELSER

1. Kommissionen har noteret sig de sædvanlige overtrædelser, dvs:

- overskridelse af den uafbrudte daglige køretid inden for en uge og inden for to uger,
- manglende overholdelse af den daglige hviletid,
- manglende overholdelse af bestemmelsen om, at der skal føres 7 skiver,
- at man lader samme skive sidde flere dage i apparatet.

2. Man har desuden været opmærksom på følgende overtrædelser:

- i forbindelse med transport for egen regning har Kommissionen konstateret nogle systemer med fordeling af arbejde-hviletid, der, selv om de ikke er helt korrekte ifølge forordningen, må betragtes som meget gunstige set fra et socialt synspunkt. Ved erhvervsmæssig transport er situationen til gengæld ikke så paradisisk,
- visse chauffører glemmer at sætte viseren på "hvile", således at apparatet fortsætter med at registrere "arbejde",
- personalet forsømmer ved dobbelt bemanding at fordele den uafbrudte køretid ligeligt og kan på den måde overholde forordningens bestemmelser,
- overtrædelse af køretiden selv i lettere køretøjer, der kører transportkørsel over en kort strækning.

3. Arbejdsgivere i Italien har bekræftet, at den manglende sikkerhed i landet er grunden til overtrædelse af den daglige køretid. Spørgsmålet må efter Kommissionens opfattelse tages op af den italienske regering med henblik på en forbedring af sikkerheden for køretøjer og det kørende personale i landet.

III. SANKTIONSPROBLEMER

A. Sanktionernes niveau

Kommissionen er klar over at sanktionernes niveau fastsættes i de nationale lovgivninger, ved hvert lands administrative og judicielle procedurer og endelig efter de dømmende myndigheders eller organers skøn.

Man burde dog forsøge at skabe et ret rimeligt forhold mellem sanktionerne og de økonomiske fordele ved overtrædelsen.

B. DE KONTROLLERENDE MYNDIGHEDERS KOMPETENCE

1. Kommissionen har konstateret, at denne kompetence er meget forskellig i de forskellige medlemsstater. I nogle medlemsstater har myndighederne således følgende kompetence:

- de kan nægte et kørende personale, der ikke opfylder reglerne, adgang,
- standse et køretøj i otte timer,
- suspendere eller trække en transportvirksomheds tilladelse tilbage.

2. I visse medlemsstater eksisterer sådanne kompetencer ikke eller kun delvis. De luxembourgske myndigheder oplyser f.eks., at de end ikke har ret til at beslaglægge det kørende personales skiver i tilfælde af overtrædelse.

C. Sanktioner over for udlændinge

1. Det er efter Kommissionens opfattelse et vigtigt problem med stor betydning for en korrekt anvendelse af fællesskabsforordningen.

2. I visse medlemsstater som Tyskland, Frankrig er der mulighed for at pålægge udlændinge garantibeløb, der skal betales på stedet. Italien har et lignende system, men kan ikke tvinge udlændinge til at betale.
3. Kommissionen mener, at indførelsen af et system med garantibeløb vil være en effektiv foranstaltning for en korrekt anvendelse af forordningen.

D. Problemer vedrørende chaufførers og virksomhedslederes ansvar

1. I nogle medlemsstater er både chauffører og virksomhedsledere ansvarlige i tilfælde af overtrædelser. I Nederlandene regner man udelukkende med arbejdsgiverens ansvar, hvilket medfører - og dette i forbindelse med flagprincippet - at udlændinge næsten ikke straffes.
2. Kommissionen har måttet konstatere, at der også i Belgien, Luxembourg, Irland og Italien næsten ikke rejses tiltale mod udlændinge.
3. Et lignende problem opstår ved den eksklusive anvendelse af territorialprincippet (f.eks. i Tyskland), som bevirker, at kun overtrædelser begået på den pågældende medlemsstats område straffes.

E. Tekniske problemer i forbindelse med sanktioner

Den voksende anvendelse af kreditkort vil ifølge de danske myndigheder kunne hæmme inddrivelsen af bøder fra udlændinge.

F. Bistand mellem de kompetente myndigheder

1. Kommissionen har i flere medlemsstater måttet konstatere, at der ikke har været samarbejde mellem de kontroludøvende myndigheder og retsmyndighederne.
2. Kommissionen har også kunnet konstatere, at denne bistand endnu lader meget at ønske. Den italienske regering har i den forbindelse meddelt, at den agter at henvende sig direkte til Kommissionen som følge af manglende svar på henvendelser til de andre medlemsstater.

IV. PROBLEMER ANGÅENDE FARTSKRIVEREN

A. Installering

I de fleste medlemsstater er fartskriveren installeret i alle de køretøjer, der må tages med i betragtning. Men i tre medlemsstater er situationen ikke tilfredsstillende.

B. Misbrug

Kommissionen har konstateret følgende tilfælde af misbrug:

- anbringelse af et hår eller en elastik for at forfalske registreringen af hastighed,
- standsning af skiver, der angiver overtrædelser,
- unødvendig anvendelse af flere skiver efter hinanden i en forholdsvis kort periode for at maskere overskridelser af køretiden.

C. Forbedring af fartskriversystemet

1. Kommissionen er blevet foreslået følgende til bekæmpelse af sådant misbrug:

- numerering på fabrikkerne af alle skiver samt registrering i virksomhederne af alle indkøbte skiver,
- udvikling af en elektronisk fartskriver,
- det kørende personale udstyres med et diagramark med fartplanen.

2. Kommissionen går ind for de to første forslag. Den overvejer at indkalde det i artikel 22 i forordning nr. 1463/70 omhandlede udvalg med henblik på at tilskynde til udvikling af en elektronisk fartskriver.

D. Mindre tekniske problemer vedrørende fartskriven

Kommissionen har konstateret, at anvendelsen af skiver, der ikke svarer til en bestemt fartskriver undertiden skaber problemer.

V. FORBUD MOD VISSE FORMER FOR AFLØNNING (ARTIKEL 12a I FORORDNING Nr. 543/69)

Kommissionen har konstateret, at sådanne præmier fortsat udbetales i flere medlemsstater.

Kommissionen behandler i øjeblikket spørgsmålene i forbindelse med en tilfredsstillende gennemførelse af artikel 12a.

B. KOMMISSIONENS ENDELIGE KONKLUSIONER (*)

På grundlag af de indkomne oplysninger og indtryk fra besøg i medlemsstaterne er det muligt at drage følgende generelle konklusioner:

1. Med hensyn til kontrol udfolder alle regeringer store bestræbelser for at varetage en korrekt gennemførelse af fællesskabsbestemmelserne. Sådanne bestræbelser må specielt påskønnes, da de altid kræver et nært samarbejde mellem de forskellige administrationer i medlemsstaterne på nationalt, regionalt og lokalt plan, hvilket indebærer en omfattende samordning og en stor portion god vilje fra alle de berørte parter. Man må desuden være opmærksom på, at alle disse administrative enheder ikke kun er ansvarlige for de pågældende fællesskabsbestemmelser, men også har endnu større kompetence på områder, der som regel omfatter et meget bredt udvalg af bestemmelser vedrørende den offentlige orden.

Der er naturligvis forskelle med hensyn til kvantiteten og - det må indrømmes - kvaliteten af kontrolforanstaltninger i de forskellige medlemsstater og endog inden for samme stat. Traditioner, politiske prioritering, opfattelsen af forholdet stat - borger og sidst, men ikke mindst, de økonomiske muligheder - for kun at nævne nogle få væsentlige faktorer - er ikke ens i alle Fællesskabets medlemsstater.

(*) Konklusionerne omhandler ikke situationen i Grækenland, da der endnu ikke er aflagt besøg i denne medlemsstat.

At det er nødvendigt at leve med disse forhold er imidlertid ikke i modstrid med kravet om, at fællesskabsbestemmelserne også overholdes på dette område, et krav, der ikke kan fraviges. Bestræbelserne på at harmonisere foranstaltninger og resultater i så høj grad som muligt må altså fortsætte.

2. Der må konstateres endnu tydeligere forskelle med hensyn til sanktionerne for overtrædelse af de to forordninger. Også der giver forskellene i retsordenen i medlemsstaterne, de forskellige opfattelser af, hvordan der skelnes mellem strafferetlige og administrative overtrædelser, og selv grundlovsfæstede principper som dommerens uafhængighed ikke mulighed for at harmonisere de sanktioner, der træffes i medlemsstaterne.

Der må dog alligevel også kunne gøres fremskridt på dette område, såfremt man bestræber sig på med tiden at tilnærme sanktioner for overtrædelser, der kan sammenlignes, således at de mest iøjenfaldende forskelle mellem praksis i medlemsstaterne i det mindste undgås.

Der er her tale om en aktion, der mere end på tvingende normer, må være baseret på de berørte nationale administrationers frivillighed i overensstemmelse med principper og fælles retningslinjer, som er fremført af Fællesskabets institutioner (f.eks. i form af henstillinger).

Kommissionen har allerede indledt en aktion i den retning.

3. En forbedring af situationen er altså fortsat en vigtig opgave for alle, der kan eller bør betragte sig som "målgruppe" for de pågældende bestemmelser. Men den væsentligste byrde påhviler naturligvis de nationale myndigheder.

Foranstaltninger til forbedring ligger bl.a. inden for et styrket samarbejde mellem de kompetente instanser på alle niveauer. I den forbindelse er en fortsat udveksling af interessante og anvendelige oplysninger af særlig interesse. Et andet aspekt, der fortjener større opmærksomhed end før i tiden er anvendelsen af moderne teknik til kontrol og sanktioner. De muligheder og perspektiver, der allerede findes på området, eller som vil vise sig i fremtiden, udnyttes tilsyneladende endnu ikke fuldt ud eller er endnu ikke opdaget.

4. Det er under disse omstændigheder betænkeligt, at antallet af overtrædelser af forordning 543/69 og 1463/70 i årevis har ligget på et relativt højt niveau, og at der ikke kan spores den mindste nedadgående tendens (på nuværende stadium har man endog indtryk af en udvikling i modsat retning i betragtning af den økonomiske situation).

Hermed rejses spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelserne på det sociale område inden for landevejstransport er tilpasset nutidens økonomiske og sociale forhold, og om en nedsættelse af antallet af overtrædelser ikke snarere skal ske gennem større ligevægt mellem kravene om harmonisering af vilkårene for færdselssikkerhed og sociale fremskridt på den ene side og behovet for en rationel og i økonomisk henseende effektiv tilrettelæggelse af landevejstransporten på den anden side end gennem kontrol og sanktioner.

5. Kommissionen har påbegyndt en revision af forordning 543/69 og 1463/70 med henblik på et sådant resultat. Aktionen er ikke udtryk for resignation over for illegale fremgangsmåder, som nogle hævder det aldrig vil være muligt at ændre. Aktionen tager tværtimod sigte på at

- lære af en erfaring, der nu har varet i mere end 20 år
- koncentrere lovgivningen om de væsentligste bestemmelser og gøre dem så fleksible, at der kan tages hensyn til særlige forhold
- udarbejde en stabil ordning, der ikke hele tiden giver anledning til diskussioner, er tilpasset målsætningen i den fælles transportpolitik og som kan fremme færdselssikkerheden og skabe sociale fremskridt.

BILAG

1. Godstransport (antal overtrædelser)
2. Personbefordring i rutekørsel (antal overtrædelser)
3. Lejlighedsvis personbefordring (antal overtrædelser)
4. Irland. Antal overtrædelser fordelt efter artikel og nationalitet
- 5.1 Tyskland. Antal overtrædelser fordelt efter artikel (tyske statsborgere og udlændinge)
- 5.2.1 til 5.8.2 Tyskland. Iværksatte procedurer (som eksempel)
- 6.1 Nederlandene. Antal overtrædelser fordelt efter artikel og nationalitet
- 6.2 Nederlandene. Sanktionernes størrelse fordelt efter nationalitet
7. Frankrig. Antal overtrædelser og overtrædelser med optagelse af rapport fordelt efter nationalitet
8. Italien. Antal overtrædelser
- 9.1 Frankrig. Kontrol på virksomheder. Globale indikatorer
- 9.2 Frankrig. Kontrol på landevej. Globale indikatorer (forordning 1463/70)
- 9.3 Frankrig. Idømte sanktioner
10. Det forenede Kongerige. Kontrollerede køretøjer og antal overtrædelser
- 11.1 Danmark. Overtrædelser og sanktioner (arbejdsgivere)
- 11.2 Danmark. Overtrædelser og sanktioner (chauffører)
- 11.3 Det forenede Kongerige. Sanktioner.

		B		DK		D		F		IRL		I		L		NL	
		Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.
a) Art. 6.	begrænsning 450 km	321				41	8					2730	168	807			
b) Art. 7.1.	køretid 4 timer					5750	652										
	(art. 6)																
Art. 7.2.	daglig køretid					12666	792							1123			
	8 timer (art. 6)																
Art. 7.4.	ugentlig køretid	192				730	19							97		1851	
	48 timer (art. 6)			3				22290									
Art. 7.1.	køretid 4 timer	267	1			2878	71					10262	283			4665	100
	(ikke art. 6)							44710									310
Art. 7.2.	daglig køretid	16						7091								24	
	8 timer (ikke art. 6)					2572	133									165	1381
Art. 7.4.	ugentlig køretid																35
	48 timer (ikke art. 6)					82										0	
c) Art. 8.	afbrydelse køretid	22				2841	385							473			102
d) Art. 11.1.	daglig hviletid	95	1	30		6284	491	72899				5449	492	219		9320	171
e) Art. 12.	ugentlig hviletid	9				593	4							7		28	39
f) Art. 14.1.	og bilag	37												0		129	2
	kontrolbog			31													2834
Art. 14.2.	ukorrekt ført	113												52		5	5099
	kontrolbog											85631	9260				114
Art. 14.	andet	151														24025	258
g) Art. 15.	rutekørsel - fart-	8		3		3	4										1
	og arbejdstidsplan																
Art. 15.2.	ihændehever - fart-	15															2
	og arbejdstidsplan																
h) andet		326	11	84		81506	2672	330515								51	

I A L T

1572 13 151 66676 5231 473034 5011

107464 10799 2778

40098 696 9994 381

" Nat. + Udl.

1585 151 71907 478.045

118263

40794

10376

Reporter

478 109 42006(Av) 183109 3624

118263

11058

3880

Retssager

26 109 24636 183109 3624

402

B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK	
Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.
a) Art. 6.	begrænsning 450 km			12													
b) Art. 7.1.	køretid 4 timer (art. 6)			169	3												
Art. 7.2.	daglig køretid			144	12												
	8 timer (art. 6)																
Art. 7.4.	ugentlig køretid			-	-										9		
	48 timer (art. 6)																
Art. 7.1.	køretid 4 timer (ikke art. 6)			203	3												
Art. 7.2.	daglig køretid			107													
	8 timer (ikke art. 6)																
Art. 7.4.	ugentlig køretid			16													
	48 timer (ikke art. 6)																
c) Art. 8.	afbrydelse køretid			104	3										37		
d) Art. 11.2.	daglig hviletid			106	10												
e) Art. 12.	ugentlig hviletid			16	2												
f) Art. 14.1.	og bilag																
	kontrolbog																
Art. 14.2.	ukorrekt ført														79		
	kontrolbog																
Art. 14.	andet																
g) Art. 15.	rutekørsel - fart-			69	4										2		
	og arbejdstidsplan																
Art. 15.2.	ihænde-haver - fart-			96	12										4		
	og arbejdstidsplan																
h) andet				-	-												

I A L T

1042 49

131

" Nat. + Udl.

1091

	B		DK		D		F (*)		IRL		I (**)		L		NL			
	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.	Nat.	Udl.
a) Art. 6. begrænsning 450 km	0				4													
b) Art. 7.1. køretid 4 timer (art. 6)	1				263	6												
Art. 7.2. daglig køretid 8 timer (art. 6)					90	23												
Art. 7.4. ugentlig køretid 48 timer (art. 6)					4													
Art. 7.1. køretid 4 timer (ikke art. 6)					524	83												
Art. 7.2. daglig køretid 8 timer (ikke art. 6)					593	64												
Art. 7.4. ugentlig køretid 48 timer (ikke art. 6)					21													
c) Art. 8. afbrydelse køretid	0				244	58												
d) Art. 11.2. daglig hviletid	2				1164	30											294	
e) Art. 12. ugentlig hviletid	0				92	4											4	
f) Art. 14.1. og bilag kontrolbog	1																630	
Art. 14.2. ukorrekt ført kontrolbog	2																	
Art. 14. andet																		
g) Art. 15. rutekørsel - fart- og arbejdstidsplan																		
Art. 15.2. ihændeher - fart- og arbejdstidsplan																		
h) andet	128	93			1472	206						10						
I A L T	134	93			4471	474						10	5			1013		
" Nat. + Udl.		227				4495						-	5					
Rapporter		227										3						
Retssager		16																

(*) Vedrørende Tyskland og Italien se tabeller i de følgende bilag.

Godstransport

Artikel	Rutekørsel		Lejlighedsvis kørsel	
	National	Udenlandsk (U.K.)	National	Udenlandsk (U.K.)
14/1	18	-	2363	33
14/2	-	-	53	10
15/1	165	3	-	-
* (a)	37	-	1696	40
(b)	15	-	1159	90
(c)	-	-	103	11
I ALT	235	3	5374	184

- * Forordning 1463/70 (a) Ingen fartskriver
 (b) Fartskriver installeret, men ikke anvendt
 (c) Fartskriver ikke justeret

Personbefordring

Artikel	Rutekørsel		Lejlighedsvis kørsel	
	National	Udenlandsk (U.K.)	National	Udenlandsk (U.K.)
14/1	1	-	25	-
14/2	-	-	-	-
15/1	13	-	-	-
* (a)	3	-	19	-
(b)	1	-	11	-
(c)	-	-	-	-
I ALT	18	-	55	-

- * Forordning 1463/70 (a) Ingen fartskriver
 (b) Fartskriver installeret, men ikke anvendt
 (c) Fartskriver ikke justeret

I ALT: 5869

TYSKLAND

Overtrædelser i 1980

Artikel	Godstransport		Personbefordring			
	National	Udenlandsk	Rutekørsel		Lejlighedsvis	
			National	Udenlandsk	National	Udenlandsk
Forordning (EØF) nr. 543/69						
6	41	8	12	-	4	-
keretøjer, der er omfattet af 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	-
keretøjer, der ikke er omfattet af 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	-	-
Forordning (EØF) nr. 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/ Belehrung				Verwarungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				Summe			
	Maß- nahmen	Verletzte Kontr. Mittel	Bestimmungen Lenk- zeit	Bestimmungen Ruhe- zeit	Bestimmungen Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Kontr. Mittel	Bestimmungen Lenk- zeit	Bestimmungen Ruhe- zeit	Bestimmungen Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Kontr. Mittel	Bestimmungen Lenk- zeit	Bestimmungen Ruhe- zeit	Bestimmungen Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Kontr. Mittel	Bestimmungen Lenk- zeit	Bestimmungen Ruhe- zeit	Bestimmungen Fahrt- strecke
Über- trag	713	226	142	27	15	204	151	27	20	3	6424	128450	4046	1805	573	7120	4380	2994	1049	236
F	300	114	779	55	2	130	96	23	7	1	24200	480	591	137		1855730	434	1310	252	2
FL	3	1	1		1						17	340	12	3	2	6630	5	9	7	6
GB	18	17	1			1	1				164	3280	105	51	8	405	89	24	8	1
GR	35					9	9				475	9300	391	55	29	480	395	82	44	
H	1										21	420	18	3		7	1050	7		
I	179					33	27	6			3480	69500	1728	1287	465	3021	1844	1050	467	6
IR	1										5	100	3	2		17	5530	16	2	
IRL	3	3									11	220	6	5		28	22	9		
IRQ											1	28	1							
JOR											60		2	1		3	350	2		1
KT											2					300	2			
Über- trag	1251	361	323	82	18	377	284	58	27	4	11809	236200	6792	3803	1244	12494	7194	5480	1827	222
																3528046				
																	25933	14631	9664	3130
																				244

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S a m m e			
	Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen				Verletzte Bestimmungen			
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e
Über- trag	713	226	142	27	151	204	151	27	20	3	6424 128450	4046	1805	573		7120 1835730	4380	2994	1049	206
F	300	114	79	55	2	136	96	23	7	1	24200	480	591	137		810135	434	1370	252	2
FL	3	1	1		1						17 340	12	3	2		22 6630	5	9	7	6
GB	18	17	1		1	1					184 3280	105	51	8		105 21674	89	26	8	1
GR	35					9	9				475 9500	391	55	29		480 92987	393	82	44	
H	1										21 420	18	3			7 1050	7			
I	179					33	27	6			3480 69600	1728	1287	485		3021 749650	1844	1050	467	6
IR	1										5 100	3	2			17 3530	16	2		
IRL	3	3									11 220	6	5			28 6010	22	9		
IRQ											1 20	1								
JOR											3 60	2	1			3 350	2		1	1
KT																2 300	2			
Über- trag	1351	561	373	64	18	377	284	58	27	4	11809 236200	6782	3803	1294		12494 3528046	7194	5480	1827	227

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

	Einstellung/ Beförderung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
Land	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		
Übertrag	1253	361	323	82	18	377	284	58	27	4	11809 236200					12494 3528046	7194	5480	1827	222	25933	14631	9664	3150	244
L	15	10	4			11	4	4	1	1	68 1360					85 34380	33	23	6	1	179	102	84	19	2
Liban																1 150					1				
M																2 400					2				
MA											1 20														
MC																1 200					1				
N	10	5	5	2		2	2				138 2760					99 45006	31	8			141	76	16	7	362
NL	403	289	114	53	6	56	53	4			3641 72829					1859 978770	1467	323			1640	1334	435	46	7115
P	3		3	2		1	1				28 560					21 4450					18	3			53
PL	2	4				2	2				19 380					12 450					9	4	4		35
R	9										20 400					24 9670					22	4			49
RSM											2 40					6 1320					4	1	1		8
Übertrag	1691	649	442	139	24	449	386	66	28	5	15726 314540					95873 4598342	8844	5333	1557		9086	6956	2289	276	33739

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

	Einstellung/ Belehrung					Verwarungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e					
Land	Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					
	nahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	nahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	nahmen Anz./DW	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	nahmen Anz./DW	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	nahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	
Über- trag		1691	649	449	134	24	449	346	66	28	5	15726 314540	8844	5333	1557		15873 4538342	9086	6956	2289	276	33739	18925	12804	4013	175
S		11	9	2			1	1				194 3880	164	22	8		105 20146	72	33	6	1	311	246	57	14	6
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 4738158	9742	7084	2342	279	35597	20435	13063	4118	336

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	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
A	50					13	5	7		1					479 32562	50	377	88	48	542	55	384	88	49	
B	35	30	5			2	1	1		1 20	1				139 83915	91	120	14		233	123	126	14		
CH	40	4	39	1	9	1	1								61 35499	2	56	2	17	108	7	95	3	26	
DDR															10 4240					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	43	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	18	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	7 160	7				1904 1233239	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	88	

Annexe 5.3.1

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr.	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
Über- trag	295	84	143	14	6	63	39	20	3	1	7	160	7	2	5	1909	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	86
IRL	2	2														1000	3				5	5			
L	11	8	1			5	1	2		1						20960	25	25	1	1	53	34	28	1	2
N	7	3	4	1												12545	15	23	4	3	43	18	27	5	3
NL	70	45	18	4	1	6	6				80	2	2			493605	195	438	148	20	811	251	458	152	28
P	1					1	1									1700	3	1			6	4	2	1	
PL																70	2				2	2			
R																720									
RSM																640									
S	3	2	1													4873	9	6			18	11	7		
SF	3		3	1												1080	1	1	1		5	1	4	2	
SU																180	3	1			4	3	1		
Über- trag	392	147	171	21	16	75	47	22	3	2	11	240	9	2		2745	658	1963	444	96	3223	812	2158	468	114

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

[illegible]

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S e n n e								
	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	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit
A	49						13	5	7			1							472 32292	48	373	86	47	534	53	380	86	48	
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 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			36	24	9	3			1 40	1					606 469670	67	952	83	1	721	118	609	92	2	
FL	3	1	1																7 3540	2	5		2	10	3	6		3	
GB	11	1																	18 5840	16	2			19	17	2			
GR	1																		15 4810	8	8			16	8	8			
I	13						3	2	1										214 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 1225879	394	1458	287	71	2754	522	1622	304	87	

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Erstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe							
	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	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.				
Übertrag	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	871	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		
Übertrag	391	147	171	21	16	74	46	22	3	2	10 720	8	2						275 1723772	649	1955	441	95	3200	890	2150	465	115

Annexe 5.4.2

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

[illegible]

Personenkraftverkehr Unternehmer

•
•
•
•
•
•
•
•
•
•
•

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Maßnahmen				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DK	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DK	Kontroll- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
A	284					98	80	10	6	2	3071 61420	2012	791	268		3440 733650	2329	1098	467	80	6893 4421 1899 741 82
AFG											1 20	1				2 300	2				3 3
AL											2 40	2				2 300	2				4 4
And											1 150					1 150	1				1 1
B	129	107	28	10		4	3	1			1957 39130	1079	660	218		1183 24723	858	620	184	3	3273 2047 1329 412 3
BG	7					3					94 1880	91	3			27 5450	14	15	2		131 105 18 2
CH	6		2	4	1	22	5	3	14		389 7790	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					1 250	1				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 12530	390	179	58		988 201073	683	373	181	2	1726 1173 570 243 3
E	12	8	3	1		6	6				139 2780	130	9			171 28410	147	14	7	7	328 291 28 8 7
Übertrag	512	170	48	19	2	180	138	19	80	2	6418 128340	4040	1805	577		6136 1285478	4703	2331	913	199	13246 8451 4291 1525 143

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe					
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
Über- trag	512	770	48	79	2	180	138	17	20	2	6418 128340	4040	1805	573		6136 1285478	4103	2331	913	199		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	12	3	2		15 3090	3	4	7	4		32	15	7	9	4
GB	77	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			383	785	129	73	
H	1										21 420	18	3			7 1050	7					29	25	5		
I	166					30	25	5			3480 69600	1728	1287	465		2746 551683	1811	877	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 1350	33	23	12		48 13421	30	28	5			126	68	56	18	
Über- trag	960	277	183	68	3	320	248	40	25	3	11870 25430	6816	3826	1286		10630 230722	6818	4043	1542	150		23781	14159	8092	2861	156

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belastung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e					
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	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	960	277	183	68	3	320	248	40	25	3	11870 237400	6816	3826	1226		10630 2307221	6818	4043	1542	150		23780	14759	8092	2861	156
Liban																1 150	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	523		2284 52365	1445	895	287	26		6304	3570	2460	659	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	5				40	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 15275	63	22	6	1		295	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 317280	9063	5369	1566		13285 2893076	8334	5044	1636	163		30565	18411	10740	3566	191

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./Lk	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./Lk	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	1314	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 513880	9065	5369	1566		13285 2895076	8533	5044	1856	183	30969	18411	10740	3566	194
SYR						2	2				60 24	3				650 13	4				9	9			
SU						2	2				480 1	22	2			495 28	13		2		39	37	2	2	
TN											1 28	1									1	1			
TR	21					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 47035	174	46	29		695	499	108	64	
Summe	1349	512	283	119	8	399	320	44	25	3	16715 524700	9676	5457	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				Summe			
	Maß- nahmen	Verletzte Kontr. Mittel	Verletzte Lenk- zeit	Verletzte Ruhe- zeit	Verletzte Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Kontr. Mittel	Verletzte Lenk- zeit	Verletzte Ruhe- zeit	Verletzte Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DN	Verletzte Kontr. Mittel	Verletzte Lenk- zeit	Verletzte Ruhe- zeit	Verletzte Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DN	Verletzte Kontr. Mittel	Verletzte Lenk- zeit	Verletzte Ruhe- zeit	Verletzte Fahrt- strecke
A	284					96	78	10	6	2						3402 72755	2293	1095	464	80
AFG																2 300	2			
AL																2 300	2			
And																1 150	1			
B	129	107	28	10		4	3				1 20	1				1183 24773	858	620	184	3
BG	7					3										27 5450	14	15	2	
CH	6		2	4	1	21	4	3	14							274 70132	22	198	71	47
CS	4															19 2270	12	6	1	
CY																1 250				
DDR	4	4				1	1									28 1370	23	7		
DK	65	51	15	4	1	46	43	3			69 1380	62	6	1		973 199073	674	373	181	2
E	12	8	3	1		6	6									162 27160	138	14	7	7
Über- trag	511	170	48	19	2	177	152	17	20	2	70 1400	63	6	1		6071 1275693	4840	2328	912	139

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Ausw. 1980

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	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 Anz./LM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./LM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	511	770	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									458 86927	376	74	44		499	385	74	44	
H	1															7 1050	7				8	7			
I	166					30	25	5								2733 549003	1800	815	336	4	2929	1825	820	336	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	
Übertrag	958	276	183	68	3	316	244	40	25	3	72 1460	65	6	1		10535 2231902	6731	4035	1540	150	11881	7316	4264	1634	158

im Jahre 1960
Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einschlägige Verwarnungen				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	6731	4035	1540	150
Liban																1				
																150	1			
M																2				
																400	1	1		
N	3	2	1	1		2	2				4	80	4			175	125	53	12	4
																32311				
NL	332	220	96	49	5	49	46	4			168	3380	93	75	9	2277	1441	892	287	26
																522215				
P	2		2	1												16	14	2		
																2600				
PL	2	4				2	2									10	7	6	6	
																380				
R	5															23	22	3		
																4950				
RSM																5				
																680	4	1		
S	8	7	1			1	1				4	80	4			86	59	27	6	1
																14723				
ST	1	1				1	1									41	26	15	4	2
																6690				
SYR						2	2									4	4			
																650				
Übertrag	1319	570	281	110	8	373	298	44	25	3	249	5000	166	81	10	13175	8435	5032	1854	183
																2877651				

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					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
Übertrag	1311	510	283	119	8	373	298	44	25	3	249 5000	166	81	10		13775 2877651	8435	5032	1854	183	15108	9409	5440	2008	194
SU						2	2									13 495 368	13		2		15	15		2	
TR	27					5	5									58080 220	350	20	6		400	355	20	6	
YU	8					14	10									40875	174	45	29		242	184	45	29	
Summe	1346	510	283	119	8	394	315	44	25	3	249 5080	166	81	10		13776 2777651	8922	5097	1871	183	15765	9963	5595	2045	194

12. Jahre 1980

Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belohnung				Verwarungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheid				Summe			
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A						2	2				38 6135					40	38	3	1	
CH						1	1				1 100					2	2			
CS	1										2 300					3	2			
DK										4 80	15 2000					19	17	2		
E											9 1250					9	9			
F	1	1				1	1				4 600				1	6	5		1	
GR											9 1250					9	9			
I											13 2680					13	11	2		
L											4 1010					4	1	3		
MC											1 200					1	1			
N											1 150					1	1			
NL	1	1				2	1			1 20	7 950		1			10	6	4		
Über- trag	3	2				5	5			5 100	104 16625	2	3			117	102	14	2	

Annexe 5.8.1

Personenkraftverkehr Fahrzeugpersonal

Annex 5.8.2

NEDERLANDENE: Overtrædelser (efter oprindelsesland)

Art.	B	DK	D	UK	F	IRL	I	L	Tredjelande
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I alt	196	48	221	12	50	10	133	8	24

NEDERLANDENE:

Samlede antal optagne rapporter og sanktionernes størrelse i forbindelse med gods- og personbefordring, fordelt efter nationalitet

LAND	RAPPORT	Overtrædelser	Sanktioner hfl.	heraf:
NEDERLANDENE	11.101	41039	2.336.205	386 henlæggelser
BELGIEN	77	196	1.750	37 henlæggelser 31 videresendte sager
DANMARK	20	48	---	19 henlæggelser 1 videresendt sag
TYSKLAND	61	221	900	51 henlæggelser 3 videresendte sager
DET FORENEDE KONGERIGE	4	12	500	3 henlæggelser
FRANKRIG	23	50	---	17 henlæggelser 6 videresendte sager
IRLAND	3	10	---	3 henlæggelser
ITALIEN	16	133	---	15 henlæggelser 1 videresendt sag
LUXEMBOURG	1	2	---	1 henlæggelse
TREDJELANDE	8	24	200	7 henlæggelser
I ALT	11.314	41.735	2.339.555	539 henlæggelser 42 videresendte sager til de kompetente udenlandske myndig- heder

FRANKRIG: Kontrol på landevej

Nationalitet	Antal overtrædelser	Antal overtrædelser med optagelse af rapport
Frankrig	109.602	91.399
BRD	466	346
Belgien	888	731
Danmark	20	18
Det forenede Kongerige	492	204
Nederlandene	368	209
Luxembourg	55	28
Italien	1.505	1.188
Irland	49	29
Tredjelande	1.138	871
I A L T	114.613	95.023

ITALIEN

Antal overtrædelser i 1980:

Forordning (EØF) nr. 543/69							
Overtrædelse	Godstransport		Personbefordring				I ALT
	National	Udenlandsk	National	Udenlandsk	Rutekørsel	Lejlighedsvis kørsel	
Artikel 5	3.292	596	5.118	46	410	1.263	10.725
Artikel 6	2.730	168	79	36	4	-	3.017
Artikel 7 - 8	10.362	283	224	101	23	11	11.004
Artikel 11 - 12	5.449	492	201	31	6	-	6.179
Artikel 14 - 15	85.631	9.260	862	53	284	57	96.147
I ALT	107.464	10.799	6.484	267	727	1.331	127.072

(A) Kontrol på virksomheder(1) Globale indikatorer

Antal kontroller af det kørende personale	41 045
Antal kontrollerede diagramskiver (1) og hermed kørselsdage	492 546
Antal overtrædelser (2)	363 432
Antal overtrædelser med efterfølgende sagsanlæg	91 710

(1) Samtlige diagramskiver analyseret manuelt af arbejdstilsynet (transport) og i de to analysecentre (SABINE)

(2) Herunder også manipulering af viseren

(2) Fordelingen af overtrædelserne af forordning (EØF) nr. 543/69

Overskridelse af den maksimale køretid	Uafbrudt	22 290
	Daglig	44 710
	Ugentlig	4 935
	Inden for to uger	2 696
Fravær eller utilstrækkelig daglig hviletid		72 899
I A L T		147 530

FRANKRIGFordeling af overtrædelser af forordning 1463/70

Manglende opbevaring af diagramskiver	4 061
Anvendelse af skiver, der ikke var indstillet eller ikke var godkendt	2 155
Ufuldstændige oplysninger på registreringsark, da den centrale del af skiven ikke var udfyldt	5 850
Manglende indstilling af viser	203 836
I A L T	215 902

(B) Kontrol på landevej:

Antal kontroller af kørende personale	639 846
Antal kontrollerede diagramskiver og hermed kørselsdage	2 140 653
Antal overtrædelser	114 613
Antal overtrædelser med efterfølgende sagsanlæg	95 023

BILAG 9.3

Sanktioner pålagt af domstolene i løbet af 1980 (1)

Bøder

Beløb i francs	Antal	%
• under 40 F	4.280	16,1 %
• fra 41 F til 100 F	8.872	33,5 %
• fra 101 F til 160 F	4.969	18,7 %
• fra 161 F til 220 F	4.492	17 %
• over 220 F	3.898	14,7 %
	26.481	100 %

- (1) Sagsanlæg efter rapporter optaget af kontrollører fra arbejds-tilsynet (transport) og kontrollører af landtransport. Der foreligger ikke oplysninger om følgerne af rapporter optaget af andre kontrollører (som politi og gendarmeri).

DET FORENEDE KONGERIGE

Kontrollerede køretøjer (gods og personer) fordelt efter nationalitet:

UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Tredje- lande	I ALT
199,775	169	506	308	913	113	1365	11	1378	754	205,292

Antal overtrædelser:

Artikel	UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Tredje- lande	I ALT
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
I ALT	9994	5	2	4	32	9	274	1	10	43	10374

DANMARK

Overtrædelser og sanktioner idømt arbejdsgivere i 1980 i medfør af
forordning nr. 543/69

Overtrædelsens art Sanktion	Artikel 7	Artikel 11, stk. 1	Artikel 14	Artikel 15	Art. 7 og art. 11, stk. 1	I alt
Arbejdsgivere						
Skriftlig advarsel	0	1	0	0	0	1
Bøder fra 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
SAMLEDE ANTAL TRANSPORTØRER	2	16	23	2	15	58

DANMARK

Overtrædelser og sanktioner idømt chauffører i 1980 i medfør af
forordning (EØF) nr. 543/69

Overtrædelsens art Sanktion	Artikel 7	Artikel 11, stk. 1	Artikel 14	Artikel 15	Artikel 7 og artikel 11, stk. 1	1 alt
Chauffører						
Skriftlig advarsel	0	0	0	0	0	0
Bøder fra 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
SAMLEDE ANTAL CHAUFFØRER	1	14	8	1	2	51
SAMLEDE ANTAL CHAUFFØRER OG TRANSPORTØRER	3	30	31	3	42	109

DET FORENEDE KONGERIGE:

Sanktioner:

Artikel	Mundtlige advarsler	Skriftlige advarsler	Standsnng	Sagsanlæg	I alt bøder i
Art. 6	-	-	-	-	33,528
Art. 7, stk. 1	13	209	-	74	
7, stk. 2 og 3	40	762	32	566	
Art. 8	-	11	7	90	
Art. 11	3	4	23	77	
Art. 12	-	19	-	21	184,538
Art. 14, stk. 6	428	223	193	1374	
14, stk. 8	715	1025	80	3226	
14, stk. 7	2	92	-	44	
I ALT	1201	2345	335	5472	218,066