

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 15.5.2009
KOM(2009) 225 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

**Analys av sanktionerna för allvarliga överträdelser av sociallagstiftningen inom
vägtransportsektorn, enligt medlemsstaternas lagstiftning**

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Analys av sanktionerna för allvarliga överträdelser av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, enligt medlemsstaternas lagstiftning

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

Den här rapporten analyserar sanktionerna vid allvarliga överträdelser mot sociallagstiftningen för vägtransportsektorn enligt medlemsstaternas lagstiftning, såsom föreskrivs i artikel 10 i direktiv 2006/22/EG¹ om minimivillkor för genomförande sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Det handlar om överträdelserna av två förordningar. Förordning (EG) nr 561/2006² om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet innehåller mycket exakta bestämmelser om maximal körtid och minimikrav för viloperioder och raster för förare i yrkestrafik. Förordning (EEG) nr 3821/85³ om färdskrivare vid vägtransporter behandlar installation och användning av färdskrivare.

Enligt förordning (EG) nr 561/2006 ska medlemsstaterna fastställa sanktioner vid överträdelser och se till att de verkställs när det gäller båda förordningarna. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande⁴. Enligt skäl 26 i förordningen bör medlemsstaternas gemensamma regelsystem för åtgärder även omfatta möjligheten att hindra fortsatt färd med fordonet vid allvarliga överträdelser. Förordningen innehåller dock ingen definition av vad som ska betraktas som en allvarlig överträdelse.

Direktiv 2006/22/EG innehöll ursprungligen en bilaga III med en ej uttömmande förteckning över vad som ska betraktas som en överträdelse. Denna bilaga III har nyligen ersatts med en ny bilaga genom kommissionens direktiv 2009/5/EG⁵. Denna nya bilaga III innehåller riktlinjer för kategoriseringen av överträdelser av de två förordningarna.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, EUT L 102, 11.4.2006, s.1.

³ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁴ Artikel 19.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

⁵ Kommissionens direktiv 2009/5/EG av den 30 januari 2009 om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförandet av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet, EUT L 29, 31.1.2009, s.45.

Medlemsstaterna skulle meddela kommissionen de bestämmelser de fastställt om sanktioner för överträdelser av de två förordningarna⁶. När den här rapporten utarbetades hade 26 medlemsstater meddelat kommissionen sina bestämmelser. Portugal har fortfarande inte uppfyllt sina skyldigheter och är därför föremål för ett överträdelseförfarande.

2. TYP AV SANKTIONER

Det finns olika typer av sanktioner som nämns i nationella lagar och andra författningar: ekonomiska påföljder, stopp för fortsatt färd med fordon, körförbud och fängelsestraff. Sanktionerna kan också vara olika för förare och företag.

2.1. Ekonomiska sanktioner

Alla medlemsstater har infört ekonomiska sanktioner för överträdelser. Maxböterna varierar mycket mellan medlemsstaterna, från ett fast bötesbelopp på 58,23 euro i Malta till 5 000 euro eller mer i Österrike, Cypern, Tyskland och Irland. Detta betyder att maxböterna kan vara flera gånger högre i ett land än i ett annat.

Skillnaderna kan delvis förklaras av de socioekonomiska skillnaderna mellan medlemsstater, som innebär att en bötesnivå kan vara avskräckande och proportionerlig för förare och företag i ett land, men inte nödvändigtvis i ett annat. Detta resonemang kan dock inte tillämpas på t.ex. de relativt höga böterna i Spanien och Ungern.

Finland har ett unikt sätt att hantera det här, eftersom påföljden beräknas på basis av dagsböter. Dessa dagsböter viktas mot bland annat dagsinkomsten och antalet barn för den person som påföljden gäller.

2.2. Stopp för fortsatt färd med fordon

Såsom nämns ovan nämner skäl 26 i förordning (EG) nr 561/2006 uttryckligen möjligheten att hindra fortsatt färd med fordon vid allvarliga överträdelser. Denna åtgärd innebär t.ex. att man se till att föraren tar en tillräckligt lång viloperiod för att följa bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006. Den kan också förhindra att företag skaffar sig konkurrensfördelar genom att välja att inte följa förordningen och helt enkelt betala böter i stället.

Endast 15 medlemsstater har dock meddelat kommissionen att deras lagstiftning uttryckligen gör det möjligt att hindra fortsatt färd med fordon (Bulgarien, Cypern, Tjeckien, Tyskland, Danmark, Grekland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, Polen, Rumänien, Spanien, Sverige och Förenade kungariket).

2.3. Andra sanktioner

Sju medlemsstater föreskriver fängelsestraff vid allvarliga överträdelser, dock endast vid obetalda böter (Österrike, Cypern, Danmark, Frankrike, Irland, Luxemburg och Förenade kungariket).

⁶ Enligt artikel 19.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Lagstiftningen i några länder omfattar också tillfällig indragning av förarens körkort (Bulgarien, Danmark, Grekland, Italien och Förenade kungariket) eller förarkortet (Slovakien).

Flera medlemsstater tillämpar också högre eller strängare sanktioner vid upprepade eller återkommande överträdelser (Österrike, Bulgarien, Frankrike, Italien, Slovakien och Förenade kungariket). Österrikisk lagstiftning omfattar exempelvis möjligheten till fängelsestraff när en person redan straffats för en liknande överträdelse.

2.4. Sanktioner för företag

Enligt artikel 10.3 i förordning (EG) nr 561/2006 är ett transportföretag ansvarigt för överträdelser som begåtts av företagets förare, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. I de flesta medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Tyskland, Danmark, Estland, Grekland, Finland, Ungern, Irland, Italien, Litauen, Lettland, Polen, Rumänien, Slovenien, Slovakien, Sverige och Förenade kungariket) föreskriver lagstiftningen olika sanktioner för förare och företag. Sanktionerna för företag ligger på en högre nivå och är strängare för företagen än för förarna.

Enligt artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006 ska också befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare se till att avtalade transporttidsscheman följer bestämmelserna om körtid och viloperioder. Endast i ett fåtal medlemsstater nämns dessa verksamhetsutövare i transportkedjan i lagstiftningen om sanktioner (Danmark, Estland, Finland, Polen och Sverige). Olyckligtvis visar analysen av respektive lagstiftning inte hur dessa sanktioner tillämpas i praktiken.

2.5. Exterritorialitetsprincipen

Genom artikel 19.2 i förordning (EG) nr 561/2006 införs även principen om exterritorialitet: När en överträdelse upptäcks av den behöriga myndigheten i medlemsstaten, och ingen sanktion tidigare har beslutats för den överträdelsen, har den behöriga myndigheten rätt att besluta om sanktioner även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. Principen om icke-diskriminering innebär att sanktionen måste vara den samma som om överträdelsen begåtts på den berörda medlemsstatens territorium.

Principen ökar möjligheterna att se till att den sociala lagstiftningen på vägtransportområdet efterlevs. Det kan hända att transportföretag som begått en överträdelse kan föredra att betala sina böter för överträdelsen i en medlemsstat som har mycket låga böter, hellre än att riskera riktigt höga böter i en annan medlemsstat. Detta kan ge sådana företag en konkurrensfördel framför andra som följer förordningarna.

3. NATIONELLA SANKTIONSSYSTEM

Enligt de uppgifter som medlemsstaterna meddelat kommissionen finns det stora skillnader mellan de olika nationella sanktionssystemen. En grundläggande distinktion kan göras mellan de medlemsstater vars lagstiftning inte specificerar några skillnader mellan de olika överträdelserna och de medlemsstater vars lagstiftning skiljer mellan specifika överträdelser och omfattar olika sanktionsnivåer för dessa överträdelser.

3.1. System utan differentierade sanktioner

Lagstiftningen i några medlemsstater fastställer helt enkelt den högsta och ibland den lägsta nivån för de sanktioner som är tillämpliga på överträdelser i allmänhet. Detta innebär att det inte är möjligt att analysera sanktionerna för just allvarliga överträdelser. Några medlemsstater har endast meddelat kommissionen den högsta – och ibland den lägsta – sanktionsnivån. Malta har ett fastställt bötesbelopp för överträdelser (58,23 euro).

3.2. System med differentierade sanktioner

I de andra medlemsstaterna skiljer lagstiftningen mellan åtminstone några olika typer av överträdelser och tillämpar olika sanktioner för dessa. Det bör noteras att inte alla medlemsstater som tillämpar differentierade sanktioner för olika överträdelser har olika bötesnivåer för samma typer av överträdelser.

3.2.1. *Överträdelse av bestämmelserna om körtid och viloperioder i förordning (EG) nr 561/2006*

I några medlemsstater med differentierade system omfattar lagstiftningen ett detaljerat system för kategorisering av överträdelser av bestämmelserna om körtid och viloperioder enligt förordning (EG) nr 561/2006. Det finns två eller fler nivåer som tillämpas för samma typ av överträdelse och specifika böter fastställs för varje enskild nivå. Bestämmelserna föreskriver t.ex. högre böter när den dagliga körtiden överskrids med två timmar än när den överskrids med bara en timme.

Tabellen i bilaga I har upprättats på grundval av de uppgifter som inkommit till kommissionen. För medlemsstater som har differentierade sanktioner jämförs de böter som tillämpas på överträdelser av artiklarna 6–8 i förordning (EG) nr 561/2006, enligt definitionen i den nya bilaga III till direktiv 2006/22/EG.

Tabellen visar även de skillnader i bötesbelopp som tillämpas av de olika medlemsstaterna. I extrema fall kan maxböterna för enskilda överträdelser vara mer än tio gånger högre i ett land än i ett annat. Om den dagliga körtiden överskrids med mer än två timmar kan det ge böter på upp till 4 600 euro i Spanien, men på högst 400 euro i Grekland.

Nivåerna fastställs också på olika sätt i olika medlemsstater. Gränserna uttrycks i antingen minuter eller timmar eller procent. Några medlemsstater har bara två olika nivåer, t.ex. Estland, Frankrike och Slovakien. Andra har fler nivåer, t.ex. Ungern som räknar med fem olika nivåer när det gäller överskridande av den dagliga körtiden: med 5 %, med 5–10 %, med 10–15 %, med 15–20 % eller med mer än 20 %.

I spansk lagstiftning fastställs t.ex. specifika belopp för varje timmes överskridande av körtiden per två veckor, som enligt förordning (EG) nr 561/2006 begränsas till 90 timmar: en körtid på mer än 110 timmar ger 1 580 euro i böter och en körtid på mer än 111 timmar ger 1 620 euro. I båda fallen hindras också fortsatt färd med fordonet.

När bestämmelserna omfattar mer än två sanktionsnivåer kan ökningen av bötesbeloppet ske enligt antingen en linjär eller en progressiv skala. I Nederländerna är t.ex. böterna för överskridande av körtiden per vecka 110 euro per timme, medan böterna för överskridande av den dagliga körtiden med två timmar i Grekland är dubbelt så höga som böterna när de överskrids med en timme.

Belgien har ett särskilt system för fastställande av böter för överskridande av daglig körtid och oavbruten körtid, som innebär att två parametrar beaktas. När det gäller daglig körtid är det den längsta viloperioden under perioden av daglig körtid som avgör nivån på böterna. Om den dagliga körtiden överskrids med fyra timmar leder det därmed till högre böter (450 euro) när föraren har haft en oavbruten viloperiod på mindre än tre timmar än när föraren har haft en oavbruten viloperiod på sex timmar (310 euro).

När medlemsstaterna skiljer mellan överträdelser på det här sättet är det möjligt att räkna ut vad de betraktar som allvarligare överträdelser. Detta visar att medlemsstaterna inte har så olika syn på vilka överträdelser som ska betraktas som allvarligare än andra när det gäller överträdelser av bestämmelserna om körtid och vilotid, även om några mindre skillnader kan noteras. Ett exempel på dessa skillnader är att något som enligt kategoriseringen i den nya bilagan III till direktiv 2006/22/EG skulle betraktas som en mindre överträdelse av bestämmelserna om raster skulle ge lägre böter i Belgien än en mindre överträdelse av bestämmelserna om dagsvila. I Nederländerna tillämpas samma böter på båda överträdelserna, medan det i Polen finns en högre bötesnivå.

Allmänt sett är det dock självklart så att överträdelsen betraktas som allvarligare ju mer den maximala körtiden överskrids och ju mindre bestämmelserna om minsta viloperiod följs.

Skillnaderna rör i synnerhet två aspekter: De olika nivåerna på de olika sanktionerna och de bötesbelopp som fastställs för överträdelserna. Såsom anges ovan fastställs nivåerna på olika sätt, på basis av timmar/minuter eller procent. Antalet nivåer varierar också. När det gäller bötesbelopp är skillnaderna markanta, vilket visas i bilaga I.

3.2.2. *Överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85 (förordningen om färdskrivare)*

Bestämmelserna om överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 är relativt likartade i alla medlemsstater när det gäller synen på vad som är en allvarligare överträdelse. Läget är ett annat när det gäller överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85.

När medlemsstaternas lagstiftning innehåller olika kategorier av överträdelser är dessa i allmänhet väldigt olika i olika medlemsstater. Kategoriseringen skiljer sig också från den som finns i den nya bilagan III till direktiv 2006/22/EG. Den kompletterande information som lämnats av medlemsstaterna tyder på betydande skillnader, inte bara när det gäller de bötesnivåer som tillämpas utan även när det gäller hur överträdelserna kategoriseras.

Tabellen i bilaga I visar dessa kategoriseringsskillnader. För vissa överträdelser som enligt direktiv 2006/22/EG betraktas som "mycket allvarlig överträdelse" rapporterade en del medlemsstater att de tillämpar lägsta nivån av sanktioner för överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85. Ett sådant exempel är när en förare innehar mer än ett giltigt körkort (överträdelse G7 i bilaga III till direktiv 2006/22/EG). För närvarande tillämpar Estland, Bulgarien och Litauen den lägsta sanktionsnivån. Andra exempel är när omställningsanordningen på färdskrivaren inte används korrekt eller när föraren inte kan visa upp uppgifter om förarkort om han eller hon innehar ett sådant (överträdelserna G22 eller I4).

Å andra sidan tillämpar de flesta medlemsstater inte sina lägsta sanktionsnivåer på den stora majoriteten överträdelser som betraktas som mindre överträdelser enligt direktiv 2006/22/EG. När förare har med sig otillräckligt med papper för utskrifter, vilket kategoriseras som en mindre överträdelse enligt direktiv 2006/22/EG (överträdelse G5), tillämpar Ungern den högsta bötesnivån.

Endast för överträdelser som involverar bedrägeri i samband med användningen av färdskrivare (överträdelserna J1–J3) och för fall då företag inte bevarar diagramblad (överträdelserna G6 och G10) är kategoriseringen den samma i de flesta medlemsstater, i och med att högsta sanktionsnivån tillämpas på dessa mycket allvarliga överträdelser.

Precis som när det gäller förordning (EG) nr 561/2006 kan bötesbeloppen för överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85 variera mycket, och det gäller även de maxböter som tillämpas. Manipulering av färdskrivare straffas t.ex. med böter på upp till 586 euro i Litauen, men 2 460 euro i Polen, trots att maxböter tillämpas i båda länderna. I andra länder kan böterna vara ännu högre: I Spanien är böterna för sådana överträdelser 4 601 euro, i Italien upp till 6 232 euro och i Frankrike upp till 30 000 euro (och överträdelsen kan dessutom ge fängelse i upp till ett år).

När det gäller överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85 är därmed slutsatsen att bötesbeloppet för allvarliga överträdelser varierar mycket mellan olika medlemsstater och samma sak gäller för kategoriseringen, alltså definitionen av vad som betraktas som en allvarlig överträdelse.

4. SLUTSATS

Bestämmelserna om sanktioner för allvarliga överträdelser av sociallagstiftningen varierar markant mellan medlemsstaterna när det gäller typer av sanktioner, bötesnivåer och kategorisering av överträdelser.

Medan alla medlemsstater använder böter som sanktion är det inte alla som har bestämmelser som gör det möjligt att hindra fortsatt färd med fordon eller som tillämpar fängelsestraff, till exempel. I några medlemsstater är det möjligt att dra in förarens körkort eller förarkort.

Om man tittar på hur medlemsstaterna graderar de olika typerna eller nivåerna av överträdelser blir situationen ännu mer komplex. Bötesbeloppen varierar mycket mellan olika medlemsstater, i extrema fall med så mycket som 1:10. Dessa skillnader kan endast delvis förklaras av socioekonomiska skillnader som gör samma böter proportionerliga och avskräckande i ett land men inte nödvändigtvis i ett annat.

När det gäller överträdelser av bestämmelserna om körtid och viloperioder står det tämligen klart vilka överträdelser som bör betraktas som allvarligare än andra, men medlemsstaternas kategorisering av överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85 varierar i mycket. Några överträdelser betraktas som allvarliga i ett land men inte nödvändigtvis i ett annat.

De sanktioner som tillämpas på överträdelser av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3821/85 motsvarar i många medlemsstater inte gemenskapens riktlinjer för kategorisering av överträdelser, som finns i kommissionens direktiv 2009/5/EC om ändring av bilaga III till direktiv 2006/22/EG.

För förare och företag som utför internationella transporter är det därför mycket svårt att få en tydlig bild av hur allvarliga eventuella överträdelser kan vara om de bryter mot vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EEG) nr 3821/85, eftersom de sanktioner som de riskerar i de olika medlemsstaterna ger motstridiga budskap.

Kommissionen anser att denna situation, som är en följd av lagstiftarnas beslut, är otillfredsställande eftersom alla förare och företag bör ha lika konkurrensvillkor. Den nya

bilagan till direktiv 2006/22/EG, som införs genom kommissionens direktiv 2009/5/EG, ger en grund för en gemensam förståelse av vad som bör betraktas som en allvarlig överträdelse och vad som inte bör göra det. Medlemsstaterna uppmanas att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att uppnå en mer harmoniserad tillämpning av sociallagstiftningen på vägtransportområdet och se till att dessa bestämmelser följs bättre.

Kommissionen kommer att fortsätta att arbeta med denna fråga. I synnerhet kommer man att satsa på att främja en dialog mellan medlemsstaterna om de nationella tolkningarna och tillämpningarna av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn genom den kommitté som avses i förordning (EG) nr 561/2006. Detta ska ske med beaktande av gränserna för den behörighet som medlemsstaterna och andra lagstiftare har beslutat att ge kommissionen.

BILAGA I

Översikt över de böter som tillämpas för överträdelse av artiklarna 6–9 i förordning (EG) nr 561/2006 i medlemsstater med lagstiftning som omfattar olika böter för olika nivåer av överträdelser

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	MAÖ ⁷	AÖ ⁷	M Ö ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B	Körtid																
B1	Art. 6.1.	Överskriden daglig körtid (9 timmar) om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X		80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Överskriden daglig körtid (10 timmar) om förlängning medgetts	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X		80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Art. 6.2	Överskriden körtid per vecka	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60h<...<70h		X		100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X			100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

⁷ Enligt kommissionens direktiv 2009/5/EG om ändring av bilaga III till direktiv 2006/22/EG: MAÖ = mycket allvarlig överträdelse, AÖ = allvarlig överträdelse, MÖ = mindre överträdelse.

⁸ Ungern: Kategoriseringen bygger på procent och därför motsvarar kategorierna inte exakt den harmoniserade kategoriseringen.

⁹ Slovenien: Böter föreskrivs för förarna.

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE		MAÖ ⁷	AÖ ⁷	M Ö ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
B10	Art 6.3	Överskriden sammanlagd körtid under två veckor i följd	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	30 för <92, sedan +30/h	294-441	150	<991
B11			100h<...<112h30		X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h, <1100	294-441		150	<991	
B12			112h30<	X		/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100	294-441		150	<1652	
C	Raster																
C1	Art. 7	Överskriden oavbruten körtid	4h30<...<5h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h		X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991	
C3			6h<	X		120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652	
D	Viloperioder																
D1	Art 8.2.	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar) om reducerad dygnsvila inte har medgetts	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h		X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991	
D3			<8h30	X		50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980		588-1470	150	<1652	
D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7h<...<8h		X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	
D6			<7h	X		50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652	

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE		MAÖ ₇	AÖ ₇	MÖ ₇	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)	3h+8h<.. ⁹ h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3h+7h<.. ⁸ h		X		50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D9			3h+[...<7h]	X			50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Art. 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemannning	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7h<...<8h		X		/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Art. 8.6	Otillräcklig veckovila (mindre än 24 timmar)	22h<...<24h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 for > 23h, then +30/h	294-441	150	<991
D14			20h<...<22h		X		100/1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar) om reducerad veckovila inte har medgetts	42h<...<45h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 för > 44h, sedan + 30/h	294-441	150	<991
D17			36h<...<42h		X		100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

*: Beroende på vilotid

§: Beroende på de raster som tagits

‡: Vid rättsliga förfaranden är maxbeloppet 750 euro

BILAGA II

Översikt över kategoriseringen av överträdelser av förordning (EEG) nr 3821/85 i medlemsstater som inkommit med kompletterande information om de sanktioner som tillämpas för dessa överträdelser

Nr	Art	TYP AV ÖVERTRÄDELSER	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Antal kategorier enligt lagstiftningen:</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Installation av färdskrivare														
F1	3.1	Ingen typgodkänd färdskrivare har installerats och använts	MAÖ													
G		Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad														
G1	13	Färdskrivaren fungerar inte korrekt (till exempel på grund av felaktig kontroll, kalibrering eller plombering)	MAÖ													
G2		Färdskrivaren använd på felaktigt sätt (ogiltigt förarkort, avsiktligt missbruk, ...)	MAÖ													
G3	14.1	Otillräckligt antal diagramblad	AÖ													
G4		Ej godkänd typ av diagramblad	AÖ													
G5		Otillräckligt med papper för utskrifter	MÖ													
G6	14.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter	MAÖ													
G7	14.4	Föraren har fler än ett giltigt förarkort	MAÖ													
G8	14.4	Användning av ett förarkort som inte är förarens eget giltiga kort	MAÖ													
G9	14.4	Användning av ett förarkort som är skadat eller vars giltighet har gått ut	MAÖ													
G10	14.5	Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst 365 dagar	MAÖ													
G11	15.1	Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter	MÖ													
G12		Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med oläsliga uppgifter	MAÖ													
G13		Utebliven ansökan, inom 7 kalenderdagar, om ersättning av förarkort som skadats, inte fungerar på fullgott sätt, förkommit eller stulits	AÖ													
G14	15.2	Felaktig användning av diagramblad/förarkort	MAÖ													
G15		Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter	MAÖ													
G16		Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av uppgifter	MÖ													
G17		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, utan försvunna uppgifter	MÖ													
G18		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter	MAÖ													
G19		Ingen manuell inmatning trots att detta krävs	MAÖ													
G20		Fel blad eller förarkort i fel kortplats (multibemanning)	MAÖ													
G21	15.3	Den tid som registrerats på bladet överensstämmer inte med den officiella tiden i fordonets registreringsland	AÖ													
G22		Felaktig användning av omställningsanordningen	MAÖ													

¹⁰

Enligt kommissionens direktiv 2009/5/EG om ändring av bilaga III till direktiv 2006/22/EG: MAÖ = mycket allvarlig överträdelse, AÖ = allvarlig överträdelse, MÖ = mindre överträdelse.

Nr	Art	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
H		Ifylld information														
H1	15.5	Efternamn saknas på diagrambladet	MAÖ													
H2		Förnamn saknas på diagrambladet	MAÖ													
H3		Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas	AÖ													
H4		Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas	MÖ													
H5		Registreringsnummer saknas på diagrambladet	MÖ													
H6		Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet	AÖ													
H7		Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet	MÖ													
H8		Tid för fordonsbyte saknas på diagrambladet	MÖ													
H9	15.5 a	Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren	MÖ													
I		Inlämning av uppgifter														
I1	15.7	Vägran att kontrolleras	MAÖ													
I2	15.7	Kan inte visa upp uppgifter för den innevarande dagen	MAÖ													
I3		Kan inte visa upp uppgifter för de föregående 28 dagarna	MAÖ													
I4		Kan inte visa upp uppgifter om förarkort om föraren innehar ett sådant	MAÖ													
I5		Kan inte visa upp manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 28 dagarna	MAÖ													
I6		Kan inte visa upp förarkortet	MAÖ													
I7		Kan inte visa upp utskrifter som gjorts under den innevarande veckan och de föregående 28 dagarna	MAÖ													
J		Bedrägeri														
J1	15.8	Förfalska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladen, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet eller utskrifter från färdskrivaren	MAÖ													
J2		Manipulering av färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter och/eller utskrifter förfalskas	MAÖ													
J3		Fordonet har manipuleringsutrustning som gör det möjligt att förfalska uppgifter och/eller utskrifter (omkopplare/wire...)	MAÖ													
K		Driftsavbrott														
K1	16.1	Ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad	MAÖ													
K2		Ej reparerad under resans gång	AÖ													
L		Manuell inmatning för utskrifter														
L1	16.2	Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt	MAÖ													
L2		Förarkortets nummer och/eller namn och/eller körkortnummer saknas på tilläggsbladet	MAÖ													
L3		Underskrift saknas på tilläggsbladet	AÖ													
L4	16.3	Förkommet eller stulet förarkort har inte formellt rapporterats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där stölden inträffade	MAÖ													

	Mycket allvarlig överträdelse
	Allvarlig överträdelse
	Mindre överträdelse

BILAGA III

Översikt över rättsakterna i medlemsstaterna

MEDLEMS STAT	RÄTTSAKT
Österrike	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgien	Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge av den 7 maj 2007
Bulgarien	Kapitel 8 i vägtransportlagen
Cypern	Lagen om övervakning av körtid och viloperioder för förare av vissa fordon 2007 (lag 86(I)/2007)
Tjeckien	§35 i lag nr 111/1994 Coll., om vägtransporter i dess ändrade lydelse och lag nr 200/1990 Coll., om överträdelser i dess ändrade lydelse
Tyskland	Fahrpersonalgesetz (enligt ändring den 6.7.2007)
Danmark	Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport BEK nr. 328 av den 28.3.2007, jf. lovbekendtgørelse nr. 1100 av den 8.11.2006
Estland	Ändring av trafiklagen antagen av det estniska parlamentet den 20 september 2007
Grekland	Lag 3446/2006 om organisation och verksamhet för fordonstrafikkontrollmyndigheter – reformer avseende passagerartransporter och andra bestämmelser (Government Gazette 49/A)
Spanien	Resolution av den 19 april 2007 (BOE 10-05-2007) och Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Finland	Vägrafiklagen och fordonslagen
Frankrike	Överträdelser: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Brott: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Ungern	§20 (1) i lag nr 1/1988 i dess ändrade lydelse och §1 i regeringens dekret 557/2007 (III.31)
Irland	European Communities (Road Transport)(Working Conditions and Road Safety) Regulations 2008 (S.I. No. 62 of 2008)

Italien	Trafikreglerna och lag 286/2006 av den 29.11.2006
Litauen	Artiklarna 142 och 1424 i Litauens lag om administrativa förseelser
Luxemburg	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Lettland	Lagen om administrativa förseelser
Malta	Motor Vehicles (Carriage of Goods by Road) Regulations (65.19)
Netherlands	Policybestämmelser avseende böter inom ramen för lagen om arbetstid och dekretet (vägtransporter) om arbetstid (transportarbetare)
Polen	Vägtransportlagen av den 6 september 2001 Lag av den 29 juli 2005 om system med digitala färdskrivare
Portugal	Har ännu inte antagits
Rumänien	Ordonanta de guvern Nr 37/2007
Slovenia	Lag om arbetstid och obligatoriska viloperioder för personer som utför vägtransportverksamhet och om färdskrivare vid vägtransporter
Slovakien	Lag om arbetstid i transportsektorn
Sverige	Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.
Förenade kungariket	Part VI of the Transport Act 1968 (as amended)