



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.12.2001
COM(2001) 767 final

INFORME DE LA COMISIÓN

**sobre la aplicación en 1997-1998 del Reglamento (CEE) n° 3820/85
relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector
de los transportes por carretera**

**(Vigésimo informe de la Comisión sobre la aplicación de las disposiciones en materia
social en el sector de los transportes por carretera)**

INFORME DE LA COMISIÓN

sobre la aplicación en 1997-1998 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

(Vigésimo informe de la Comisión sobre la aplicación de las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera)

Índice

Resumen.....	p. 3
1. Introducción.....	p. 6
2. Iniciativas nacionales	
2.1 Medidas reglamentarias.....	p. 6
2.2 Medidas administrativas.....	p. 7
3. Sanciones	
3.1 Escalas.....	p. 7
3.2 Cambios.....	p. 8
4. Relaciones y cooperación entre Estados miembros	
4.1 Controles concertados.....	p. 9
4.2 Intercambio de información.....	p. 9
5. Cuadros sinópticos	
5.1 Controles: sinopsis.....	p. 10
5.2 Infracciones: sinopsis.....	p. 11
6. Conclusiones y observaciones	
6.1 Conclusiones y observaciones de los Estados miembros.....	p. 12
6.2 Conclusiones y observaciones de la Comisión.....	p. 15
Anexo A Cuadro de sanciones.....	p. 22
Anexo B Sinopsis de los datos recibidos de los Estados miembros	
1. Período de referencia.....	p. 23
2. Cálculo del número mínimo de controles necesarios.....	p. 23
3. Controles	
3.1 Número de controles en carretera.....	p. 24
3.2 Número de conductores sometidos a control en la empresa.....	p. 25
3.3 Número de días laborables controlados en carretera.....	p. 26
3.4 Número de días laborables controlados en la empresa.....	p. 27
4. Infracciones: número de infracciones registradas	
4.1 Artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempo de conducción.	p. 28
4.2 Artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: interrupciones.....	p. 30
4.3 Artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempos de descanso...	p. 33
4.4 Artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: horario y registro de servicio.....	p. 35

RESUMEN

En el presente informe se exponen tendencias y estadísticas relativas a las actividades de inspección y control realizadas por los Estados miembros durante el período 1997-1998 con objeto de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 sobre tiempo de conducción, interrupciones y tiempos de descanso. El informe se basa en las estadísticas presentadas por los Estados miembros y recoge sus opiniones sobre la aplicación del Reglamento.

Todos los Estados miembros facilitaron a la Comisión datos sobre el período de referencia. Algunos sólo lo hicieron ante la amenaza de que se les incoaran procedimientos de infracción. Grecia, cuyos datos no pudieron incluirse en el último informe, proporcionó información incompleta. En cambio, Austria, que había facilitado datos parciales para el anterior informe, presentó en esta ocasión estadísticas completas. En general, la presentación de los datos en el formulario normalizado ha mejorado y la información suministrada es más detallada, aunque algunos Estados miembros siguen limitándose a ofrecer cifras totales y los datos no son uniformes, lo que ha retrasado la elaboración del informe y ha dificultado una comparación rápida y eficaz de las estadísticas.

La información recibida indica que el número global de controles de la aplicación ha aumentado en la UE. Tales controles se incrementaron en la mayoría de los Estados miembros, si bien los datos facilitados por Dinamarca, Alemania y Luxemburgo muestran una disminución global del número de días laborables controlados. En general, los controles llevados a cabo en los locales de las empresas también aumentaron, mientras que el número de controles en carretera se redujo en la mayor parte de los Estados miembros.

Las operaciones de control siguieron superando por lo general el número mínimo exigido. Sólo dos países no alcanzaron el porcentaje de control del 1%: Portugal y Luxemburgo, donde ese porcentaje se situó por debajo del nivel mínimo en 1997 y 1998. La mayoría de los Estados miembros rebasó con creces la norma básica del 1%. Así, Irlanda, España y Francia alcanzaron un porcentaje superior al 2%, mientras que Alemania, con más de un 4%, posee el porcentaje de controles más elevado de la Unión Europea.

El aumento de los controles ha dado generalmente lugar a un incremento del número de infracciones detectadas. En algunos casos, empero, el aumento del número de infracciones cometidas evidencia una recopilación y comparación de estadísticas más adecuada, así como unos esfuerzos más orientados por parte de las autoridades responsables del control. En general, el número de infracciones registradas ha aumentado en Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido. Las infracciones relacionadas con el tiempo de conducción siguen siendo las más numerosas, sobrepasando a las relativas a los tiempos de descanso y a las interrupciones, que también han aumentado. Por otra parte, durante el período de referencia se registró una disminución del número de infracciones relacionadas con el horario y el registro de servicio. Cabe reconocer además que la mayor parte de los Estados miembros ha proporcionado datos más completos sobre estos tipos de infracciones. No obstante, las estadísticas del Reino Unido sobre infracciones resultan un tanto confusas, ya que incluyen las infracciones por rebasamiento de los seis períodos de conducción diarios en el total de las infracciones relativas al descanso semanal y la "conducción durante más de cuatro horas y media sin interrupción" en la sección de "interrupciones demasiado breves".

Los Estados miembros han tomado varias iniciativas: algunos de ellos, como Francia y Bélgica, contrataron a inspectores suplementarios, ofreciéndoles una formación más adecuada a fin de reforzar los servicios de control. En Finlandia se modificó la Ley sobre transporte por carretera con objeto de conferir más atribuciones a los inspectores de seguridad durante los controles realizados en colaboración con la policía. En Irlanda, las operaciones relámpago de control dejaron de limitarse al examen de los tacógrafos para abarcar una gama más amplia de actividades. Este nuevo planteamiento logró gran repercusión pública y fomentó una mayor observancia de la normativa. En el Reino Unido, además de las inspecciones de rutina, se practicaron "controles silenciosos" a fin de comprobar la observancia de los tiempos de conducción.

En los Países Bajos se han adoptado normas nacionales más estrictas sobre tiempos de conducción y de descanso en los sectores del transporte de viajeros y de mercancías. Ese país sigue prefiriendo los métodos preventivos sobre las medidas punitivas a fin de promover el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3820/85. En Francia las infracciones graves o repetidas de la normativa sobre transporte siguen sancionándose con la retirada temporal o definitiva de la copia autenticada de la licencia comunitaria o de la autorización de transporte. Además, se ha introducido la inmovilización a efectos de sanción. En Alemania se revisó la normativa relativa a la cuantía de las sanciones a principios de 1999, si bien los nuevos importes no entrarán en vigor en los 16 Estados federados al mismo tiempo. Aunque resulte difícil comparar con exactitud las cifras presentadas sobre las sanciones, es obvio que siguen existiendo grandes disparidades entre los diversos Estados miembros.

Por último, la mayoría de los Estados miembros consiguió incrementar notablemente la eficacia de los controles gracias a la modernización de los equipos informáticos de los organismos de control. Los datos suministrados también indican la necesidad de adoptar medidas que garanticen la imposición de sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias en el mercado interior.

En lo tocante a la cooperación, debe señalarse que durante el período de referencia se efectuaron periódicamente controles concertados en los Estados miembros del Benelux. También se llevaron a cabo controles coordinados entre Dinamarca, Alemania y Suecia, entre Suecia y Noruega, entre Dinamarca y Finlandia y entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda. A pesar de las mejoras observadas en este ámbito, los datos muestran que las actividades de cooperación son todavía excepcionales por cuanto, al parecer, la mayoría de los Estados miembros sólo se dedica ocasionalmente a este tipo de actividad.

En resumidas cuentas, la Comisión tiene previsto adoptar las siguientes iniciativas:

- Tomar las medidas necesarias para mejorar la transmisión de los datos.
- Examinar la conveniencia de revisar la Directiva 88/599/CEE a fin de incrementar la eficacia y la coherencia de los controles, aumentar los niveles mínimos de control y, en su caso, determinar el nivel mínimo de las sanciones correspondientes a las infracciones específicas detectadas.
- Actualizar el Reglamento (CEE) n° 3820/85¹.

¹ COM(2001)573 final de 12.10.2001. Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, presentada por la Comisión.

- Estudiar la oportunidad de introducir cambios en la normativa comunitaria, en particular ante la implantación del tacógrafo digital.
- Apoyar y fomentar la cooperación y el intercambio de información y de personal entre los Estados miembros.

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe, que abarca el período 1997-1998, es el cuarto de la serie de informes de la Comisión dedicados al Reglamento (CEE) nº 3820/85². Se basa en la información presentada por los Estados miembros en el formulario normalizado introducido de conformidad con la Decisión de la Comisión de 22 de febrero de 1993³.

Todos los Estados miembros utilizaron un formato muy similar al del formulario normalizado. Los datos son completos, aunque no siempre uniformes, salvo en el caso de Grecia, que presentó información incompleta. Portugal, los Países Bajos, Grecia, Francia, Dinamarca, Bélgica, Austria y el Reino Unido presentaron sus datos con retraso.

No obstante, la utilización del formulario normalizado ha facilitado la labor de analizar y comparar las estadísticas con las del período anterior. El informe también incluye las iniciativas notificadas por los Estados miembros, así como las últimas novedades de ámbito comunitario.

2. INICIATIVAS NACIONALES

2.1. Medidas reglamentarias

En junio de 1988 Alemania introdujo algunas modificaciones, exclusivamente de redacción, en la *Fahrpersonalgesetz* (Ley relativa al personal conductor). La última versión del *Fahrpersonalverordnung* (Reglamento relativo al personal conductor) y el Reglamento alemán de 6 de junio de 1990 relativo a los controles con arreglo a la Directiva 88/599/CEE del Consejo, de 23 de noviembre de 1988⁴, relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85⁵, fueron presentados a la Comisión para el informe de 1995-1996. Desde entonces, el Reglamento alemán sobre el personal conductor no ha sido objeto de modificaciones, mientras que el Reglamento de 6 de junio de 1990 todavía no ha sido adaptado a las disposiciones de la Directiva 88/599/CEE del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, modificada por el Reglamento (CE) nº 2135/98⁶. Las disposiciones de dicho Reglamento se aplican a los registros de tiempo de conducción y períodos de descanso de vehículos con un peso máximo autorizado comprendido entre 2,8 y 3,5 toneladas.

En Irlanda se adoptaron algunas medidas legislativas a fin de reforzar el personal de control.

En los Países Bajos se modificó la legislación nacional sobre tiempos de conducción y períodos de descanso en los sectores del transporte de viajeros y de mercancías. Se adoptaron normas nacionales más estrictas acordes con la normativa europea.

² DO L 370 de 31.12.1985, p.1.

³ DO L 72 de 25.3.1993, p. 33.

⁴ DO L 325 de 29.11.1988, p. 55.

⁵ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

⁶ DO L 274 de 9.10.1998, p. 1.

2.2 Medidas administrativas

En 1998 el Gobierno belga contrató a más inspectores. Se realizaron esfuerzos suplementarios para actualizar los ordenadores de la Dirección de Inspección (*Direction Contrôles*) y mejorar la formación de los inspectores (Reglamento A.D.R.).

En Finlandia, una modificación de la Ley de transporte por carretera, que entró en vigor el 1 de enero de 1999, confirió más atribuciones a los inspectores de seguridad durante las inspecciones efectuadas en colaboración con la policía. Además, desde principios de 1998 puede accederse directamente por ordenador a las estadísticas sobre las inspecciones efectuadas por los inspectores de seguridad. Por otra parte, desde el 15 de agosto de 1999 el Servicio de Aduanas y Guardia de Fronteras también desempeña labores de control de los tiempos de conducción y períodos de descanso de los conductores.

En Francia, las comisiones de sanciones administrativas propusieron que los inspectores jefe de policía gestionaran las sanciones impuestas a las empresas locales por incumplimiento grave o repetido de las normas de transporte, consistentes, por ejemplo, en la retirada temporal o definitiva de la copia autenticada de la licencia comunitaria o de la autorización de transporte. Así, se retiraron con carácter definitivo 163 copias de licencias comunitarias y 232 autorizaciones de transporte, y con carácter temporal 530 copias de licencias comunitarias y 257 autorizaciones de transporte. Desde el 30 de agosto de 1999 también es posible inmovilizar uno o varios vehículos.

El Gobierno francés reforzó el servicio encargado del control: el número de agentes pasó de 382 a 405 y en 1998 el número de inspectores de división aumentó a 48. El número de vehículos utilizados en las labores de inspección se incrementó a 102.

En Irlanda se adoptaron algunas medidas de ejecución para actualizar la base de datos y los programas informáticos.

En el Reino Unido, además de los controles de rutina para comprobar el número de horas de conducción, las actividades de control siguieron centrándose en determinados lugares y en empresas y conductores sospechosos. Gran parte de estas actividades se basó en datos obtenidos mediante "controles silenciosos" (6 711 controles en 1997 y 5 984 en 1998), en los que se registra el uso y la situación de un vehículo sin que el conductor lo sepa, tras lo cual se efectúa una revisión minuciosa de las fichas de los conductores para comprobar si se ha registrado toda la información. Este sistema permitió detectar las infracciones sistemáticas de las normas sobre tiempos de conducción.

3. SANCIONES

3.1 Escalas

Austria, Dinamarca, Finlandia, Irlanda y el Reino Unido facilitaron información sobre las escalas de sanciones impuestas por incumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85. Alemania remitió un cuadro muy detallado sobre la legislación nacional. En el conjunto de los Estados miembros sigue habiendo un abanico muy amplio de multas (véase Anexo A).

En Austria las multas oscilan entre 36 € y 2 180 €.

En Dinamarca se impone una multa de 54 € al conductor y de 134 € a la empresa de transporte por cada infracción de las disposiciones de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85. El importe de la multa también depende de la naturaleza y gravedad de la infracción.

En Finlandia se imponen multas al conductor y a la empresa, en función de la infracción cometida. Las infracciones se sancionan con una "multa diaria", que depende del tipo de infracción y de la gravedad de la misma. El importe de la "multa diaria" se establece en función de los ingresos de la persona sancionada y del número de personas que están a su cargo. La sanción por incumplimiento de las normas sobre períodos de conducción y de descanso va de 6 a 12 "multas diarias". Así, por ejemplo, no utilizar la hoja de registro supone 8 "multas diarias", incumplir las normas sobre el uso de las hojas de registro, 6 "multas diarias", etc.

Alemania presentó una tabla muy detallada de sanciones y multas pagaderas en el acto. Las infracciones se sancionan en función de su naturaleza y de las personas implicadas. Las multas por incumplimiento de las disposiciones sobre tiempos de conducción, períodos de descanso e interrupciones oscilan entre 15 € y 31 € en el caso de los conductores, y ascienden como mínimo a 61 € en el caso de la empresa de transporte. Las multas impuestas a los conductores que infringen las disposiciones sobre registro de los períodos de trabajo van de 15 € a 153 €, oscilando entre 153 € y 1 534 € en el caso de las empresas. La inobservancia de las disposiciones sobre horario y registro de servicio se sanciona con una multa comprendida entre 51 € y 128 € en el caso del conductor, y de 511 € como mínimo, en el de la empresa.

En Irlanda, la sanción máxima es de 1 270 € de multa o 6 meses de cárcel.

Suecia impone una multa general de 133 €.

En el Reino Unido las multas máximas que se imponen a los conductores y a quienes provocan o toleran infracciones relacionadas con los tiempos de conducción o los tacógrafos oscilan entre 315 € y 7 874 €. Desde junio de 1996 Irlanda del Norte aplica la misma multa máxima de 7 874 €. Además de una multa, los delitos de falsificación de fichas y de alteración o falsificación del precinto de un tacógrafo comportan una pena de hasta dos años de cárcel.

3.2 Cambios

De conformidad con una resolución de la oficina del Fiscal General (*College van Procureurs-generaal*), derivada de la sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de enero de 1997 (Eckehard Pastoors y Trans-Cap GmbH contra Estado belga, asunto C-29/95)⁷, los inspectores belgas ya no están autorizados a exigir el pago inmediato del depósito íntegro establecido a los conductores no residentes que opten por seguir el procedimiento penal normal.

En Francia se ha ampliado el régimen de sanciones vigente con la introducción de una sanción consistente en la inmovilización administrativa de los vehículos. Por consiguiente, desde el 30 de agosto de 1999 se puede proceder a la inmovilización de los vehículos en caso de infracción grave o repetida de las normas de transporte.

⁷ Rec. 1997, p. I-285.

En Alemania se revisó la normativa relativa a la cuantía de las sanciones a principios de 1999. Los nuevos importes no entrarán en vigor al mismo tiempo en los 16 Estados federados.

4. RELACIONES Y COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS

Aunque este epígrafe no se incluye en el formulario normalizado, algunos Estados miembros formularon observaciones sobre los controles.

4.1 Controles concertados

La Directiva 88/599/CEE, de 23 de noviembre de 1988, prevé un intercambio de información y la asistencia mutua entre los Estados miembros en relación con la aplicación de las medidas de control.

Bélgica señala que ha llevado a cabo periódicamente controles concertados con los Estados miembros colindantes y que la cooperación ha mejorado, sobre todo con los Estados miembros del Benelux.

De conformidad con el artículo 5 de la Directiva del Consejo antes mencionada, Dinamarca efectuó seis controles coordinados con Alemania y Suecia durante el período de referencia. Los controles se realizaron en vehículos de distintos Estados miembros. Se practicaron cuatro controles los días 7, 9, 14 y 16 de febrero de 1997 en Rødby Havn, y los días 19 y 26 de noviembre de 1998 se efectuaron dos controles de los vehículos que llegaban al puerto estatal de Helsingør. Se registraron 109 infracciones, 87 de ellas en relación con el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y 22 en relación con el Reglamento (CEE) nº 3821/85.

Suecia informa de que llevó a cabo controles concertados con Noruega, Dinamarca y Finlandia.

En Irlanda del Norte, los inspectores realizaron tres operaciones conjuntas de control con agentes de la República de Irlanda.

4.2 Intercambio de información

Los Estados miembros no han formulado observaciones específicas sobre este epígrafe. No obstante, en los dos últimos años los Estados miembros del Benelux han organizado periódicamente algunas reuniones para intercambiar información y personal. En Luxemburgo se creó una administración central encargada de coordinar tales actividades con el apoyo de la Comisión. Posteriormente, algunos otros países decidieron participar en esas reuniones: Francia ya acude a ellas y, más recientemente, España, Irlanda, el Reino Unido y Alemania han mostrado su interés por estas iniciativas.

5. CUADROS SINÓPTICOS

5.1 Controles: sinopsis

Número de días efectivamente controlados en proporción al número mínimo de días laborables que deben controlarse

Estado miembro	- a - Número mínimo de días laborables que deben controlarse	- b - Número de días laborables controlados (nacionales)	- c - Número de días laborables controlados (no nacionales)	- d - Número total de días laborables controlados	- e - Número de días laborables controlados en proporción al número mínimo de días que deben controlarse (d/a)
Austria	597 511	625 100	213 660	838 760	1,40
Bélgica (1)	682 000	706 921	369 053	1 075 974	1,58
Dinamarca	198 000	330 045	29 857	359 902	1,82
Finlandia (2)	211 200	345 783		345 783	1,64
Francia (3)	2 500 000	5 441 807	1 128 918	6 570 725	2,63
Alemania	3 538 238	9 079 879	5 143 663	14 223 542	4,02
Grecia (4)					
Irlanda	378 385	940 866	4 693	945 559	2,50
Italia	2 549 475	4 135 385	293 087	4 428 472	1,74
Luxemburgo	73 246	41 244	22 344	63 588	0,87
Países Bajos	550 000	716 857	69 114	785 971	1,43
Portugal	591 250	207 843	24 816	232 659	0,39
España	1 680 000	4 469 231	400 631	4 869 862	2,89
Suecia	400 000	582 300	84 310	666 610	1,67
Reino Unido	2 006 141	3 341 691	138 981	3 480 672	1,73

Notas:

- (1) En el cuadro 5.1, al igual que en los cuadros 3.1 a 3.4 del Anexo B, faltan las cifras referidas a los controles efectuados por la Gendarmería, el Ministerio de Hacienda (Aduanas) y el Ministerio de Empleo y Trabajo.
- (2) Las estadísticas no incluyen el número total de controles efectuados a no nacionales.
- (3) Francia distingue entre residentes y no residentes.
- (4) No se han incluido las cifras correspondientes a Grecia por cuanto no se prestaban a una comparación efectiva.

5.2 Infracciones: sinopsis

Número de infracciones registradas: artículos 6, 7, 8 y 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85

Desglose por Estados miembros

Estado miembro	VIAJEROS				MERCANCÍAS				Total
	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	
Austria	1 576	373	307	680	26 716	14 182	6 097	20 279	49 251
Bélgica (1)	73	105	136	241	2 583	4 698	234	4 932	7 829
Dinamarca (2)	219			-	5 140			-	5 359
Finlandia	1 316	-	1	1	6 570	1	12	13	7 900
Francia (3)									169 965
Alemania	29 921	3 921	2 559	6 480	761 966	117 214	52 863	170 077	968 444
Grecia (4)									
Irlanda (5)	265	13			6 882	256			7 416
Italia	5 264	173	304	477	42 209	1,581	364	1 945	49 895
Luxemburgo	31	-	-	-	228	417	3	420	679
Países Bajos	1 385	30	2	32	10 564	1 443	277	1 720	13 701
Portugal	659	121	35	156	4 960	463	17	480	6 255
España	8 463	394	86	480	28 806	2 257	251	2 508	40 257
Suecia	1 002	242	10	252	2 855	901	120	1 021	5 130
Reino Unido	743	9	18	27	10 998	1 429	78	1 507	13 275

Notas:

- (1) Las siguientes cifras sobre infracciones registradas no han sido incorporadas al cuadro anterior ni a los cuadros 4.1 a 4.4 al no estar convenientemente desglosadas:

Gendarmería:	12 417
Ministerio de Hacienda:	3 111
Ministerio de Empleo y Trabajo:	248
TOTAL:	15 776

- Tampoco se han incluido 6 173 infracciones registradas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85.
- (2) Dinamarca no distingue entre ciudadanos nacionales, comunitarios y de terceros países.
- (3) Francia no distingue entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes. No se han proporcionado cifras concretas sobre infracciones en el transporte de viajeros y de mercancías, pero sí datos sobre infracciones detectadas en los locales de las empresas (73 815) y en carretera (96 150).
- (4) No se han facilitado datos.
- (5) Irlanda solamente ha proporcionado datos sobre las infracciones cometidas por sus nacionales y por los ciudadanos de otros Estados miembros.

Número de infracciones registradas: artículos 6, 7, 8 y 14 del Reglamento (CEE) n° 3820/85

Desglose por categorías de infracción (incluye transporte de viajeros y mercancías, ciudadanos nacionales, comunitarios y de terceros países)

Artículo	Tipo de infracción	Número de infracciones*
6	Tiempos de conducción	530 653
7	Interrupciones	373 674
8	Períodos de descanso	431 778 **
14	Horario y registro de servicio	8 283 ***
Total		1 344 388

* Estas cifras no incluyen los datos sobre infracciones registrados por la Gendarmería, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Empleo y Trabajo de Bélgica por cuanto no estaban debidamente desglosados.

** Estas cifras también incluyen las infracciones por rebasamiento de los seis períodos de conducción diarios (artículo 6), que el Reino Unido registró en virtud del artículo 8.

*** Bélgica presentó datos referidos a 6 173 infracciones registradas con arreglo al Reglamento (CEE) n° 3821/85. Por consiguiente, tales datos no se han incluido en este cuadro.

6. CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES

6.1 Conclusiones y observaciones de los Estados miembros

Austria señala que en el período 1996-1998 se registró un aumento general del número de vehículos sujetos a las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3820/85 y del número de conductores y días controlados por las autoridades locales. El número de vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 se incrementó un 9,2%, mientras que el número de conductores y días laborables controlados en carretera aumentó un 49% y un 40,7%, respectivamente. Por otra parte, el número de infracciones registradas en 1997-1998 se incrementó un 13,5 %.

Bélgica aumentó el número de controles gracias a la contratación de nuevos inspectores. Se realizaron esfuerzos suplementarios para mejorar la utilización de los equipos informáticos de la Dirección de Inspección (*Direction des Contrôles*) y la formación de los inspectores (Reglamento A.D.R.). Las infracciones relativas al tiempo de conducción y de descanso siguen siendo las más cometidas por los conductores. Así, en 1997 representaron el 41,5% del total de infracciones, aumentando a un 45,55% en 1998.

Bélgica destaca la mejora y ampliación de la cooperación con los servicios de los Estados miembros y de terceros países. Más concretamente, la colaboración con los países del Benelux en materia de control resultó muy provechosa.

Finlandia informa de que en 1997 y 1998 el número de inspecciones fue netamente superior al nivel mínimo establecido en la Directiva 88/599/CEE. La policía móvil y los inspectores de seguridad controlaron en total 345 783 hojas de registro, lo cual significa que el porcentaje de controles en relación con el número de días laborables del período ascendió a un 1,6%.

El informe finlandés también indicaba que las estadísticas se habían recopilado con mayor eficacia que en períodos anteriores. Se logró mejorar la recogida de estadísticas por parte de los inspectores de seguridad gracias a la introducción de equipos informáticos actualizados en 1998.

Finlandia advierte de que en los controles realizados no se hizo distinción alguna entre transporte de viajeros y de mercancías. Según la información proporcionada, por cada vehículo controlado en carretera se examinaron aproximadamente tres hojas de registro, mientras que en los controles realizados en los locales de las empresas se examinaron 14 discos de tacógrafo por conductor. Las estadísticas de la policía móvil indican que el número de infracciones que dieron lugar a imputaciones fue de 845 en 1997 y de 661 en 1998. Además de estas infracciones, en estos dos años se detectaron infracciones menores que dieron pie a advertencias, pero no se registraron. Entre ellas se incluyen, sobre todo, la incorrecta utilización o la no utilización del mando de registro de tiempos.

Francia está a la espera de que se introduzca el tacógrafo digital, que contribuirá a mejorar significativamente las actividades de control de la aplicación de las disposiciones sobre tiempos de conducción y períodos de descanso del Reglamento (CEE) n° 3820/85; también representa un primer paso con miras a una revisión más sistemática y de mayor alcance de las medidas de control.

Francia señala que a finales de 1997 presentó un memorando en el que se proponía modificar el Reglamento (CEE) n° 3820/85 a fin de armonizar algunas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. El memorando proponía la revisión del citado Reglamento, abogando en particular por la reducción del tiempo máximo de conducción y el aumento del período máximo de descanso. Otras cuestiones que, según el memorando, deben volverse a examinar cuidadosamente son la reducción de las exenciones en materia de períodos de descanso y la mejora de la normativa referente a las excepciones en materia de interrupciones y tiempos de conducción diarios estándar.

En 1997 y 1998 el número de controles efectuados por las autoridades alemanas superó con creces el nivel mínimo. **Alemania** explicó que el número extraordinariamente elevado de vehículos y conductores no nacionales sometidos a control obedecía al hecho de que el volumen de tráfico de tránsito de Alemania es, con mucho, el más alto de la UE. El número total de controles en carretera se redujo ligeramente en 1997-1998, en comparación con 1995-1996 (2,7%). El número de controles de vehículos nacionales y de otros Estados miembros apenas varió, mientras que el de vehículos extracomunitarios experimentó un significativo descenso de un 20%. Un análisis más exhaustivo de estas medias indica que en 1998 los controles registraron una acusada disminución respecto de 1997 (descenso de un 39% en el caso de los vehículos alemanes, de un 23% en el de los vehículos comunitarios y de un 23% en el de los vehículos extracomunitarios). Se considera que ello obedece, al menos en parte, a la desaparición de las fronteras externas de la UE con Austria (Acuerdo de Schengen).

Alemania también destaca la disminución del número de días de conducción controlados en los locales de las empresas de transporte de viajeros. En cambio, se observan pocas variaciones en los controles efectuados en los sectores del transporte de mercancías y del transporte por cuenta propia.

En Alemania el número de infracciones detectadas en relación con el Reglamento (CEE) n° 3820/85 ha disminuido respecto de 1995-1996 (entre un 4% y un 20%). La única excepción a esta tendencia la constituyen los servicios de transporte de viajeros procedentes de países extracomunitarios y los servicios de transporte de mercancías efectuados por conductores alemanes. En definitiva, no se produjeron cambios significativos en lo que respecta a la observancia de los períodos de conducción y de descanso; por tanto, el elevado número de infracciones sigue constituyendo una grave amenaza para la seguridad vial.

Por otra parte, Alemania abogó por una solución de dimensión europea al problema que plantea la carga de la prueba contra las empresas y transportistas a fin de ofrecer mayor protección a los conductores contratados. También recomienda reelaborar el formulario normalizado al objeto de poder consignar en los futuros informes datos más pormenorizados tales como las infracciones contra el Reglamento (CEE) nº 3821/85, así como una mayor colaboración entre los Estados miembros en materia de intercambio de información.

Irlanda señala que en el período 1997-1998 se dictaron determinadas sentencias judiciales en virtud de las cuales los agentes de transportes tuvieron que volver a los locales de las empresas para proceder a interrogatorios en el marco de los procedimientos judiciales incoados. Esta labor redujo un 33% la disponibilidad de los agentes de transportes para efectuar inspecciones suplementarias en carretera. Desde 1997, las operaciones relámpago de control en carretera dejaron de limitarse al examen de los tacógrafos para abarcar una gama más amplia de actividades. Se incrementaron el número total de operaciones y el número de días dedicados a esos controles relámpago. Este nuevo planteamiento logró gran repercusión pública y fomentó una mayor observancia de la normativa. No obstante, estos controles intensivos entrañaron un descenso del número de vehículos controlados, en comparación con los controles regulares efectuados a escala nacional por los agentes de transportes dentro de sus actividades semanales. Irlanda indica también que se ha contratado a una empresa de asesoría para que actualice la base de datos y los programas informáticos.

Los Países Bajos señalan que su política de control hace mayor hincapié en la prevención que en las medidas punitivas. El R.V.I. (servicio de inspección del transporte nacional de los Países Bajos) siguió desarrollando métodos preventivos para promover el cumplimiento del Reglamento (CEE) nº 3820/85. El objetivo consistía en alcanzar un acuerdo con las empresas sobre las disposiciones por ellas adoptadas para garantizar la observancia de la normativa. El incumplimiento de ese acuerdo constituye una infracción penal. En este marco, se inspecciona cada empresa una vez como mínimo en un período de tiempo acordado. Si se detectan infracciones graves en el curso de estos controles, se incoa inmediatamente una acción penal. Si con motivo de los controles en carretera se registran infracciones que implican la redacción de un informe oficial, se inician inmediatamente procedimientos penales. Los datos basados en estas infracciones se utilizan posteriormente para realizar controles selectivos en empresas de transporte.

Suecia insiste en la necesidad de armonizar las escalas de sanciones en la UE y propone que, en caso de infracción, se inicien procedimientos penales en el país de origen del conductor. Asimismo, pide que se elabore una lista de personas de contacto en cada uno de los Estados miembros.

El Reino Unido indica que sus datos no reflejan el verdadero alcance de las actividades de control de la observancia del tiempo de conducción. Las cifras presentadas corresponden solamente a los controles efectuados en este ámbito por la Inspección de Vehículos y el Departamento de Medio Ambiente (Irlanda del Norte), ya que la policía, que se encarga de controlar el cumplimiento de la reglamentación relativa al tiempo de conducción, no ha podido facilitar datos sobre el período 1997-1998.

En sus conclusiones y observaciones, el Reino Unido también afirma que sobrepasar los seis períodos de conducción diarios equivale a infringir el período de descanso semanal, y que "conducir durante más de 4 horas y media sin interrupción" corresponde a una "interrupción demasiado breve". De este modo se evita el doble recuento, incluyendo las infracciones registradas por rebasar los seis períodos de conducción diarios en el total de infracciones por

inobservancia del período de descanso, y las infracciones por "conducir durante más de 4 horas y media sin interrupción" en la sección "Interrupciones demasiado breves".

6.2 Conclusiones y observaciones de la Comisión

El Reglamento (CEE) nº 3820/85 sigue constituyendo una base comunitaria común para el establecimiento de los tiempos máximos de conducción y de descanso para el sector del transporte por carretera. Si se aplica de forma eficaz y uniforme, puede contribuir a fomentar la seguridad vial, la eficacia del transporte y la competencia leal en la Unión Europea. La Comisión es consciente, sin embargo, de que los Estados miembros siguen teniendo ideas diferentes sobre el modo de aplicar esta normativa. Aunque todos los Estados miembros presentaron la información en un formato muy similar al del formulario normalizado, los datos siguen sin ser uniformes. De hecho, se realizan controles e inspecciones con distinta frecuencia e intensidad, a menudo por parte de diferentes autoridades que actúan al amparo de normas nacionales distintas. Asimismo, las infracciones se sancionan de diversas maneras.

La Comisión reconoce que es necesaria una mayor cooperación entre los Estados miembros a fin de establecer un planteamiento coordinado en materia de control. Se están elaborando nuevas iniciativas legislativas y, además, la Comisión seguirá supervisando la situación en todos los Estados miembros.

6.2.1 El problema de la falta de datos y de los datos incompletos sigue todavía sin resolver, a pesar de las mejoras observadas

La mayor parte de los Estados miembros presentó datos más completos. Austria y Finlandia suministraron información más detallada sobre las infracciones relativas a los artículos 6, 7, 8 y 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85. No obstante, la falta de datos puntuales y suficientemente exhaustivos sigue dificultando una comparación global. Los motivos varían de un país a otro.

Grecia facilitó para el presente informe estadísticas incompletas que no incluyen los tipos y el número de infracciones registradas, las iniciativas nacionales y las sanciones. Bélgica sigue presentando datos registrados por diversas autoridades, y no todos ellos se han recogido en el formulario normalizado. Además, Francia continúa distinguiendo entre residentes y no residentes en lugar de distinguir entre nacionales y no nacionales, lo cual puede alterar las comparaciones.

6.2.2 La mayoría de los Estados miembros ha alcanzado el nivel mínimo de controles

La cifra total de controles sigue aumentando en la UE, observándose algunas diferencias entre los Estados miembros. Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, los Países Bajos, Portugal, España, Suecia y el Reino Unido registraron un nuevo aumento, mientras que Dinamarca, Alemania y Luxemburgo experimentaron una disminución.

Los datos de Austria muestran una tendencia ascendente, que cabe atribuir ante todo al hecho de que, para el presente informe, ese país presentó información correspondiente tanto a 1997 como a 1998, mientras que para el informe anterior sólo facilitó datos relativos a 1996.

En Alemania se produjo un descenso de la actividad, si bien las operaciones de control siguieron superando con creces el nivel mínimo exigido. En Portugal el nivel de controles prácticamente no varió (de un 0,38% a un 0,39%) y, por consiguiente, sigue sin alcanzarse el

porcentaje básico del 1% del total de días trabajados. Cabe destacar que en Luxemburgo el porcentaje de control disminuyó del 1,29% al 0,87%, situándose por debajo del nivel mínimo.

En general, sin embargo, la mayoría de los Estados miembros superó con mucho el nivel básico del 1%. Irlanda y España siguen registrando un porcentaje de control superior al 2%, mientras que Francia, que no alcanzaba el 2%, logró superar ese porcentaje. Alemania, con más de un 4%, posee el porcentaje de control más alto de la Unión.

6.2.3 Las infracciones relativas al horario y al registro de servicio han disminuido, mientras que todas las demás han aumentado

Ha aumentado el número de infracciones del artículo 6 (períodos de conducción), del artículo 7 (interrupciones) y del artículo 8 (períodos de descanso). Las infracciones relativas a los tiempos de conducción se han mantenido constantes y representan una proporción significativa (39,5%) del total de infracciones registradas (38,4% en 1995-1996). En este período, el número de infracciones relativas a los tiempos de conducción continúa siendo superior al de las relacionadas con los períodos de descanso y sigue constituyendo la categoría de infracciones más importante. El número total de infracciones relacionadas con las interrupciones ha aumentado en relación con el indicado en el informe anterior. En cambio, el porcentaje de esas infracciones ha disminuido (29,4% en 1995-1996) y ahora constituye el 27,8% del total. Las infracciones relacionadas con los períodos de descanso aumentaron al 32,1% del total. Las infracciones detectadas en relación con el horario y el registro de servicio disminuyeron, pasando de un 4% en 1995-1996 a un 0,6% en 1997-1998).

Cabe reconocer que la mayor parte de los Estados miembros ha presentado datos más completos sobre estos tipos de infracciones. España facilitó para el presente informe mayor información sobre las infracciones relacionadas con el transporte de viajeros y mercancías procedentes de terceros países. Por el contrario, los datos proporcionados por el Reino Unido resultaron un tanto confusos por cuanto las cifras referentes a determinadas infracciones en relación con los tiempos de conducción se incluyeron en las correspondientes a las infracciones relativas a los períodos de descanso o a las interrupciones.

6.2.4 En la mayoría de los Estados miembros ha aumentado el número de infracciones registradas

El número de infracciones registradas ha aumentado en la UE en su conjunto. Se han observado incrementos en Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido, y descensos en otros Estados miembros.

En algunos casos, ese aumento del número de infracciones puede deberse al incremento de los controles - como, por ejemplo, en Austria y Bélgica -, mientras que, en otros, puede obedecer simplemente a una mejor recopilación y cotejo de las estadísticas. Por último, puede indicar, como ocurre en el caso de Irlanda, un esfuerzo más orientado por parte de las autoridades encargadas del control.

Los datos sobre infracciones presentados por los Estados miembros ponen de manifiesto lo siguiente: en la mayor parte de los Estados miembros en que se registró un aumento de las infracciones - como Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido - también aumentó el número total de días laborables controlados. En dos países (Alemania y Luxemburgo) se produjo un nuevo aumento de las infracciones, a

pesar del menor número de controles efectuados. Así pues, en este caso el incremento de las infracciones detectadas parece reflejar fundamentalmente el aumento global de los porcentajes de infracción. Los datos de Dinamarca muestran una disminución tanto del número de controles como del de las infracciones cometidas. En cambio, en España y en Portugal se observa que el aumento del número total de días laborables controlados dio lugar a un descenso de las infracciones registradas.

En el período 1997-1998, los Países Bajos siguieron aplicando medidas preventivas, a pesar de lo cual notificaron un incremento del número de infracciones detectadas. No obstante, el porcentaje de aumento de las infracciones es menos significativo que el porcentaje de aumento de los días laborables controlados.

En general, parece haberse producido un aumento global de las infracciones detectadas en la UE. Debe señalarse que una intensificación o reducción del número de controles no origina automáticamente un aumento o una disminución del número de infracciones registradas. La necesidad de medidas de control más eficaces y uniformes es una cuestión que la Comisión sigue examinando.

6.2.5 La capacidad de detección de infracciones varía mucho

La proporción entre el total de infracciones detectadas y el total de días laborables controlados revela una gran disparidad en la capacidad de los Estados miembros para descubrir a los potenciales infractores. En el período 1997-1998, Alemania y Austria fueron los países que tuvieron más éxito, con 6,8 y 5,9 infracciones registradas, respectivamente, por cada 100 días laborables controlados. En otros Estados miembros los índices de detección oscilan entre 1 infracción (Dinamarca, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos) y más de 2 infracciones por 100 días laborables controlados (Francia, Finlandia y Portugal). En cambio, los índices de detección registrados en Bélgica, Irlanda, España, Suecia y el Reino Unido disminuyeron por debajo del 1%.

Esta proporción sirve para indicar las ventajas que pueden derivarse del intercambio de experiencias y de la adopción de las prácticas más eficaces y adaptadas a cada país en toda la Unión Europea.

6.2.6 Se aproxima la aplicación del tacógrafo digital

El Reglamento (CE) n° 2135/98 del Consejo, adoptado el 24 de septiembre de 1998⁸, modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control y la Directiva 88/599/CEE sobre la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85. Con ello, prepara el camino para introducir el nuevo tacógrafo digital, que pasará a ser obligatorio en todos los Estados miembros a finales de 2003.

En marzo de 2000 el Comité de Adaptación del Tacógrafo, formado por representantes de los Estados miembros, los organismos de control, los interlocutores sociales y los fabricantes, aprobó un documento en el que se establecían las especificaciones del tacógrafo digital. No obstante, el 19 de septiembre de 2001 el citado Comité no pudo emitir un dictamen favorable sobre determinadas modificaciones meramente técnicas de las especificaciones ya aprobadas en marzo de 2000. A falta de dictamen, las medidas que haya que adoptar se someterán al

⁸ DO L 274 de 9.10.1998, p. 1.

Consejo, de conformidad con el procedimiento de comitología previsto en el Reglamento (CEE) nº 3821/85.

Por otra parte, se pidió al grupo de expertos en materia de control que asesoraba a la Comisión sobre el tacógrafo digital que formulara observaciones acerca de la mejor manera de hacer posible el control de las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera a través del nuevo tacógrafo. En julio de 2001 el grupo presentó a la Comisión sus conclusiones sobre una interpretación común del Reglamento (CEE) nº 3820/85, las adaptaciones necesarias derivadas del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y otros aspectos relacionados con los controles en carretera y en las empresas. La Comisión estudia actualmente las recomendaciones del grupo.

6.2.7 Se sigue afinando la interpretación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 con las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. El período abarcado llega hasta principios de 2001

En su sentencia de 28 de septiembre de 2000 en el asunto C-193/99 (G. E. Hume)⁹, el Tribunal dictaminó que el apartado 5 del artículo 8 del Reglamento debe interpretarse en el sentido de que un conductor que opta por trasladar su período de descanso semanal a la semana siguiente a aquélla que corresponda al descanso, debe tomar en esa segunda semana dos períodos de descanso semanales consecutivos sin interrupción entre ellos.

Se trataba de determinar la relación entre un período de descanso semanal que se traslada a la semana siguiente y el período de descanso semanal correspondiente a la segunda semana; a tal fin, debe tenerse presente que el apartado 5 del artículo 8 del Reglamento establece que el primero de esos períodos ha de "adscribirse" al segundo. El Tribunal constató que la comparación entre las diversas versiones lingüísticas de ese término ponía de manifiesto que el período de descanso semanal trasladado debe tomarse junto con el descanso semanal de la semana siguiente.

Por otra parte, es importante señalar que el apartado 3 del artículo 8 establece una norma general respecto de un período de descanso semanal de 45 horas que puede reducirse en determinadas circunstancias, siempre que cada reducción se compense con un tiempo de descanso equivalente tomado en conjunto antes del final de la tercera semana siguiente a aquélla de que se trate. El Tribunal señaló que el apartado 5 del artículo 8 del Reglamento autoriza el traslado del período de descanso semanal y, por tanto, constituye una excepción al régimen general que no ha de interpretarse en sentido amplio. Además, su alcance debe determinarse teniendo en cuenta las finalidades del Reglamento; a saber: la mejora de las condiciones de trabajo y el aumento de la seguridad vial. La interpretación dada a las disposiciones del apartado 5 del artículo 8 garantiza por tanto el cumplimiento de este objetivo.

⁹ Rec. 2000, p. I-7809.

6.2.8 El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas también se pronunció sobre la utilización del tacógrafo (Reglamento (CEE) n° 3821/85)

En su sentencia de 18 de enero de 2001 en el asunto C-297/99 (Skills Motor Coaches Ltd, B. J. Farmer, C. J. Burley y B. Denman)¹⁰, el Tribunal se pronunció sobre la utilización de equipos de registro en el transporte por carretera. Dictaminó que la obligación del conductor de registrar los demás tiempos de trabajo incluye los períodos empleados en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo situado en un lugar distinto del domicilio del conductor o del centro de operaciones del empresario, y los períodos de conducción en el marco de un servicio de transporte que no está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3821/85, antes de hacerse cargo de un vehículo sujeto a la aplicación del referido Reglamento.

6.2.9 Actualización del Reglamento (CEE) n° 3820/85

Tanto las autoridades nacionales competentes como las empresas de transporte por carretera han ido indicando a lo largo de los años las insuficiencias del Reglamento vigente. Por otra parte, en la reunión del Consejo de Transportes de 2 de octubre de 2000 la Comisión tomó nota de que los Estados miembros estaban unánimemente de acuerdo en introducir modificaciones de carácter técnico en el Reglamento. El Consejo solicitó por tanto a la Comisión que presentara una propuesta de modificación del Reglamento a la mayor brevedad.

Actualmente la Comisión está inmersa en la tarea de actualizar el Reglamento (CEE) n° 3820/85. El 12 de octubre de 2001 se presentó una propuesta de nuevo reglamento (documento COM (2001)573 final). El principal objetivo consiste en ofrecer un texto claro y coherente en el que se precisen, simplifiquen y actualicen las normas que figuran en el Reglamento vigente. La Comisión pretende ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento actualizando y precisando las excepciones y exenciones vigentes con objeto de reconocer la creciente participación del sector privado en ámbitos que hasta ahora eran competencia del sector público y de hacer posible el control de las disposiciones actuales a través del tacógrafo digital.

6.2.10 La Comisión también tiene como objetivo mejorar la ejecución, eficacia y uniformidad de los controles y las sanciones reforzando la Directiva 88/599/CEE

En el programa de trabajo de la Comisión está previsto reforzar la Directiva 88/599/CEE, que en la actualidad obliga a los Estados miembros a controlar el 1% de los días trabajados por los conductores a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos sobre períodos de conducción y descanso. La Comisión pretende aumentar ese porcentaje del 1%, en su caso de forma paulatina, con objeto de incrementar el número de inspecciones y la eficacia y coherencia de los controles efectuados por las autoridades competentes de los Estados miembros.

6.2.11 El Consejo ha adoptado una Posición Común sobre la introducción del tiempo de trabajo en el sector de los transportes por carretera

En noviembre de 1998 la Comisión publicó un conjunto de medidas (documento COM (98)662 final)¹¹ destinadas a incluir en el ámbito de aplicación de la Directiva 93/104/CE, de

¹⁰ Rec. 2001, p. I-573.

¹¹ DO C 43 de 17.2.1999, p. 1.

23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo¹², algunos sectores que hasta entonces estaban excluidos de él. Tras un largo debate debido a las pronunciadas diferencias existentes entre los Estados miembros, el 22 de diciembre de 2000 se logró un acuerdo político en el Consejo y se publicó una Posición Común, que se presentó al Parlamento el 23 de marzo de 2001.

La Posición Común excluye a los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la Directiva, introduciendo asimismo normas menos estrictas en materia de trabajo nocturno. El Parlamento, que terminó su segunda lectura en junio de 2001, desea que la Directiva vuelva a ser aplicable a todos los conductores y recoja la propuesta inicial de la Comisión en materia de normas sobre trabajo nocturno. En el otoño de 2001 se ha iniciado un procedimiento de conciliación entre el Consejo y el Parlamento a fin de acercar estas dos posturas.

6.2.12 Observaciones finales

Una aplicación eficaz de las normas sobre los tiempos de conducción y los períodos de descanso redundará en beneficio de todos. La Comisión sigue supervisando la evolución en este ámbito a fin de garantizar una aplicación uniforme y eficaz de las disposiciones en materia social y fomentar las buenas prácticas. Así, en su propuesta sobre el Reglamento (CEE) nº 3820/85 (documento COM (2001)573 final) prevé la creación de un comité permanente en el que puedan intercambiarse opiniones sobre la aplicación de dicho Reglamento y tomarse con rapidez las oportunas decisiones.

Asimismo, la Comisión sigue animando a todos los Estados miembros a que adopten iniciativas de cooperación y promuevan los intercambios de información y personal. Gracias a estas actividades se podrán mejorar las medidas de control y se comprenderá mejor la manera en que ha de aplicarse el Reglamento.

¹² DO L 307 de 13.12.1993, p. 18.

Estado miembro	Tipo de sanción	
	Infracciones menores	Infracciones graves
Austria	36 €	2 180 €
Bélgica	62 €	248 €
Dinamarca	Multa mínima de 54 € al conductor y de 134 € a la empresa, en función de la naturaleza y gravedad de la infracción.	
Finlandia	Las infracciones se castigan utilizando el criterio de la "multa diaria". La cuantía de esa "multa diaria" depende de los ingresos de la persona sancionada y del número de personas que están a su cargo. El número de "multas diarias" impuestas refleja la gravedad de la infracción y oscila entre 6 y 12.	
Francia	1517 € como máximo	La Ley 95-96 de 1 de febrero de 1995 estableció nuevos tipos de infracciones y aumentó las sanciones para otros. Las infracciones graves pueden comportar una multa de hasta 30 489 € y un año de cárcel.
	Las infracciones graves o repetidas pueden dar lugar a la retirada temporal o definitiva de la licencia comunitaria o de la autorización de transporte. Entre las sanciones administrativas también figura la inmovilización del vehículo.	
Alemania	Las infracciones se sancionan en función de su naturaleza y de las personas implicadas. Las multas por infracción de las disposiciones sobre tiempos de conducción, períodos de descanso e interrupciones varían de 15 € a 31 € para los conductores y ascienden a 61 € como mínimo para la empresa. Las multas impuestas a los conductores que no respetan las disposiciones sobre registro de los tiempos de conducción oscilan entre 15 € y 153 €, y las impuestas a las empresas, entre 153 € y 1 534 €. La inobservancia de las disposiciones sobre horario y registro de servicio se sanciona con una multa de 51 € a 128 € para el conductor, y de 511 € como mínimo para la empresa.	
Irlanda		1 270 € o seis meses de cárcel
Italia	16 € como mínimo	4 447 €
Países Bajos	Las multas por cada infracción de las disposiciones del Reglamento oscilan entre 45 € y 1 365 €.	
España	30 – 284 €	284– 1 388 € (primera categoría) 1 388 – 2 414 € (segunda categoría)
Suecia	Multa general de 133 €.	
Reino Unido		Las multas máximas a conductores y a quienes fomentan o toleran infracciones relativas al tiempo de conducción y al tacógrafo oscilan entre 315 € y 7 874 €. Además de la multa, la falsificación de una ficha y la alteración o falsificación de un precinto de tacógrafo están penalizados con hasta dos años de cárcel.

Nota:

La información referida a Bélgica, Italia y España se basa en las cifras facilitadas por los expertos nacionales de estos países en 1995. Los datos correspondientes a Francia y los Países Bajos son los incluidos en el anterior informe, ya que esos países no notificaron ninguna modificación de sus legislaciones. Los demás Estados miembros no han facilitado datos.

Datos estadísticos**1. Período de referencia**

Del 1 de enero de 1997 al 31 de diciembre de 1998

**2. Cálculo de los controles mínimos necesarios
(Artículo 2 de la Directiva 88/599/CEE)¹³**

Estado miembro	Número de días trabajados por conductor durante el período de referencia. - a -	Número total de vehículos sujetos al Reglamento (CEE) n° 3820/85 (media anual) - b -	Número total de días trabajados a × b - c -	Mínimo de controles (1% de c) - d -
Austria	480	124 481	59 751 120	597 511
Bélgica	440	155 000	68 200 000	682 000
Dinamarca	440	45 000	19 800 000	198 000
Finlandia	440	48 000	21 120 000	211 200
Francia	480	521 875	250 500 000	2 500 000
Alemania	480	737 133	353 823 840	3 538 238
Grecia (1)				
Irlanda (2)	460	82 258	37 838 450	378 385
Italia	390	653 712	254 947 680	2 549 475
Luxemburgo	450	16 277	7 324 650	73 246
Países Bajos	500	110 000	55 000 000	550 000
Portugal	430	137 500	59 125 000	591 250
España	480	350 000	168 000 000	1 680 000
Suecia	400	200 000	40 000 000	400 000
Reino Unido	464	432 358	200 614 112	2 006 141

⁽¹⁾ Las cifras de Grecia no se incluyeron por cuanto no hacían posible una comparación efectiva.⁽²⁾ Las cifras se refieren al número total de vehículos de mercancías de más de 1 524 kg y de vehículos de servicio público de grandes dimensiones matriculados en el Estado. Algunos de ellos pueden estar exentos de la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, si bien no se han desglosado las cifras.¹³ DO L 325 de 29.11.1988, p. 55.

3. Controles

3.1 Número de controles en carretera

Estado miembro	Tipo de transporte	CEE		Terceros países	Total no nacionales
		Nacionales	Otros Estados miembros		
Austria	Transporte de viajeros	614	145	441	586
	Transporte de mercancías	32 502	6 046	11 419	17 465
	Total (1)	97 561	37 730	26 550	64 280
Bélgica	Transporte de viajeros	4 497	4 757	225	4 982
	Transporte de mercancías	61 602	81 662	3 173	84 835
Dinamarca	Total (1)	82 170	9 115	899	10 014
Finlandia	Transporte de viajeros	2 890			
	Transporte de mercancías	69 278			
Francia (2)	Transporte de viajeros	59 750			23 473
	Transporte de mercancías	1 114 552			299 077
Alemania	Transporte de viajeros	177 775	79 257	43 953	123 210
	Transporte de mercancías	3 607 453	2 019 782	1 488 082	3 507 864
Grecia	Transporte de viajeros	1 204		440	
	Transporte de mercancías	2 132		550	
Irlanda	Transporte de viajeros	4 061	1 042	150	1 192
	Transporte de mercancías	33 190	3 731	194	3 925
	Total (1)	1 761	364	115	479
Italia	Transporte de viajeros	100 035	10 377	1 750	12 127
	Transporte de mercancías	644 880	71 424	7 947	79 371
	Total (1)	211 285	26 553	2 791	29 344
Luxemburgo	Transporte de viajeros	182	238	2	240
	Transporte de mercancías	5 004	5 643	246	5 889
Países Bajos	Transporte de viajeros	2 198	731	84	815
	Transporte de mercancías	64 296	27 743	5 999	33 742
Portugal	Transporte de viajeros	16 729	5 931	1 824	7 755
	Transporte de mercancías	94 283	18 996	2 441	21 437
	Total (1)	20 013	3 538	493	4 031
España	Transporte de viajeros	259 874	45 619	8 036	53 655
	Transporte de mercancías	953 125	158 631	17 206	175 837
Suecia	Transporte de viajeros	6 854	514	113	627
	Transporte de mercancías	111 429	22 650	4 653	27 303
	Total (1)	439	48	9	57
Reino Unido	Transporte de viajeros	45 227	3 160	425	3 585
	Transporte de mercancías	339 411	24 600	2 235	26 835

Notas:

- (1) Este total incluye las estadísticas relativas a vehículos respecto de los cuales no se distingue entre transporte de mercancías y de viajeros.
- (2) Francia no diferencia entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes.

3.2 Número de conductores controlados en los locales de las empresas

Estado miembro	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías	Transporte por cuenta propia	Transporte por cuenta ajena
Austria	1 549	13 887	3 681	11 407
Bélgica	69	7785		
Dinamarca (1)				
Finlandia	1 726	6 612	460	7878
Francia	12 951	92,855	4851	100955
Alemania	16 212	108 775	19607	-
Grecia	1 014	453	3	880
Irlanda	431	7 455	2 274	5 576
Italia	1 905	19 580	1 808	11 344
Luxemburgo	1 056	3 494	56	74
Países Bajos (2)	4 600	11 166	1 976	9 190
Portugal	186	1 674	131	1 729
España	17 326	83 267	13 873	86 720
Suecia	1 614	3 751	56	973
Reino Unido	5 091	23 818	2 711	21 093

Notas:

(1) Dinamarca no facilitó estos datos.

(2) Los datos correspondientes al transporte de mercancías representan la suma de los relativos al transporte por cuenta propia y al transporte por cuenta ajena.

3.3 Número de días laborables controlados en carretera

Estado miembro	Tipo de transporte	CEE		Terceros países	Total no nacionales
		Nacionales	Otros Estados miembros		
Austria	Transporte de viajeros Transporte de mercancías Total (1)	1 625 97 850 288 943	244 11 838 97 223	1 215 28 170 74 970	1 459 40 008 172 193
Bélgica	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	18 524 231 737	20 293 333 782	1 013 13 965	21 306 347 747
Dinamarca	Total (1)	247 037	27 160	2 697	29 857
Finlandia	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	9 080 218 092			
Francia (2)	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	187 796 3 704 736			68 288 1 060 630
Alemania	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	352 081 7 034 325	130 649 2 902 656	59 348 2 051 010	189 997 4 953 666
Grecia	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	3 984 13 104		2 070 784	2 070 784
Irlanda	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	3 563 46 980	682 3 497	230 284	912 3 781
Italia	Transporte de viajeros Transporte de mercancías Total (1)	284 225 2 187 778 407 678	26 598 110 544 42 694	3 770 99 889 9 592	30 368 210 433 52 286
Luxemburgo	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	659 16 516	874 20 610	14 846	888 21 456
Países Bajos	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	4 396 128 592	1 462 55 486	168 11 998	1 630 67 484
Portugal	Transporte de viajeros Transporte de mercancías Total (1)	17 209 98 550 30 084	5 068 12 120 1 520	2 004 3 998 106	7 072 16 118 1 626
España	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	500 368 1 741 786	84 080 268 287	16 098 32 166	100 178 300 453
Suecia	Transporte de viajeros Transporte de mercancías Total (1)	20 466 339 214 1 058	1 528 67 792 103	113 14 741 33	1 641 82 533 136
Reino Unido	Transporte de viajeros Transporte de mercancías	149 207 1 305 709	17 785 106 942	2 688 11 566	20 473 118 508

Notas:

- (1) Este total incluye las estadísticas de vehículos respecto de los cuales no se distingue (total o parcialmente) entre transporte de mercancías y de viajeros.
- (2) Francia no diferencia entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes.

3.4 Número de días laborables controlados en los locales de las empresas

Estado miembro	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías	Transporte por cuenta propia	Transporte por cuenta ajena
Austria	18 494	218 188	44 072	189 098
Bélgica	4 323	452 337		
Dinamarca	5 227	77 781	37 743	40 038
Finlandia	16 971	101 640	9 336	109 275
Francia	206 620	1 342 655	58 411	1 490 864
Alemania	238 862	1 454 611	233 561	
Grecia	16 729	2 590		
Irlanda	41 445	848 878	266 473	623 644
Italia	480 836	774 868	72 000	472 564
Luxemburgo	3 773	20 296	341	578
Países Bajos (1)	184 000	399 869	32 269	367 600
Portugal	5 989	56 011	4 340	57 660
España	338 563	1 888 514	350 678	1 876 399
Suecia	82 016	139 546	3 249	46 117
Reino Unido	381 239	1 505 536	242 368	1 263 025

Nota:

- (1) Los datos correspondientes al transporte de mercancías representan la suma de los relativos al transporte por cuenta propia y al transporte por cuenta ajena.

4. Infracciones

Número de infracciones registradas

4.1 Artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 3820/85: tiempo de conducción

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
Austria	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	422	95	72	167	11 246	6 445	2 107	8 552	11 668	8 719
Bélgica (1)	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	18	26	45	71	583	1 042	40	1 082	601	1 153
Dinamarca (2)	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	2				95				97	
Finlandia	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	174				1 965 10 4		4	4	2 139 10 4	4
Francia (3)	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas									51 886 952	10 669 48
Alemania	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	11 113 662 163	1 455 70 20	636 35 10	2 901 105 30	284 811 9 973 3 409	48 301 1 834 1 214	17 320 193 1 076	65 621 2 027 2 290	295 924 10 635 3 572	68 522 2 132 2 320
Grecia (4)	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas										
Irlanda	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	48 2 6	1 0 0		1 0 0	2 335 59 101	38 6 9		38 6 9	2 383 61 107	39 6 9

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
Italia	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	1 208 498 25	36	75	111	15 459 1 649 234	514 40 11	106 3	620 43 11	16 667 2 147 259	731 43 11
Luxemburgo	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	- - -	- - -	- - -		81 - -	151 - -	1 - -	152	81	152
Países Bajos	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	91 - -	6 - -	- - -	6	2 106 - -	543 - -	75 - -	618	2 197	624
Portugal	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	146 26 4	16 5 -	6 - -	22 5	1 304 436 -	120 30 -	10 4 -	130 34	1 450 462 4	152 39
España	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	5 925 7 92	306 - -	67 - -	373	19 262 41 531	1 767 - -	196	1 963	25 187 48 623	2,336
Suecia (5)	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	} }274 }	} } 77 }	} }3 }	} } 80 }	} } 690 }	} } 275 }	} } 37 }	} } 312 }	} } 964 }	} }392 }
Reino Unido	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	46 * 3	- * -	2 * -	2	1 998 * 107	120 * 135	3 * 10	123 145	2 044 110	125 145

Notas:

- (1) Estos datos sólo se refieren a 1997, ya que no se facilitaron datos desglosados para 1998. En el total se incluyen 1 805 infracciones registradas en 1998 (véase cuadro 5.2).
- (2) Dinamarca no presentó datos desglosados.
- (3) Francia no diferencia entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes. No se facilitaron datos desglosados sobre el transporte de mercancías y personas.
- (4) No se facilitaron datos.
- (5) Total de infracciones relativas al tiempo de conducción sin distinción.
- * Estas infracciones se han incluido en las infracciones semanales relativas a los períodos de descanso.

4.2 Artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 3820/85: interrupciones

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
Austria	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	642	123	74	197	10 267	4 633	1 635	6 268	10 909	6 465
Bélgica	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	69	66	813	1419	271246	468183	29-	497183	277255	511202
Dinamarca (1)	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	61				1 894				1 955	
Finlandia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	404241		1	1	1 166659		41	41	1 570900	51
Francia (2)	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas									} }31 751	} } 5 333
Alemania	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	3 5844 012	545326	12271	667397	106 926118 076	15 02614 162	6 4256 794	21 45120 956	110 510122 088	22 11821 353
Grecia (3)	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas										

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
Irlanda	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	74 22	6 2		6 2	1 259 305	120 37		120 37	1,333 327	126 39
Italia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	1 370 36	26 5	178 4	204 9	11 835 1 752	541 146	105 19	646 165	13 205 1 788	850 174
Luxemburgo	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	8 12	- -	- -		72 -	131 -	1 -	132	80 12	132 -
Países Bajos	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	221 -	13 -	1 -	14 -	1 326 -	73 -	11 -	84 -	1 547 -	98 -
Portugal	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	114 151	40 30	10 9	50 39	2 094 324	110 59	- 2	110 61	2 208 475	160 100
España	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	1 766 -	88 -	19 -	107 -	5 541 -	490 -	55 -	545 -	7 307 -	652 -
Suecia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	284	34	0	34	977	108	28	136	1 261	170

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
Reino Unido	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	} 147 }	} - }	} - }		} 5 188 }	} 88 }	} 4 }	} 92 }	} 5 335 }	} 92 }

Notas:

- (1) Dinamarca no presentó datos desglosados.
- (2) Francia no diferencia entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes. No se facilitaron datos desglosados sobre el transporte de mercancías y personas.
- (3) No se facilitaron datos.

4.3 Artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: períodos de descanso

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
Austria	- diario - semanal	373	128	84	212	5 203	3 104	2 355	5 459	5 576	5 671
Bélgica	- diario - semanal	32	61	70	131	849	1 888	125	2 013	881	2 144
Dinamarca (1)	- diario - semanal	156				3 151				3 307	
Finlandia	- diario - semanal	370 23				2 735 31	1	2 1	2 2	3 105 54	2 2
Francia (2)	- diario - semanal									59 300 854	8 535 106
Alemania	- diario - semanal	9 234 1 056	1 120 96	1 492 6	2 612 102	229 338 9 433	35 179 1 498	20 594 461	55 773 1 959	238 572 10 489	58 385 2 061
Grecia (3)	- diario - semanal										
Irlanda	- diario - semanal	81 15	0 0		0 0	2 634 189	37 9		37 9	2 715 204	37 9
Italia	- diario - semanal	1 213 99	17 1	47	64 1	5 212 410	267 49	110 14	377 63	6 425 509	441 64
Luxemburgo	- diario - semanal	- -	- -	- -		75 -	135 -	1 -	136 -	75	136
Países Bajos	- diario - semanal	1 073 -	11 -	1 -	12	7 132 -	827 -	191 -	1 018	8 205	1 030
Portugal	- diario - semanal	129 7	12 1	2 1	14 2	711 91	86 58	1 -	87 58	840 98	101 60

Estado miembro	Tipo de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS	Y
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	No nacionales
España	- diario	652	-	-		3 301	-	-		3 953	
	- semanal	21	-	-		130	-	-		151	
Suecia	- diario	325	128	6	134	1 101	511	51	562	1 426	696
	- semanal	47	1	0	1	87	7	4	11	134	12
Reino Unido	- diario	286	7	16	23	2 685	867	39	906	2 971	929
	-semanal (4)	250	2	-	2	1 020	219	22	241	1 270	243

Notas:

- (1) Dinamarca no presentó datos desglosados.
- (2) Francia no diferencia entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes.
- (3) No se facilitaron datos.
- (4) Estas cifras también abarcan las infracciones por rebasamiento de los seis períodos de conducción diarios.

4.4 Artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: horario y registro de servicio

Estado miembro	Tipo de infracción	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales
Austria	- defectuoso - aplicado incorrectamente	139	27	77	104
Bélgica	- defectuoso - aplicado incorrectamente (1)				
Dinamarca (2)	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Finlandia	- defectuoso - aplicado incorrectamente	52 52			
Francia (3)	- defectuoso - aplicado incorrectamente	} 426 }			} 105 }
Alemania	- defectuoso - aplicado incorrectamente	77 20	270 19	69 118	339 137
Grecia (2)	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Irlanda	- defectuoso - aplicado incorrectamente	0 17	0 4		0 4
Italia (5)	- defectuoso - aplicado incorrectamente	508 561	2 105	7	2 112
Luxemburgo	- defectuoso - aplicado incorrectamente	1 10	- -	- -	
Países Bajos	- defectuoso - aplicado incorrectamente	- -	- -	- -	
Portugal	- defectuoso - aplicado incorrectamente	37 45	3 14	- 7	3 21
España (2)	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Suecia (4)	- defectuoso - aplicado incorrectamente	} 72 }	} 2 }	} 1 }	} 3 }
Reino Unido	- defectuoso - aplicado incorrectamente	7 4	- -	- -	

Notas:

- (1) Bélgica facilitó datos referidos a las infracciones registradas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85. Por tanto, esos datos (6 173 infracciones) no se han incluido en este cuadro.
- (2) No se facilitaron datos.
- (3) Francia no diferencia entre nacionales y no nacionales, sino entre residentes y no residentes.
- (4) No se facilitaron datos desglosados.
- (5) Los datos suministrados no son completos por cuanto resultó imposible clasificar 2 040 infracciones registradas en 1997 y 3 385 en 1998. Pese a ello, estos datos se incluyen en el número total de infracciones registradas (véase cuadro 5.2).