



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 14.12.2001
COM(2001) 767 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**sull'applicazione nel biennio 1997-1998 del regolamento (CEE) n. 3820/85
sull'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su
strada**

**(20° rapporto della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore
dei trasporti su strada)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione nel biennio 1997-1998 del regolamento (CEE) n. 3820/85 sull'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

(20° rapporto della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore dei
trasporti su strada)

Indice

SOMMARIO	3
1. INTRODUZIONE	5
2. INIZIATIVE NAZIONALI	5
2.1. Misure di regolamentazione	5
2.2. Misure amministrative	5
3. SANZIONI	6
3.1. Graduazione	6
3.2. Modifiche	7
4. RELAZIONI E COOPERAZIONE TRA GLI STATI MEMBRI	7
4.1. Controlli concertati	7
4.2. Scambio di informazioni	8
5. TABELLE RIEPILOGATIVE	9
5.1. Riepilogo dei controlli	9
5.2. Riepilogo delle infrazioni	10
6. CONCLUSIONI E OSSERVAZIONI	11
6.1. Conclusioni e osservazioni degli Stati membri	11
6.2. Conclusioni e osservazioni della Commissione	13
Allegato A	19
Allegato B	20
1. Periodo di riferimento	20
2. Calcolo dei controlli minimi da effettuare	20
3. Controlli	21
3.1. Numero dei controlli su strada	21
3.2. Numero di conducenti controllati presso la sede delle imprese	22
3.3. Numero di giorni di lavoro controllati sulla strada	23
3.4. Numero di giorni di lavoro controllati presso la sede delle imprese	24
4. Infrazioni	25
4.1. Articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3820/85: periodi di guida	25
4.2. Articolo 7 del regolamento (CEE) n. 3820/85: interruzioni	28
4.3. Articolo 8 del regolamento (CEE) n. 3820/85: periodi di riposo	31
4.4. Articolo 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85: orario e registro di servizio	33

SOMMARIO

Il presente rapporto presenta le tendenze e le statistiche relative alle ispezioni e alle attività esecutive degli Stati membri nel periodo 1997-1998 con riferimento al disposto del regolamento (CEE) n. 3820/85 su i periodi di guida e di riposo e le interruzioni. Il rapporto è basato sulle statistiche trasmesse dagli Stati membri e comprende le loro vedute sull'applicazione del regolamento.

Tutti gli Stati membri hanno fornito alla Commissione i dati sul periodo in questione; alcuni soltanto dietro minaccia di una procedura di infrazione. La Grecia, per la quale non era stato possibile inserire i dati nel rapporto precedente, ha fornito informazioni incomplete. L'Austria invece, che aveva inviato la volta precedente dati parziali, ha fornito statistiche complete. In generale la presentazione dei dati nel formato standard è migliorata e le informazioni sono più dettagliate anche se alcuni Stati membri si sono ancora limitati a fornire totali generali e le loro risposte non sono uniformi. Ciò ha ritardato la compilazione del rapporto e ha impedito un raffronto completo ed efficace delle statistiche.

Le informazioni ricevute mostrano che il numero di controlli esecutivi è aumentato in generale nell'UE. La maggior parte degli Stati membri ha aumentato il numero dei controlli, ma i dati forniti da Danimarca, Germania e Lussemburgo mostrano però una riduzione generale del numero di giorni di lavoro controllati. Anche i controlli presso le imprese sono aumentati mentre sono invece diminuiti nella maggior parte degli Stati membri i controlli effettuati sulla strada.

Le operazioni di controllo dell'applicazione hanno continuato a superare in genere il numero minimo stabilito. Soltanto due paesi non hanno rispettato il tasso di controllo dell'1%: Portogallo e Lussemburgo dove il tasso di controllo è sceso al disotto del livello minimo degli anni 1997-1998. In generale la maggior parte degli Stati membri ha superato senza difficoltà il livello di base dell'1%, con Irlanda, Spagna e Francia che hanno un tasso superiore al 2% e la Germania che ha la percentuale di controlli più elevata dell'Unione, oltre il 4%.

L'aumento dei controlli ha in genere portato ad un aumento delle infrazioni accertate. In alcuni casi tuttavia, l'aumento del numero di infrazioni rispecchia una migliore raccolta e collazione statistica e indica anche uno sforzo più mirato da parte delle autorità di controllo. In generale il numero di infrazioni accertate è aumentato in Austria, Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito. Le infrazioni riguardanti i periodi di guida restano le più numerose e superano quelle relative ai periodi di riposo e alle interruzioni che sono a loro volta aumentate. Nel biennio considerato sono state inoltre accertate infrazioni in materia di orari e registri di servizio. Va detto però che quasi tutti gli Stati membri hanno fornito dati più completi su queste infrazioni. Le statistiche del Regno Unito sulle infrazioni sono risultate poco chiare in quanto comprendono infrazioni registrate per il superamento di sei periodi di guida giornalieri nel totale delle infrazioni per il resto della settimana e di "guida per più di quattro ore e mezza senza interruzione" nella sezioni "interruzioni troppo brevi".

Gli Stati membri hanno preso varie iniziative: alcuni, come la Francia e il Belgio, hanno assunto altri ispettori e ne hanno migliorato la formazione per rafforzare le autorità preposte al controllo dell'applicazione. In Finlandia una modifica alla legge sul trasporto stradale ha conferito maggiori poteri agli ispettori di sicurezza durante i controlli effettuati con la polizia. In Irlanda i controlli improvvisi sulla strada (*blitz operations*) anziché limitarsi ai controlli dei

tachigrafi, coprono ora vari aspetti. Questo nuovo approccio ha comportato una maggiore "visibilità" dei controlli e quindi una maggiore osservanza. Nel Regno Unito oltre ai controlli di *routine*, sono stati effettuati controlli indiretti (*'silent checks'*) per l'osservanza delle ore di guida da parte dei conducenti

Nei Paesi Bassi sono state adottate norme nazionali più severe sui tempi di guida e di riposo nel trasporto di passeggeri e di merci. La politica di controllo dell'applicazione continua a preferire metodi preventivi anziché misure punitive per promuovere l'osservanza al regolamento (CEE) n. 3820/85. In Francia le infrazioni di trasporto gravi o ripetute continuano ad essere sanzionate con la revoca temporanea o permanente della copia certificata della licenza comunitaria o dell'autorizzazione di trasporto. Inoltre come sanzione è stato introdotto il fermo del veicolo. In Germania la legislazione sull'entità delle sanzioni è stata riveduta all'inizio del 1999 ma i nuovi tassi non saranno attuati nello stesso tempo in tutti i 16 Länder. Malgrado la difficoltà di comparare con precisione le cifre relative alle sanzioni, è evidente che permane una grande disparità tra gli Stati membri.

Quasi tutti gli Stati membri sono infine riusciti a migliorare notevolmente l'efficienza dei controlli migliorando le apparecchiature informatiche presso gli organi esecutivi. I dati forniti mostrano anche la necessità di interventi per garantire che le sanzioni siano efficaci, proporzionate e dissuasive nel mercato interno.

Circa la cooperazione, gli Stati membri del Benelux hanno effettuato regolarmente controlli concertati nel periodo di riferimento. Si sono anche svolti controlli coordinati tra Danimarca, Germania e Svezia, tra Svezia e Norvegia, tra Danimarca e Finlandia e tra Irlanda del Nord e Irlanda. Malgrado il netto miglioramento della cooperazione, risulta dai dati che la cooperazione resta eccezionale in quasi tutti gli Stati membri che sembrano cooperare soltanto occasionalmente

Riassumendo, la Commissione intende:

- prendere le misure necessarie per migliorare la trasmissione dei dati;
- esaminare l'opportunità di una revisione della direttiva 88/599/CEE che rifletta l'efficacia e la coerenza dei controlli, aumenti i livelli minimi di controllo dell'applicazione e specifichi eventualmente un livello minimo di soluzioni per determinate infrazioni accertate;
- aggiornare il regolamento (CEE) n. 3820/85¹;
- esaminare se siano necessari altri cambiamenti alle disposizioni comunitarie in attesa dell'introduzione del tachigrafo digitale;
- sostenere e incoraggiare la cooperazione e lo scambio di informazioni e personale tra gli Stati membri.

¹ COM(2001) 573 def. del 12.10.2001 - Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto, relativo al biennio 1997-1998, è il quarto di una serie di rapporti della Commissione concernenti il regolamento (CEE) n. 3820/85² e si basa sulle informazioni fornite dagli Stati membri secondo il formulario introdotto conformemente alla decisione della Commissione del 22 febbraio 1993³.

Tutti gli Stati membri hanno presentato i dati in un formato molto simile a quello prescritto. Le risposte sono complete anche se non sempre uniformi, tranne per la Grecia che ha fornito dati incompleti. Si sono verificati ritardi nella trasmissione delle risposte nel caso di Portogallo, Paesi Bassi, Grecia, Francia, Danimarca, Belgio, Austria e Regno Unito.

L'uso del formato standard rende comunque più facile analizzare e comparare le statistiche con quelle del periodo precedente. Il rapporto presenta anche le iniziative comunicate dagli Stati membri e gli ultimi sviluppi a livello comunitario.

2. INIZIATIVE NAZIONALI

2.1. Misure di regolamentazione

Nel giugno 1998 la Germania ha apportato modifiche puramente editoriali alla legge sui conducenti (*Fahrpersonalgesetz*). L'ultima versione del regolamento sui conducenti (*Fahrpersonalverordnung*) e del regolamento tedesco del 6 giugno 1990 sui controlli ai sensi della direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988⁴, per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE⁵ è stata presentata alla Commissione per il rapporto 1995-1996. Da allora il regolamento tedesco concernente i conducenti è rimasto invariato mentre il regolamento del 6 giugno 1990 non è ancora stato adeguato alla direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988, come modificata dal regolamento (CEE) n. 2135/98⁶. Le disposizioni di questo regolamento concernono la registrazione dei periodi di guida e di riposo per i veicoli aventi un peso massimo autorizzato tra 2,8 e 3,5 tonnellate.

In Irlanda sono state adottate alcune misure legislative per aumentare il numero del personale addetto ai controlli.

Nei Paesi Bassi la legislazione nazionale sui periodi di guida e di riposo nel trasporto di passeggeri e merci è stata modificata e sono state adottate norme nazionali più severe in linea con la legislazione europea.

2.2. Misure amministrative

Nel 1998 il governo belga ha assunto nuovi ispettori e si è adoperato per aggiornare i computer della Direzione Controlli (*Direction Contrôles*) e migliorare la formazione degli ispettori (regolamento ADR).

² GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

³ GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33.

⁴ GU L 325 del 29.11.1988, pag. 55.

⁵ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

⁶ GU L 274 del 9.10.1998, pag. 1.

In Finlandia è entrata in vigore il 1° gennaio 1999 una modifica della legge sul trasporto stradale che conferisce maggiori poteri agli ispettori di sicurezza nelle ispezioni effettuate congiuntamente con la polizia. Dall'inizio del 1998 le statistiche sulle ispezioni svolte dagli ispettori di sicurezza sono inoltre direttamente accessibili via computer. A partire dal 15 agosto 1999 le dogane e il servizio di agenti alla frontiera possono anche svolgere funzioni di controllo dei tempi di guida e di riposo dei conducenti

In Francia i comitati delle sanzioni amministrative hanno proposto che i capi commissario infliggano sanzioni alle imprese locali in caso di violazioni gravi o ripetute nel trasporto, come la revoca temporanea o permanente della copia certificata della licenza comunitaria o dell'autorizzazione di trasporto. In totale sono state revocate in permanenza 163 copie di licenze comunitarie e 232 autorizzazioni di trasporto e a titolo temporaneo 530 copie di licenze comunitarie e 257 autorizzazioni di trasporto. Dal 30 agosto 1999 è anche possibile procedere al fermo di uno o più veicoli.

Il governo francese ha rafforzato le autorità preposte al controllo: il numero di agenti è stato portato da 382 a 405 e nel 1998 il numero di ispettori di divisione è salito a 48. Il numero di veicoli usati nelle ispezioni è salito a 102.

In Irlanda sono state adottate alcune misure esecutive per aggiornare la base di dati e i programmi informatici.

Nel Regno Unito, oltre ai controlli di *routine* circa l'osservanza delle ore di guida, il controllo dell'applicazione continua ad essere particolarmente attento in determinate località e nei confronti di conducenti e operatori sospetti. Molte di queste attività hanno comportato informazioni raccolte mediante controlli indiretti (*silent checks*) (6 711 controlli nel 1997 e 5 984 controlli nel 1998). Si tratta di controlli dell'uso e della localizzazione del veicolo attuati all'insaputa del conducente e seguiti da un controllo approfondito dei documenti del conducente per verificare la corrispondenza delle informazioni registrate. Questo metodo è servito ad accertare abusi sistematici delle regole sul periodo di guida.

3. SANZIONI

3.1. Graduazione

Cinque Stati membri (Austria, Danimarca, Finlandia, Irlanda e Regno Unito) hanno trasmesso informazioni sulla graduazione delle sanzioni previste per le violazioni del regolamento (CEE) n. 3820/85. La Germania ha trasmesso una tabella molto dettagliata concernente la legislazione nazionale. Negli Stati membri le sanzioni comunque non sono ancora omogenee (cfr. allegato A).

In Austria le ammende variano tra 36 e 2 180 €.

In Danimarca, per ogni infrazione alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e n. 3821/85, l'ammenda comminata al conducente è di 54 € e alla società di 134 €. L'importo dell'ammenda dipende anche dal tipo e dalla gravità dell'infrazione.

In Finlandia le sanzioni sono comminate al conducente e al datore di lavoro, a seconda dell'infrazione. Le infrazioni sono punite con "ammende giornaliere", la somma delle quali dipende dal tipo di infrazione e rispecchia la gravità della medesima. L'importo di una "ammenda giornaliera" dipende dal reddito del soggetto e dal numero di dipendenti. Le sanzioni di infrazione ai regolamenti sui periodi di guida e di riposo variano

da 6 a 12 "ammende giornaliere". Per esempio il mancato uso del foglio di registrazione è sanzionato con 8 "ammende giornaliere" il mancato rispetto delle disposizioni sull'uso dei fogli di registrazione con 6, ecc.

La Germania ha fornito uno schema molto dettagliato delle sanzioni e delle ammende sul posto. Le infrazioni sono punite a seconda del tipo e delle persone coinvolte. Le ammende per violazione delle disposizioni sui tempi di guida, di riposo e sull'interruzione variano da 15 a 31 € per i conducenti e sono come minimo di 61 € per il datore di lavoro. Le ammende per i guidatori che non rispettano la disposizione sulla registrazione dei periodi di lavoro variano da 15 a 153 € e per i datori di lavoro da 153 a 1 534 €. La violazione delle disposizioni sull'orario e il registro di servizio è punita con un'ammenda da 51 a 128 € per il conducente e di 511 € (minimo) per il datore di lavoro.

In Irlanda l'ammenda massima è di 1 270 € e/o 6 mesi di pena detentiva.

La Svezia applica un'ammenda generale di 133 €.

Nel Regno Unito le ammende massime per i conducenti e per coloro che impongono o permettono al conducente di commettere infrazioni rispetto al periodo di guida e ai tachigrafi variano da 315 a 7 874 €. Dal giugno 1996 anche in Irlanda del Nord vige la stessa ammenda massima di 7 874 €. Oltre alla sanzione pecuniaria, la falsificazione dei documenti di registrazione e l'alterazione o la manipolazione di un tachigrafo comportano una pena detentiva fino a due anni.

3.2. Modifiche

Sulla base di una decisione dell'ufficio del procuratore generale (*College van Procureurs-generaal*), a seguito della sentenza della Corte di giustizia del 23 gennaio 1997, (Eckehard Pastoors e Trans-Cap GmbH contro Regno del Belgio, causa C-29/95)⁷, gli ispettori belgi non sono più autorizzati ad esigere il pagamento immediato del deposito integrale stabilito dai conducenti non residenti che optano per il procedimento penale normale.

In Francia l'attuale sistema di sanzioni è stato ampliato con l'introduzione del fermo amministrativo dei veicoli. Di conseguenza, a partire dal 30 agosto 1999 è possibile procedere al fermo dei veicoli in caso di violazioni di trasporto gravi o ripetute.

La legislazione tedesca in materia di sanzioni è stata riveduta all'inizio del 1999. I nuovi tassi non saranno attuati contemporaneamente in tutti i 16 Länder.

4. RELAZIONI E COOPERAZIONE TRA GLI STATI MEMBRI

Benché questo titolo non figuri nel formulario modello, alcuni Stati membri hanno espresso osservazioni sui controlli.

4.1. Controlli concertati

La direttiva 88/599/CEE del 23 novembre 1988 prevede lo scambio di informazioni e di reciproca assistenza tra gli Stati membri in materia di applicazione dei controlli di attuazione.

⁷ Racc. 1997, pag. I-285.

Il Belgio ha notificato che con gli Stati membri confinanti si svolgono periodicamente controlli concertati e che è migliorata la cooperazione con gli Stati membri del Benelux.

Conformemente all'articolo 5 della direttiva del Consiglio sopra menzionata, la Danimarca ha effettuato nel periodo di riferimento sei controlli coordinati con la Germania e la Svezia. I controlli sono stati eseguiti su veicoli di diversi Stati membri. Quattro controlli hanno avuto luogo nei giorni 7, 9, 14 e 16 febbraio 1997 a Rødby Havn e due controlli sono stati effettuati il 19 e il 26 novembre 1998 su veicoli in arrivo al porto di Helsingør. Sono state registrate 109 infrazioni di cui 87 rispetto al regolamento (CEE) n. 3820/85 e 22 rispetto al regolamento (CEE) n. 3821/85.

La Svezia ha riferito che sono stati effettuati controlli concertati con la Norvegia, la Danimarca e la Finlandia.

In Irlanda del Nord sono state effettuate tre operazioni di controlli esecutivi cui ha partecipato anche personale addetto dell'Irlanda.

4.2. Scambio di informazioni

Gli Stati membri non hanno formulato per questa voce osservazioni particolari. Negli ultimi due anni comunque gli Stati membri del Benelux hanno periodicamente organizzato delle riunioni per lo scambio di informazioni e di personale. Con il sostegno della Commissione è stato creato a Lussemburgo un centro amministrativo per coordinare tali attività. Successivamente alcuni altri paesi hanno deciso di partecipare a queste riunioni: la Francia lo ha già fatto mentre, più recentemente, la Spagna, l'Irlanda, il Regno Unito e la Germania hanno manifestato interesse per queste iniziative.

5. TABELLE RIEPILOGATIVE

5.1. Riepilogo dei controlli

Numero di giorni di lavoro effettivamente controllati rispetto al numero minimo stabilito

Stato membro	- a - Numero minimo di giorni lavorativi da controllare	- b - Numero di giorni lavorativi controllati (nazionali)	- c - Numero di giorni lavorativi controllati (stranieri)	- d - Numero totale di giorni lavorativi controllati	- e - Numero di giorni lavorativi controllati in proporzione al numero minimo di giorni da controllare (giorni/anno)
Austria	597 511	625 100	213 660	838 760	1,40
Belgio (1)	682 000	706 921	369 053	1 075 974	1,58
Danimarca	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
Germania	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
Lussemburgo	73 246	41 244	22 344	63 588	0,87
Paesi Bassi	550 000	716 857	69 114	785 971	1,43
Portogallo	591 250	207 843	24 816	232 659	0,39
Spagna	1 680 000	4 469 231	400 631	4 869 862	2,89
Svezia	400 000	582 300	84 310	666 610	1,67
Regno Unito	2 006 141	3 341 691	138 981	3 480 672	1,73

Nota:

- (1) In questa tabella, come anche nelle tabelle da 3.1 a 3.4 dell'allegato B, mancano le cifre relative ai controlli espletati dalla gendarmeria, dal ministero delle Finanze (Dogane) e dal ministero dell'Occupazione e del lavoro.
- (2) Le statistiche non comprendono il numero totale di controlli sugli stranieri.
- (3) La Francia distingue tra residenti e non residenti.
- (4) Le cifre per la Grecia non sono state incluse in quanto non consentivano una comparazione effettiva.

5.2 Riepilogo delle infrazioni

Numero di infrazioni accertate: articoli 6, 7, 8 e 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85 Ripartizione per Stato membro

Stato membro	PASSEGGERI				MERCİ				Totale
	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	
Austria	1 576	373	307	680	26 716	14 182	6 097	20 279	49 251
Belgio (1)	73	105	136	241	2 583	4 698	234	4 932	7 829
Danimarca (2)			219	-			5 140	-	5 359
Finlandia	1 316	-	1	1	6 570	1	12	13	7 900
Francia (3)									169 965
Germania	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
Lussemburgo	31	-	-	-	228	417	3	420	679
Paesi Bassi	1 385	30	2	32	10 564	1 443	277	1 720	13 701
Portogallo	659	121	35	156	4 960	463	17	480	6 255
Spagna	8 463	394	86	480	28 806	2 257	251	2 508	40 257
Svezia	1 002	242	10	252	2 855	901	120	1 021	5 130
Regno Unito	743	9	18	27	10 998	1 429	78	1 507	13 275

Nota:

(1) Le cifre seguenti sulle infrazioni registrate non sono state incluse nella tabella di cui sopra bensì nelle tabelle da 4.1 a 4.4 in quanto non erano disponibili in forma disaggregata:

gendarmeria:	12 417
ministero delle Finanze:	3 111
ministero dell'Occupazione e del lavoro:	248
TOTALE:	15 776

Anche 6 173 infrazioni registrate rispetto al regolamento (CEE) n. 3821/85 non sono state incluse.

(2) La Danimarca non distingue tra cittadini nazionali, comunitari e stranieri e di paesi terzi.

(3) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri, bensì fa una differenza tra residenti e non residenti. Non include cifre dettagliate sulle infrazioni relative a passeggeri e merci ma fornisce dati sulle infrazioni accertate presso le imprese (73 815) e su quelle accertate sulla strada (96 150).

(4) Dati non forniti.

(5) L'Irlanda fornisce soltanto cifre sulle infrazioni relative a cittadini nazionali e di altri Stati membri.

Numero di infrazioni accertate: articoli 6, 7, 8 e 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85

Ripartizione per categoria di infrazione (compresi passeggeri e merci, cittadini nazionali, della CEE e di paesi terzi)

Articolo	Tipo di infrazione	Numero di infrazioni *
6	Periodi di guida	530 653
7	Interruzioni	373 674
8	Periodi di riposo	431 778 **
14	Orario e registro di servizio	8 283 ***
Totale		1 344 388

* Queste cifre non comprendono i dati sulle infrazioni registrate dalla Gendarmeria, dal ministero delle Finanze e dal ministero dell'Occupazione e del lavoro in Belgio in quanto non disponibili in forma disaggregata.

** Le cifre comprendono anche infrazioni per il superamento di sei periodi di guida giornalieri (articolo 6) registrate dal Regno Unito in relazione all'articolo 8.

*** Il Belgio ha fornito dati concernenti 6 173 infrazioni registrate ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85. Queste cifre non sono quindi state incluse nella tabella.

6. CONCLUSIONI E OSSERVAZIONI

6.1. Conclusioni e osservazioni degli Stati membri

L'**Austria** ha comunicato che nel periodo 1996-1998 vi è stato un aumento generale del numero di veicoli cui si applica il regolamento (CEE) n. 3820/85 e del numero di conducenti e giorni lavorativi controllati dalle autorità locali. Il numero di veicoli cui si applica il regolamento (CEE) n. 3820/85 è aumentato del 9,2% mentre il numero di conducenti e giorni lavorativi controllati sulla strada è aumentato rispettivamente del 49% e del 40,7%. Il numero di infrazioni registrate nel biennio 1997-1998 è aumentato del 13,5%.

Il **Belgio** ha aumentato il numero di controlli assumendo nuovi ispettori. Uno sforzo supplementare è stato compiuto per migliorare l'uso degli strumenti informatici alla Direzione Controlli e per la formazione degli ispettori (regolamento ADR). Le infrazioni dei periodi di guida e di riposo restano la voce più importante per i conducenti: la percentuale di infrazioni registrate è salita dal 41,5% nel 1997 al 45,55% nel 1998 rispetto al totale delle infrazioni.

Il Belgio ha sottolineato il miglioramento e l'ampliamento della cooperazione con i servizi degli Stati membri e dei paesi terzi: La collaborazione con i paesi del Benelux è stata particolarmente fruttuosa.

La **Finlandia** ha comunicato che nel periodo 1997-1998 il numero di ispezioni ha nettamente superato il livello minimo stabilito dalla direttiva 88/599/CEE. La polizia stradale e gli ispettori di sicurezza hanno controllato complessivamente 345 783 schede di registrazione; ciò significa una percentuale di controlli rispetto a quello dei giorni lavorativi durante tale periodo dell'1,6%.

La Finlandia ha anche sottolineato che i dati statistici sono stati raccolti con maggiore efficienza rispetto al passato. Grazie all'introduzione di hardware aggiornato nel 1998 è stato possibile migliorare la raccolta di statistiche da parte degli ispettori di sicurezza.

La Finlandia ha segnalato che i controlli effettuati non fanno distinzioni tra trasporto di merci e di passeggeri. Secondo le informazioni fornite, per ciascun veicolo controllato sulla strada sono stati esaminati tre fogli di registrazione e nei controlli presso la sede delle imprese sono stati esaminati 14 dischi di tachigrafi per conducente. Le statistiche della polizia stradale indicano che nel 1997 e nel 1998 sono state registrate rispettivamente 845 e 661 infrazioni

che hanno portato ad un'incriminazione. Oltre a queste infrazioni, in ambedue gli anni sono state contestate infrazioni minori, punite con il pagamento di una cauzione, ma che non sono state registrate. Tra queste infrazioni figuravano in genere l'abuso o il mancato uso del sistema di registrazione del periodo.

La **Francia** sta per introdurre il tachigrafo digitale che significherà un importante miglioramento per controllare l'attuazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 per i periodi di guida e di riposo; si tratta della prima tappa di un riesame più sistematico e di ampia portata delle misure di controllo dell'attuazione.

La Francia ha ricordato la presentazione alla fine del 1997 di un memorandum contenente proposte di modifica del regolamento (CEE) n. 3820/85 per armonizzare alcune disposizioni legislative e sociali in materia di trasporto stradale. In tale documento era auspicata la revisione di detto regolamento, in particolar modo la riduzione del periodo massimo di guida e l'aumento del periodo massimo di riposo. Secondo il documento bisognerebbe riesaminare attentamente altri aspetti come la riduzione delle deroghe sui periodi di riposo e l'opportunità di migliori disposizioni in materia di eccezione ai periodi di guida e di riposo giornalieri standard.

Nel biennio 1997-1998 il numero di controlli effettuati dalle autorità tedesche ha nettamente superato la soglia minima. La **Germania** ha spiegato che il numero particolarmente elevato di veicoli e conducenti stranieri controllati è dovuto al fatto che la Germania registra il più alto volume di traffico di transito nell'UE. Il numero totale di controlli sulla strada è leggermente diminuito nel biennio 1997-1998 rispetto al 1995-1996 (2,7%). Il numero di controlli dei veicoli nazionali e di quelli di altri Stati membri è rimasto praticamente invariato mentre vi è stata una forte riduzione dei controlli (20%) sui veicoli non-UE. Un'attenta analisi di queste medie ha mostrato un brusco declino dei controlli nel 1998 rispetto al 1997 (39% per i veicoli tedeschi, 23% per i veicoli UE e 23% per i veicoli non-UE). Ciò si ritiene dovuto in parte alla scomparsa delle frontiere esterne dell'UE con l'Austria (accordo di Schengen).

La Germania ha anche sottolineato la diminuzione del numero di giorni lavorativi controllati presso la sede delle imprese di trasporto passeggeri. Vi sono state invece poche variazioni nei controlli relativi al trasporto merci e al trasporto per conto proprio.

In Germania il numero di infrazioni accertate ai sensi del regolamento (CEE) n. 3820/85 è diminuito rispetto al biennio 1995-1996 (diminuzione compresa tra il 4 e il 20%). L'unica eccezione a questa tendenza sono stati i servizi passeggeri da paesi non-UE e i servizi merci con conducenti tedeschi. Riassumendo, non vi sono state variazioni significative circa l'osservanza dei periodi di guida e di riposo, ossia il grande numero di infrazioni continua a rappresentare un notevole pericolo per la sicurezza stradale.

La Germania ha inoltre auspicato una soluzione europea al problema dell'onere della prova nei confronti di datori di lavoro/spedizionieri per fornire una migliore protezione ai conducenti salariati e raccomanda altresì una rielaborazione del modulo standard di raccolta dati per potervi includere in futuro più dettagli, ad esempio infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85 e una collaborazione tra gli Stati membri relativamente allo scambio di informazioni.

L'**Irlanda** ha sottolineato che nel biennio 1997-1998 i tribunali si sono pronunciati più volte e i funzionari hanno quindi dovuto ritornare nelle sedi degli operatori per effettuare interviste con riferimento ai procedimenti penali avviati. Ciò ha ridotto del 33% la disponibilità del personale per ispezioni supplementari sulla strada. Dal 1997 vi è stata un'evoluzione da

controlli improvvisi (*blitz operations*) sulla strada a controlli per l'esame dei tachigrafi e successivamente a controlli polivalenti. Vi è stato un aumento del numero totale di operazioni e del numero di giorni dedicati a questi controlli improvvisi. Questo nuovo approccio ha permesso di sensibilizzare il pubblico e di migliorare quindi l'osservanza. L'intensità di questi controlli ha però ridotto il numero di veicoli controllati rispetto ai controlli effettuati periodicamente su scala nazionale da parte degli addetti nell'ambito dei loro compiti settimanali. L'Irlanda ha anche comunicato di avere assunto un consulente per aggiornare la base dati e i programmi informatici.

I **Paesi Bassi** hanno fatto presente che la loro politica di controllo mira più alla prevenzione che alla repressione. L'ispettorato nazionale dei trasporti (RVI) ha continuato a sviluppare metodi preventivi per promuovere l'osservanza del regolamento (CEE) n. 3820/85, con l'obiettivo di raggiungere un accordo con le imprese circa le disposizioni da esse adottate per garantirne l'osservanza. L'inadempimento dell'accordo costituisce un'infrazione passibile di sanzioni penali. In questo contesto, ogni impresa è ispezionata almeno una volta entro un periodo concordato. Se nel corso di tali controlli sono riscontrate gravi infrazioni, è avviata immediatamente un'azione penale. Se nel corso dei controlli sulla strada sono accertate infrazioni che richiedono la stesura di un rapporto ufficiale, sono immediatamente avviati i procedimenti penali. I dati su queste infrazioni sono poi usati per effettuare controlli mirati presso le imprese.

La **Svezia** ha sottolineato la necessità di armonizzare l'entità delle ammende nell'UE e proposto che in caso di infrazione, i procedimenti penali siano avviati nel paese del conducente. Ha anche chiesto di elaborare un elenco di persone di contatto in ciascuno Stato membro.

Il **Regno Unito** ha sottolineato che i suoi dati non rispecchiano la reale portata dei controlli sul rispetto dei periodi di guida in quanto concernono soltanto i controlli effettuati dall'ispettorato dei veicoli e dal ministero dell'Ambiente (Irlanda del Nord) e la polizia che è preposta al controllo dei regolamenti sulle ore di guida non ha potuto fornire in tempo i dati sul biennio 1997-1998.

Nelle sue conclusioni e osservazioni il Regno Unito ha ribadito che il superamento dei sei periodi di guida giornalieri equivale esattamente all'inosservanza del riposo settimanale e che il fatto di guidare per più di quattro ore e mezza senza una pausa corrisponde a "interruzioni troppo brevi". Di conseguenza ha evitato un doppio conteggio inserendo le infrazioni registrate per il superamento dei sei periodi di guida giornalieri nel totale delle infrazioni al riposo settimanale e le infrazioni per "periodo di guida superiore a quattro ore e mezza senza interruzione" nella sezione "interruzioni troppo brevi".

6.2. Conclusioni e osservazioni della Commissione

Il regolamento (CEE) n. 3820/85 continua a fornire una base comunitaria comune per stabilire i periodi massimi di guida e di riposo per gli operatori del trasporto stradale. Se applicato in modo efficace e uniforme, può aumentare la sicurezza sulle strade, l'efficienza dei trasporti e l'equa concorrenza nell'Unione. La Commissione è però consapevole del fatto che gli Stati membri hanno opinioni diverse circa l'attuazione di questa legislazione. Malgrado tutti gli Stati membri abbiano fornito informazioni in un formato molto prossimo a quello standard, i dati non sono ancora uniformi. I controlli e le ispezioni sono effettuati secondo gradi di intensità e frequenza diversi, da autorità a loro volta diverse che spesso operano in ottemperanza a disposizioni nazionali differenti. Anche le infrazioni sono sanzionate in maniera diversa.

La Commissione riconosce la necessità di una maggiore cooperazione tra gli Stati membri per garantire un approccio coordinato nel controllo dell'attuazione. Sono in preparazione nuove iniziative legislative e la Commissione continuerà a seguire la situazione in tutti gli Stati membri.

6.2.1. Problema ancora aperto della mancanza di dati e di dati incompleti

La maggior parte degli Stati membri ha fornito dati più dettagliati. L'Austria e la Finlandia hanno comunicato informazioni più precise sulle infrazioni ai sensi degli articoli 6, 7, 8 e 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85. La mancanza di dati forniti in maniera tempestiva e sufficientemente dettagliati continua però ad ostacolare la comparazione. I motivi variano da un paese all'altro.

Per l'attuale rapporto la Grecia ha fornito statistiche incomplete che non comprendono i tipi e il numero delle infrazioni registrate, le iniziative nazionali e le sanzioni. Il Belgio continua a fornire dati registrati da autorità diverse che non sono stati tutti raccolti secondo il formato standard. La Francia continua a fare una distinzione tra cittadini residenti e non residenti anziché tra cittadini nazionali e cittadini stranieri e ciò ostacola la comparazione.

6.2.2. La maggior parte degli Stati membri ha rispettato il livello minimo di controlli

Il numero di controlli effettuati continua ad aumentare nell'UE, pur con alcune differenze tra gli Stati membri. Austria, Belgio, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito hanno registrato un ulteriore incremento mentre in Danimarca, Germania e Lussemburgo vi è stata una diminuzione delle attività di controllo.

I dati dell'Austria indicano una tendenza all'aumento, dovuta essenzialmente al fatto che nell'attuale rapporto l'Austria ha fornito informazioni concernenti sia il 1997 che il 1998 mentre il rapporto precedente conteneva soltanto dati per il 1996.

In Germania vi è stata una diminuzione delle attività di controllo anche se gli interventi sono restati nettamente superiori alla soglia minima prescritta. Per il Portogallo la situazione è rimasta praticamente invariata (dallo 0,38% allo 0,39%) ma rimane comunque al disotto del livello di base dell'1% del totale dei giorni lavorativi controllati. È interessante notare che il Lussemburgo ha diminuito la sua percentuale di controlli dall'1,29% allo 0,87% e si situa quindi al disotto del livello minimo.

In generale tuttavia quasi tutti gli Stati membri hanno superato senza problemi la soglia minima dell'1%. Irlanda e Spagna mantengono una percentuale di controlli superiore al 2%; la Francia ha aumentato il livello di controlli da meno del 2% a oltre il 2%. La Germania registra la percentuale di controlli più elevata dell'Unione: più del 4%.

6.2.3. Le infrazioni alle disposizioni sull'orario di servizio e sul registro di servizio sono diminuite mentre tutte le altre sono aumentate

Vi è stato un aumento del numero di infrazioni all'articolo 6 (periodo di guida), all'articolo 7 (interruzioni) e all'articolo 8 (periodi di riposo). Le infrazioni ai periodi di guida continuano a rappresentare una percentuale significativa (39,5%) del totale delle infrazioni registrate (38,4% nel biennio 1995-1996). Nel periodo considerato il numero di infrazioni ai periodi di guida continua a superare quello concernente i periodi di riposo e rappresenta sempre la categoria con il numero di infrazioni più elevato. Le infrazioni registrate con riferimento alle interruzioni sono analoghe in numero totale a quelle accertate nel rapporto precedente. La percentuale di tali infrazioni è invece diminuita (29,4% nel biennio 1995-1996) e rappresenta

ora il 27,8% del totale. Le infrazioni relative ai periodi di riposo sono salite al 32,1% del totale. Vi è stata una diminuzione delle infrazioni accertate concernenti l'orario di servizio e il registro di servizio (dal 4% nel biennio 1995-1996 allo 0,6% nel biennio 1997-1998).

Quasi tutti gli Stati membri hanno fornito dati più completi su queste infrazioni. Per il presente rapporto la Spagna ha fornito maggiori informazioni sulle infrazioni relative al trasporto di passeggeri e merci da paesi terzi. Invece i dati presentati dal Regno Unito hanno provocato una certa confusione in quanto le cifre concernenti alcune infrazioni ai periodi di guida sono state considerate come infrazioni ai periodi di riposo o alle interruzioni.

6.2.4. Nella maggior parte degli Stati membri è aumentato il numero delle infrazioni accertate

Globalmente il numero delle infrazioni registrate nell'UE è aumentato; Austria, Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito hanno registrato un aumento delle infrazioni, gli altri Stati membri una diminuzione.

In alcuni casi l'aumento del numero di infrazioni commesse può rispecchiare l'aumento del numero di controlli (cfr. Austria e Belgio); in altri casi (Finlandia) può semplicemente essere indice di una migliore raccolta e collazione delle statistiche; per l'Irlanda può anche indicare uno sforzo più mirato da parte delle autorità preposte ai controlli dell'attuazione.

I dati sulle infrazioni forniti dagli Stati membri rivelano quanto segue: in quasi tutti gli Stati membri dove il numero di infrazioni è aumentato (Austria, Belgio, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito), è anche aumentato il numero totale di giorni lavorativi controllati. In due paesi (Germania e Lussemburgo) malgrado un numero minore di controlli, le infrazioni sono aumentate. Questo aumento sembra riflettere soprattutto un aumento generale delle percentuali di infrazione. I dati della Danimarca rivelano una diminuzione sia del numero di controlli che delle infrazioni commesse. In Spagna e in Portogallo invece, un aumento del numero totale di giorni lavorativi controllati ha portato ad una diminuzione delle infrazioni registrate.

Nel biennio 1997-1998 i Paesi Bassi hanno continuato la loro politica di misure preventive registrando tuttavia un aumento del numero di infrazioni accertate. L'aumento della percentuale di infrazioni è stato però meno significativo rispetto a quello dei giorni lavorativi controllati.

In generale il numero di infrazioni accertate nell'UE sembra globalmente in aumento. Va sottolineato che un'intensificazione o una riduzione dei controlli non comporta automaticamente un aumento o una diminuzione del numero di infrazioni accertate. La necessità di controlli più efficaci e uniformi è un punto che la Commissione continua a tener presente.

6.2.5. Grande variabilità delle percentuali di accertamento delle infrazioni

Il rapporto tra numero totale di infrazioni accertate e numero totale di giorni lavorativi controllati rivela notevoli disparità nella capacità degli Stati membri di individuare i potenziali trasgressori. Nel biennio 1997-1998 la Germania e l'Austria hanno conseguito i risultati migliori, rispettivamente con 6,8 e 5,9 infrazioni accertate per ogni 100 giorni lavorativi controllati. In altri Stati membri il livello di accertamento varia tra una infrazione (Danimarca, Italia, Lussemburgo e Paesi Bassi) e più di due infrazioni per 100 giorni

lavorativi (Francia, Finlandia e Portogallo). La percentuale di successo registrata in Belgio, Irlanda, Spagna, Svezia e Regno Unito è invece scesa al disotto dell'1%.

Questo rapporto serve ad indicare i vantaggi che potrebbero derivare da uno scambio di esperienze e dall'adozione di metodi più efficaci e appropriati a livello nazionale in tutta l'Unione.

6.2.6. L'applicazione del tachigrafo digitale è prossima

Il regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio, adottato il 24 settembre 1998⁸ modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988, sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 e del regolamento (CEE) n. 3821/85. Spiana la strada all'introduzione del nuovo tachigrafo digitale che diventerà obbligatorio in tutti gli Stati membri alla fine del 2003.

Nel marzo 2000 il comitato sull'adeguamento del tachigrafo composto da rappresentanti degli Stati membri, organi di controllo dell'attuazione, parti sociali e fabbricanti, ha approvato un documento sulle specifiche del tachigrafo digitale. Il 19 settembre 2001 il Comitato non è stato però in grado di esprimere un parere favorevole su alcune modifiche di natura meramente tecnica apportate alle specifiche già adottate nel marzo 2000. In mancanza di parere, le misure da prendere sono sottoposte al Consiglio, conformemente alla procedura di comitato prevista dal regolamento (CEE) n. 3821/85.

Il gruppo di esperti in materia di controllo dell'attuazione che ha assistito la Commissione per il tachigrafo digitale è stato anche incaricato di formulare osservazioni sui nessi tra l'attuale legislazione sociale nel settore del trasporto stradale e il nuovo tachigrafo. Il gruppo ha presentato le sue conclusioni alla Commissione nel luglio 2001 su un'interpretazione comune del regolamento (CEE) n. 3820/85, i necessari adeguamenti per il regolamento (CEE) n. 3821/85 e altri aspetti correlati concernenti i controlli sulla strada e presso le imprese. La Commissione sta esaminando le raccomandazioni del gruppo.

6.2.7. L'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 continua ad essere chiarita dalla giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee (aggiornamento all'inizio del 2001)

Il 28 settembre 2000 - nella causa C-193/99, G.E. Hume⁹ - la Corte si è pronunciata relativamente all'articolo 8, paragrafo 5 del regolamento affermando che esso va interpretato nel senso che un conducente che decida di rinviare il suo periodo di riposo settimanale alla settimana successiva a quella per cui il riposo settimanale è dovuto, deve prendere due periodi di riposo settimanale, consecutivamente e senza interruzioni tra esse in tale seconda settimana.

Si trattava di determinare il rapporto tra un periodo di riposo settimanale rinviato alla settimana successiva e il periodo di riposo settimanale per la seconda settimana; a tal fine va tenuto presente che l'articolo 8, paragrafo 5 del regolamento stabilisce che il primo di questi periodi sia "collegato" (*added on to*) al secondo. La Corte ha osservato che il raffronto tra le varie versioni linguistiche di questo termine mostra che il periodo di riposo settimanale

⁸ GUL 274 del 9.10.1998, pag. 1.

⁹ Racc. 2000, pag. I-7809.

rinvio deve essere preso insieme al periodo di riposo settimanale per la settimana successiva.

Va anche rilevato che l'articolo 8, paragrafo 3 contiene una regola generale per un periodo di riposo settimanale di 45 ore che può essere ridotto in alcune circostanze, a condizione che ciascuna riduzione sia compensata da un riposo equivalente preso *en bloc* prima della fine della terza settimana successiva alla settimana in questione. La Corte ha sottolineato che l'articolo 8, paragrafo 5 del regolamento consente di rinviare il periodo di riposo settimanale e costituisce quindi una deroga al regime generale che non va interpretata in senso ampio. Il campo di applicazione deve inoltre essere determinato alla luce delle finalità del regolamento, ossia migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Tale interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 5 garantisce quindi il rispetto di questo obiettivo.

6.2.8. La Corte di giustizia delle Comunità europee si è anche pronunciata sull'uso del tachigrafo (regolamento (CEE) n. 3821/85).

Nella sua sentenza del 18 gennaio 2001 - *Skills Motor Coaches Ltd., B.J. Farmer, C.J. Burley e B. Denman*, causa C-297/99¹⁰ - la Corte si è pronunciata sull'uso dell'apparecchio di controllo nel trasporto stradale affermando che l'obbligo per il conducente di registrare tutti gli altri tempi di lavoro comprende anche i periodi di tempo impiegati dal conducente per gli spostamenti necessari alla presa in consegna di un veicolo soggetto all'obbligo di utilizzazione dell'apparecchio di controllo e situato in un luogo diverso da quello in cui egli abita o ha sede il suo datore di lavoro e i periodi di tempo impiegati dal conducente per effettuare servizi di trasporto non soggetti all'obbligo di utilizzazione dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85.

6.2.9. Aggiornamento del regolamento (CEE) n. 3820/85

Nel corso degli anni sia le autorità nazionali competenti che l'industria del trasporto stradale hanno sottolineato le debolezze dell'attuale regolamento. Alla riunione del Consiglio Trasporti del 2 ottobre 2000 la Commissione ha inoltre preso nota dell'accordo unanime tra gli Stati membri circa la necessità di apportare modifiche tecniche al regolamento. Il Consiglio ha quindi chiesto alla Commissione di presentare una proposta di modifica del regolamento il più presto possibile.

La Commissione sta lavorando all'aggiornamento del regolamento (CEE) n. 3820/85. Il 12 ottobre 2001 è stata presentata una proposta di nuovo regolamento (COM(2001) 573 def.). L'obiettivo principale è fornire un testo chiaro e coerente nel quale le regole attualmente figuranti nel regolamento siano precisate, semplificate e aggiornate. La Commissione intende ampliare il campo di applicazione del regolamento aggiornando e precisando gli esoneri e le deroghe attuali (a riconoscimento del crescente ruolo del settore privato in campi prima di competenza di quello pubblico) e rendere le disposizioni attuali compatibili sotto il profilo informatico per il tachigrafo digitale.

6.2.10. La Commissione intende anche migliorare il controllo dell'attuazione, l'efficacia e l'uniformità dei controlli e delle sanzioni rafforzando la direttiva 88/599/CEE

Nell'ambito del programma di lavoro della Commissione figura il rafforzamento della direttiva 88/599/CEE che obbliga attualmente gli Stati membri a verificare l'1% dei giorni di lavoro dei conducenti per verificare l'osservanza dei requisiti sui periodi di guida e di riposo.

¹⁰ Racc. 2001, pag. I-573.

La Commissione prevede di aumentare gradualmente questa percentuale dell'1% per aumentare il numero di ispezioni e rafforzare l'efficacia e la coerenza dei controlli eseguiti dalle autorità competenti degli Stati membri.

6.2.11. Il Consiglio ha adottato una posizione comune sull'introduzione dell'orario di lavoro per il settore del trasporto stradale

Nel novembre 1998 la Commissione ha pubblicato un pacchetto di misure (COM(98) 662)¹¹ per inserire nel campo di applicazione della direttiva 93/104/CE del 23 novembre 1993¹² concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, alcuni settori attualmente esclusi. Dopo un lungo dibattito, a causa della disparità di vedute tra gli Stati membri, il 22 dicembre 2000 è stato raggiunto al Consiglio un accordo politico ed è stata pubblicata una posizione comune che è stata presentata al Parlamento il 23 marzo 2001.

La posizione comune esclude dal campo di applicazione della direttiva i lavoratori indipendenti e introduce anche disposizioni meno severe sul periodo notturno. Il Parlamento ha completato la sua seconda lettura nel giugno 2001 e desidera includere nuovamente tutti i conducenti e la proposta iniziale della Commissione concernente le disposizioni sul lavoro notturno. Nell'autunno 2001 è iniziata una procedura di conciliazione tra il Consiglio e il Parlamento per ravvicinare queste due posizioni.

6.2.12. Osservazioni finali

L'efficace applicazione delle disposizioni sui periodi di guida e di riposo è nell'interesse di tutti. La Commissione continua a seguire gli sviluppi del settore per garantire un'attuazione uniforme ed efficace della legislazione sociale e incoraggiare la buona prassi. Nella sua proposta (COM(2001) 573 def.) sul regolamento (CEE) n. 3820/85 essa prevede un comitato permanente dove sia possibile procedere ad uno scambio di vedute sull'applicazione del regolamento e prendere delle decisioni con rapidità.

La Commissione continua anche ad incoraggiare tutti gli Stati membri ad adottare iniziative di cooperazione e a promuovere lo scambio di informazioni e di personale. Queste azioni contribuiranno a migliorare i controlli esecutivi e faciliteranno la comprensione dell'applicazione del regolamento.

¹¹ GU C 43 del 17.2.1999, pag. 1.

¹² GU L 307 del 13.12.1993, pag. 18.

ALLEGATO A

Stato membro	Tipo di sanzione	
	Infrazioni lievi	Infrazioni gravi
Austria	36 €	2 180 €
Belgio	62 €	248 €
Danimarca	Ammenda variabile in funzione del tipo e della gravità dell'infrazione (minimo 54 € per il conducente e 134 € per l'impresa).	
Finlandia	Le infrazioni sono sanzionabili secondo il criterio della "ammenda giornaliera". Il numero di ammende giornaliere comminate riflette la gravità dell'infrazione e varia tra 6 e 12.	
Francia	Massimo di 1 517 €	La legge 95-96 del 1° febbraio 1995 ha stabilito nuovi tipi di infrazione e ha aumentato le sanzioni per altre. Infrazioni gravi possono comportare un'ammenda fino a 30 489 € e un anno di pena detentiva.
	Infrazioni gravi o ripetute possono portare alla revoca temporanea o permanente della licenza comunitaria o dell'autorizzazione di trasporto. Il fermo del veicolo è anche una sanzione amministrativa.	
Germania	Le infrazioni sono sanzionate secondo il tipo e le persone coinvolte. Le ammende per infrazioni delle disposizioni sui periodi di guida e di riposo e sulle interruzioni variano da 15 € a 31 € per il personale di guida e per il datore di lavoro è prevista un'ammenda di 61 € (minimo). Le ammende per i conducenti che non rispettano la disposizione sulla registrazione dei tempi di guida vanno da 15 a 153 € e per i datori di lavoro da 153 a 1 534 €. Le infrazioni delle disposizioni sull'orario di servizio e sul registro di servizio sono punite con un'ammenda da 51 a 128 € per il conducente e un'ammenda di 511 € (minimo) per il datore di lavoro.	
Irlanda		1 270 € e/o sei mesi di pena detentiva
Italia	Minimo 16 €	4 447 €
Paesi Bassi	Sono previste ammende per ogni violazione di una disposizione del regolamento da 45 a 1 365 €.	
Spagna	30–284 €	284–1 388 € (prima categoria) 1 388–2 414 € (seconda categoria)
Svezia	Ammenda generale di 133 €.	
Regno Unito		Le ammende massime per i conducenti e per coloro che inducono o autorizzano un conducente a violare le norme sulle ore di guida e sul tachigrafo vanno da 315 a 7 874 €. Oltre ad un'ammenda, la falsificazione dei documenti di registrazione e l'alterazione o manomissione di un sigillo su un tachigrafo comportano una pena detentiva fino a due anni.

Nota:

I dati per Belgio, Italia e Spagna si basano su cifre fornite dagli esperti nazionali di questi paesi nel 1995. Le cifre per Francia e Paesi Bassi sono quelle registrate nei rapporti precedenti in quanto questi paesi non hanno comunicato alcuna variazione legislativa. I dati degli altri Stati membri non sono stati forniti.

Dati statistici**1. PERIODO DI RIFERIMENTO****Dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 1998****2. CALCOLO DEI CONTROLLI MINIMI DA EFFETTUARE****(articolo 2 della direttiva 88/599/CEE)¹³**

Stato membro	Numero di giorni di lavoro effettivo per conducente nel periodo di riferimento	Numero totale di veicoli soggetti al regolamento (CEE) n. 3820/85 (media annua)	Numero totale di giorni di lavoro effettivo $a \times b$	Controlli minimi (1% di c)
	- a -	- b -	- c -	- d -
Austria	480	124 481	59 751 120	597 511
Belgio	440	155 000	68 200 000	682 000
Danimarca	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
Germania	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
Lussemburgo	450	16 277	7 324 650	73 246
Paesi Bassi	500	110 000	55 000 000	550 000
Portogallo	430	137 500	59 125 000	591 250
Spagna	480	350 000	168 000 000	1 680 000
Svezia	400	200 000	40 000 000	400 000
Regno Unito	464	432 358	200 614 112	2 006 141

- (1) I dati sulla Grecia non sono stati inclusi in quanto non permettevano una comparazione efficace.
- (2) Le cifre si riferiscono al numero totale di veicoli utilitari di massa superiore a 1 524 kg e ai veicoli di trasporto pubblico di grandi dimensioni registrati nello Stato. Alcuni di questi veicoli sono esenti dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85. Non è però disponibile una ripartizione delle cifre.

¹³ GU L 325 del 29.11.1988, pag. 55.

3. CONTROLLI

3.1 Numero dei controlli su strada

Stato membro	Tipo di trasporto	CEE		Paesi terzi	Totale stranieri
		Cittadini nazionali	Cittadini di altri Stati membri		
Austria	trasporto passeggeri	614	145	441	586
	trasporto merci	32 502	6 046	11 419	17 465
	numero totale (1)	97 561	37 730	26 550	64 280
Belgio	trasporto passeggeri	4 497	4 757	225	4 982
	trasporto merci	61 602	81 662	3 173	84 835
Danimarca	numero totale (1)	82 170	9 115	899	10 014
Finlandia	trasporto passeggeri	2 890			
	trasporto merci	69 278			
Francia (2)	trasporto passeggeri	59 750			23 473
	trasporto merci	1 114 552			299 077
Germania	trasporto passeggeri	177 775	79 257	43 953	123 210
	trasporto merci	3 607 453	2 019 782	1 488 082	3 507 864
Grecia	trasporto passeggeri	1 204		440	
	trasporto merci	2 132		550	
Irlanda	trasporto passeggeri	4 061	1 042	150	1 192
	trasporto merci	33 190	3 731	194	3 925
	numero totale (1)	1 761	364	115	479
Italia	trasporto passeggeri	100 035	10 377	1 750	12 127
	trasporto merci	644 880	71 424	7 947	79 371
	numero totale (1)	211 285	26 553	2 791	29 344
Lussemburgo	trasporto passeggeri	182	238	2	240
	trasporto merci	5 004	5 643	246	5 889
Paesi Bassi	trasporto passeggeri	2 198	731	84	815
	trasporto merci	64 296	27 743	5 999	33 742
Portogallo	trasporto passeggeri	16 729	5 931	1 824	7 755
	trasporto merci	94 283	18 996	2 441	21 437
	numero totale (1)	20 013	3 538	493	4 031
Spagna	trasporto passeggeri	259 874	45 619	8 036	53 655
	trasporto merci	953 125	158 631	17 206	175 837
Svezia	trasporto passeggeri	6 854	514	113	627
	trasporto merci	111 429	22 650	4 653	27 303
	numero totale (1)	439	48	9	57
Regno Unito	trasporto passeggeri	45 227	3 160	425	3 585
	trasporto merci	339 411	24 600	2 235	26 835

Nota:

- (1) Questo totale include statistiche relative a veicoli per i quali non è stato indicato se si trattava di trasporto merci o passeggeri.
- (2) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri bensì tra residenti e non residenti.

3.2 Numero di conducenti controllati presso la sede delle imprese

Stato membro	Trasporto passeggeri	Trasporto merci	Trasporto per proprio conto	Trasporto per conto terzi
Austria	1 549	13 887	3 681	11 407
Belgio	69	7785		
Danimarca (1)				
Finlandia	1 726	6 612	460	7878
Francia	12 951	92 855	4851	100955
Germania	16 212	108775	19607	-
Grecia	1 014	453	3	880
Irlanda	431	7 455	2 274	5 576
Italia	1 905	19 580	1 808	11 344
Lussemburgo	1 056	3 494	56	74
Paesi Bassi (2)	4 600	11 166	1 976	9 190
Portogallo	186	1 674	131	1 729
Spagna	17 326	83 267	13 873	86 720
Svezia	1 614	3 751	56	973
Regno Unito	5 091	23 818	2 711	21 093

Nota:

- (1) La Danimarca non ha fornito questi dati.
- (2) I dati per il trasporto merci rappresentano la somma dei dati concernenti il trasporto per conto proprio e per conto di terzi.

3.3 Numero di giorni di lavoro controllati sulla strada

Stato membro	Tipo di trasporto	CEE		Paesi terzi	Totale stranieri
		Cittadini nazionali	cittadini di altri Stati membri		
Austria	trasporto passeggeri	1 625	244	1 215	1 459
	trasporto merci	97 850	11 838	28 170	40 008
	numero totale (1)	288 943	97 223	74 970	172 193
Belgio	trasporto passeggeri	18 524	20 293	1 013	21 306
	trasporto merci	231 737	333 782	13 965	347 747
Danimarca	numero totale (1)	247 037	27 160	2 697	29 857
Finlandia	trasporto passeggeri	9 080			
	trasporto merci	218 092			
Francia (2)	trasporto passeggeri	187 796			68 288
	trasporto merci	3 704 736			1 060 630
Germania	trasporto passeggeri	352 081	130 649	59 348	189 997
	trasporto merci	7 034 325	2 902 656	2 051 010	4 953 666
Grecia	trasporto passeggeri	3 984		2 070	2 070
	trasporto merci	13 104		784	784
Irlanda	trasporto passeggeri	3 563	682	230	912
	trasporto merci	46 980	3 497	284	3 781
Italia	trasporto passeggeri	284 225	26 598	3 770	30 368
	trasporto merci	2 187 778	110 544	99 889	210 433
	numero totale (1)	407 678	42 694	9 592	52 286
Lussemburgo	trasporto passeggeri	659	874	14	888
	trasporto merci	16 516	20 610	846	21 456
Paesi Bassi	trasporto passeggeri	4 396	1 462	168	1 630
	trasporto merci	128 592	55 486	11 998	67 484
Portogallo	trasporto passeggeri	17 209	5 068	2 004	7 072
	trasporto merci	98 550	12 120	3 998	16 118
	numero totale (1)	30 084	1 520	106	1 626
Spagna	trasporto passeggeri	500 368	84 080	16 098	100 178
	trasporto merci	1 741 786	268 287	32 166	300 453
Svezia	trasporto passeggeri	20 466	1 528	113	1 641
	trasporto merci	339 214	67 792	14 741	82 533
	numero totale (1)	1 058	103	33	136
Regno Unito	trasporto passeggeri	149 207	17 785	2 688	20 473
	trasporto merci	1 305 709	106 942	11 566	118 508

Nota:

- (1) Questo totale include statistiche relative a veicoli per i quali non è stato indicato (totalmente o parzialmente) se si trattava di trasporto merci o passeggeri.
- (2) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri bensì tra residenti e non residenti.

3.4 Numero di giorni di lavoro controllati presso la sede delle imprese

Stato membro	Trasporto passeggeri	Trasporto merci	Trasporto per proprio conto	Trasporto per conto terzi
Austria	18 494	218 188	44 072	189 098
Belgio	4 323	452 337		
Danimarca	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
Germania	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
Lussemburgo	3 773	20 296	341	578
Paesi Bassi (1)	184 000	399 869	32 269	367 600
Portogallo	5 989	56 011	4 340	57 660
Spagna	338 563	1 888 514	350 678	1 876 399
Svezia	82 016	139 546	3 249	46 117
Regno Unito	381 239	1 505 536	242 368	1 263 025

Nota:

- (1) I dati per il trasporto merci rappresentano la somma dei dati concernenti il trasporto per conto proprio e per conto di terzi.

4. INFRAZIONI

Numero di infrazioni registrate

4.1 Articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3820/85: periodi di guida

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Austria	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	422	95	72	167	11 246	6 445	2 107	8 552	11 668	8 719
Belgio (1)	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	18	26	45	71	583	1 042	40	1 082	601	1 153
Danimarca (2)	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	2				95				97	
Finlandia	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	174				1 965 10 4		4	4	2 139 10 4	4
Francia (3)	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane									51 886 952	10 669 48
Germania	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	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

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Grecia (4)	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane										
Irlanda	- periodo di guida giornaliero	48	1		1	2 335	38		38	2 383	39
	- massimo sei giorni	2	0		0	59	6		6	61	6
	- due settimane	6	0		0	101	9		9	107	9
Italia	- periodo di guida giornaliero	1 208	36	75	111	15 459	514	106	620	16 667	731
	- massimo sei giorni	498				1 649	40	3	43	2 147	43
	- due settimane	25				234	11		11	259	11
Lussemburgo	- periodo di guida giornaliero	-	-	-		81	151	1	152	81	152
	- massimo sei giorni	-	-	-		-	-	-			
	- due settimane	-	-	-		-	-	-			
Paesi Bassi	- periodo di guida giornaliero	91	6	-	6	2 106	543	75	618	2 197	624
	- massimo sei giorni	-	-	-		-	-	-			
	- due settimane	-	-	-		-	-	-			
Portogallo	- periodo di guida giornaliero	146	16	6	22	1 304	120	10	130	1 450	152
	- massimo sei giorni	26	5	-	5	436	30	4	34	462	39
	- due settimane	4	-	-		-	-	-		4	
Spagna	- periodo di guida giornaliero	5 925	306	67	373	19 262	1 767	196	1 963	25 187	2 336
	- massimo sei giorni	7	-	-		41	-			48	
	- due settimane	92	-	-		531	-			623	

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Svezia (5)	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	} }274 }	} } 77 }	} }3 }	} } 80 }	} } 690 }	} } 275 }	} } 37 }	} } 312 }	} } 964 }	} }392 }
Regno Unito	- periodo di guida giornaliero - massimo sei giorni - due settimane	46 * 3	- * -	2 * -	2	1 998 * 107	120 * 135	3 * 10	123 145	2 044 110	125 145

Nota:

- (1) Questi dati si riferiscono soltanto al 1997 in quanto per il 1998 non sono state fornite cifre disaggregate. Nel numero totale sono state incluse 1 805 infrazioni registrate nel 1998 (cfr. tabella 5.2).
- (2) La Danimarca non ha fornito dati disaggregati.
- (3) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri bensì tra residenti e non residenti. Non sono stati forniti dati disaggregati riguardo al trasporto di merci e di passeggeri.
- (4) Dati non forniti.
- (5) Numero totale di infrazioni al periodo di guida senza distinzioni.
- * Queste infrazioni sono state riprese nella categoria 'infrazioni periodi di riposo – settimanali'.

4.2 Articolo 7 del regolamento (CEE) n. 3820/85: interruzioni

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Austria	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	642	123	74	197	10 267	4 633	1 635	6 268	10 909	6 465
Belgio	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	6 9	6 6	8 13	14 19	271 246	468 183	29 -	497 183	277 255	511 202
Danimarca (1)	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	61				1 894				1 955	
Finlandia	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	404 241		1	1	1 166 659		4 1	4 1	1 570 900	5 1
Francia (2)	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi									} } 31 751	} } 5 333
Germania	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	3 584 4 012	545 326	122 71	667 397	106 926 118 076	15 026 14 162	6 425 6 794	21 451 20 956	110 510 122 088	22 118 21 353

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Grecia (3)	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi										
Irlanda	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	74	6		6	1 259	120		120	1 333	126
		22	2		2	305	37		37	327	39
Italia	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	1 370	26	178	204	11 835	541	105	646	13 205	850
		36	5	4	9	1 752	146	19	165	1 788	174
Lussemburgo	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	8	-	-		72	131	1	132	80	132
		12	-	-		-	-	-		12	-
Paesi Bassi	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	221	13	1	14	1 326	73	11	84	1 547	98
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portogallo	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	114	40	10	50	2 094	110	-	110	2 208	160
		151	30	9	39	324	59	2	61	475	100
Spagna	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	1 766	88	19	107	5 541	490	55	545	7 307	652
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Svezia	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	284	34	0	34	977	108	28	136	1 261	170
Regno Unito	- guida per un periodo superiore a 4,5 ore senza interruzioni - interruzioni troppo brevi	} 147 {	}- {	} - {		} 5 188 {	} 88 {	} 4 {	} 92 {	} 5 335 {	} 92 {

Nota:

- (1) La Danimarca non ha fornito dati disaggregati.
- (2) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri bensì tra residenti e non residenti. Non sono stati forniti dati disaggregati riguardo alle infrazioni registrate e al trasporto di merci e di passeggeri.
- (3) Dati non forniti.

4.3 Articolo 8 del regolamento (CEE) n. 3820/85: periodi di riposo

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Austria	- giornaliero - settimanale	373	128	84	212	5 203	3 104	2 355	5 459	5 576	5 671
Belgio	- giornaliero - settimanale	32	61	70	131	849	1 888	125	2 013	881	2 144
Danimarca (1)	- giornaliero - settimanale	156				3 151				3 307	
Finlandia	- giornaliero - settimanale	370 23				2 735 31		2 1	2 2	3 105 54	2 2
Francia (2)	- giornaliero - settimanale									59 300 854	8 535 106
Germania	- giornaliero - settimanale	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)	- giornaliero - settimanale										
Irlanda	- giornaliero - settimanale	81 15	0 0		0 0	2 634 189	37 9		37 9	2 715 204	37 9
Italia	- giornaliero - settimanale	1 213 99	17 1	47	64 1	5 212 410	267 49	110 14	377 63	6 425 509	441 64
Lussemburgo	- giornaliero - settimanale	- -	- -	- -		75 -	135 -	1 -	136 -	75	136
Paesi Bassi	- giornaliero - settimanale	1 073 -	11 -	1 -	12	7 132 -	827 -	191 -	1 018	8 205	1 030
Portogallo	- giornaliero - settimanale	129 7	12 1	2 1	14 2	711 91	86 58	1 -	87 58	840 98	101 60

Stato membro	Tipo di infrazione	PASSEGGERI				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	CEE	paesi terzi	totale stranieri	cittadini nazionali	stranieri
Spagna	- giornaliero	652	-	-		3 301	-	-		3 953	
	- settimanale	21	-	-		130	-	-		151	
Svezia	- giornaliero	325	128	6	134	1 101	511	51	562	1 426	696
	- settimanale	47	1	0	1	87	7	4	11	134	12
Regno Unito	- giornaliero	286	7	16	23	2 685	867	39	906	2 971	929
	- settimanale (4)	250	2	-	2	1 020	219	22	241	1 270	243

Nota:

- (1) La Danimarca non ha fornito dati disaggregati.
- (2) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri bensì tra residenti e non residenti.
- (3) Dati non forniti.
- (4) Queste cifre si riferiscono anche ad infrazioni per superamento di sei periodi di guida giornalieri.

4.4 Articolo 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85: orario e registro di servizio

Stato membro	Tipo di infrazione	Cittadini nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri
Austria	- mancanza - applicazione scorretta	139	27	77	104
Belgio	- mancanza - applicazione scorretta (1)				
Danimarca (2)	- mancanza - applicazione scorretta				
Finlandia	- mancanza - applicazione scorretta	52 52			
Francia (3) (4)	- mancanza - applicazione scorretta	} 426 }			} 105 }
Germania	- mancanza - applicazione scorretta	77 20	270 19	69 118	339 137
Grecia (2)	- mancanza - applicazione scorretta				
Irlanda	- mancanza - applicazione scorretta	0 17	0 4		0 4
Italia (5)	- mancanza - applicazione scorretta	508 561	2 105	7	2 112
Lussemburgo	- mancanza - applicazione scorretta	1 10	- -	- -	
Paesi Bassi	- mancanza - applicazione scorretta	- -	- -	- -	
Portogallo	- mancanza - applicazione scorretta	37 45	3 14	- 7	3 21
Spagna (2)	- mancanza - applicazione scorretta				
Svezia (4)	- mancanza - applicazione scorretta	} 72 }	} 2 }	} 1 }	} 3 }
Regno Unito	- mancanza - applicazione scorretta	7 4	- -	- -	

Nota:

- (1) Il Belgio ha fornito dati che concernono infrazioni registrate ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85. Queste cifre (6 173 infrazioni) non sono state quindi incluse nella tabella.
- (2) Dati non forniti.
- (3) La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri bensì tra residenti e non residenti.
- (4) Non sono state fornite cifre disaggregate.
- (5) Le cifre fornite non sono complete ed è risultato impossibile individuare 2 040 infrazioni registrate nel 1997 e 3 385 nel 1998. Queste cifre sono comunque incluse nel numero totale di infrazioni registrate (cfr. tabella 5.2).