



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 12.12.1997
COM(97) 698 def.

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**sull'applicazione nel biennio 1993-1994
del regolamento (CEE) n. 3820/85 sull'armonizzazione
di alcune disposizioni in materia sociale
nel settore dei trasporti su strada**

**(18a relazione della Commissione sull'applicazione della
normativa sociale nel settore dei trasporti su strada)**

Indice

Indice	1
Sommario	4
1. Introduzione	6
2. Iniziative nazionali	
2.1 Misure legislative	8
2.2 Misure amministrative	8
3. Sanzioni	
3.1 Graduazione	9
3.2 Modificazioni	9
4. Relazioni e cooperazione tra gli Stati membri	
4.1 Controlli concertati	10
4.2 Scambio di informazioni	10
5. Tabelle riepilogative	
5.1 Riepilogo dei controlli	11
5.2 Riepilogo delle infrazioni	12
6. Conclusioni e osservazioni	
6.1 Conclusioni e osservazioni degli Stati membri	13
6.2 Conclusioni e osservazioni della Commissione	14

Allegato A	Tabella delle sanzioni	19
Allegato B	Riepilogo dei dati ricevuti dagli Stati membri	
1.	Periodo di riferimento	21
2.	Calcolo dei controlli minimi da effettuare	21
3.	Controlli	
3.1	Numero dei controlli su strada	22
3.2	Numero di conducenti controllati presso i locali delle imprese	23
3.3	Numero di giorni di lavoro controllati su strada	24
3.4	Numero di giorni di lavoro controllati presso i locali delle imprese	25
4.	Infrazioni: numero di infrazioni accertate con processi verbali	
4.1	Articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3820/85: periodi di guida	26
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	30
4.4	Articolo 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85: orario e registro di servizio	32

SOMMARIO

La presente relazione illustra, fornendo le relative statistiche, l'evoluzione delle attività ispettive ed esecutive condotte negli Stati membri in connessione all'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio sui tempi di guida e di riposo nell'arco del biennio 1993-1994. La relazione è basata sulle statistiche trasmesse dagli Stati membri ed espone l'opinione di ogni Stato sull'applicazione del regolamento.

Un maggior numero di Stati membri ha trasmesso informazioni più dettagliate sui controlli effettuati e sulle infrazioni riscontrate durante il periodo di riferimento. Tuttavia, l'Austria, l'Italia e la Grecia hanno omesso di trasmettere i dati relativi al periodo in esame, mentre il Belgio ed il Portogallo hanno inviato statistiche incomplete. Ciò ha causato ritardi nella compilazione della relazione ed ha impedito l'effettivo raffronto preliminare delle statistiche. Di conseguenza, la Commissione ha deciso di avviare procedure di infrazione contro l'Italia e la Grecia per evitare che simili omissioni si verifichino nuovamente in futuro, sollecitare il Belgio e il Portogallo a potenziare il coordinamento delle loro attività di rilevazione statistica e raccomandare all'Austria, nella sua qualità di nuovo Stato membro, di fornire i dati stabiliti relativi al biennio 1995-1996 entro il termine temporale fissato dalla direttiva.

Le statistiche indicano che in generale vi è stato un aumento dei controlli su strada, al quale peraltro non fa riscontro un aumento dei controlli dei giorni di lavoro, ad eccezione che in Spagna, Portogallo, Paesi Bassi e Lussemburgo. I controlli presso i locali delle imprese sono aumentati, in particolare nel settore del trasporto passeggeri. Nel complesso, 8 paesi hanno superato la soglia minima di controlli pari all'1% dei giorni di lavoro, mentre la Danimarca, la Germania, l'Irlanda e la Spagna hanno superato il 2%. Tra i quattro Stati membri che non hanno raggiunto la soglia dell'1%, il Belgio ed il Portogallo hanno trasmesso solo dati parziali che potrebbero nascondere il quadro reale dei livelli di applicazione, mentre la Svezia e la Finlandia erano ancora impegnate nel processo di ristrutturazione delle amministrazioni demandate all'applicazione della normativa.

L'aumento generale dei livelli di applicazione ha condotto all'aumento della quantità di infrazioni riscontrate. Nel complesso, le infrazioni riguardanti i periodi di riposo continuano a rappresentare la maggioranza delle infrazioni riscontrate. Si nota tuttavia una variazione generale del 5% riguardante la natura delle infrazioni accertate in diminuzione delle violazioni attinenti ai periodi di riposo e ai registri di servizio e in aumento di quelle riguardanti "le interruzioni", anche se le infrazioni concernenti la guida rappresentano tuttora la costante e significativa percentuale del 34% del totale delle infrazioni accertate. Un incremento significativo del livello delle attività di controllo in Spagna, in particolare nel settore del trasporto passeggeri, ha comportato un notevole incremento delle infrazioni accertate. Ora anche la Germania ha fornito cifre (comprendenti dei dati dei singoli Länder) che indicano un intensificarsi delle attività di controllo e un conseguente incremento della percentuale di infrazioni accertate. Per la verità, i dati forniti indicano che oltre l'86% delle infrazioni riscontrate all'interno dell'Unione sono state commesse in Germania e che la Germania mostra un tasso nettamente più alto di infrazioni riscontrate sui giorni di

lavoro controllati. I Paesi Bassi hanno rilevato una consistente diminuzione delle infrazioni in particolare nel settore del trasporto nazionale di merci. È significativo anche il fatto che i Paesi Bassi rientrano tra i tre paesi che presentano le percentuali più alte di infrazioni riscontrate sul numero di giorni di lavoro controllati.

Gli Stati membri hanno assunto varie iniziative: in particolare, la Francia, ha emesso una circolare contenente istruzioni uniformi in materia di controlli destinata a tutte le autorità demandate all'applicazione della normativa per assicurare un approccio uniforme ed ha promosso scambi di personale con altri Stati membri per migliorare la preparazione tecnica del personale e promuovere lo scambio di opinioni. I Paesi Bassi hanno messo a punto un particolare approccio settoriale nell'applicazione della normativa che sembra dare buoni risultati in termini di riduzione delle infrazioni. Per quanto riguarda la cooperazione, la Francia ha organizzato proficue azioni comuni mentre la Germania ha rilevato l'insufficienza degli accordi reciproci attualmente esistenti per risolvere il problema dell'applicazione del regolamento ai trasportatori stranieri. La Commissione approfondirà questo problema in una relazione al Consiglio sull'efficacia e l'uniformità delle prassi esecutive come richiesto dal Consiglio nella sua dichiarazione del giugno 1997. Benché sia difficile comparare esattamente le statistiche sulle sanzioni fornite dagli Stati membri, i dati disponibili indicano una notevole disparità tra i vari Stati e mettono in luce la necessità di assicurare che le sanzioni siano efficaci, proporzionate e dissuasive nel contesto del mercato interno.

Contro gli Stati membri sono state sollevate accuse, sulla base dei dati forniti e pubblicati in precedenti relazioni, di disparità di trattamento nell'applicazione del regolamento tra operatori del trasporto stradale nazionali e operatori stranieri. Le indagini condotte dalla Commissione in seguito alla presentazione di reclami non hanno finora evidenziato nessuna politica deliberata che configuri una violazione del regolamento da parte di nessuno Stato membro. Dalla presente relazione risulta che il Belgio e il Lussemburgo hanno svolto più accertamenti e riscontrato un maggior numero di infrazioni a carico di operatori stranieri che a carico degli operatori nazionali; per contro, va rilevato a loro difesa che sono entrambi paesi di transito. In ogni caso, la Commissione intende continuare a seguire da vicino questo aspetto per assicurare la parità di trattamento nell'applicazione della normativa in tutta l'Unione.

La Commissione intende:

- prendere le misure necessarie per migliorare la trasmissione dei dati;
- chiarire se i livelli di applicazione in Belgio e in Portogallo sono conformi alle prescrizioni minime;
- rivedere i livelli minimi di applicazione, comprese le sanzioni, e formulare proposte, ove necessario;
- verificare se vi siano discriminazioni nell'applicazione della normativa in taluni Stati membri ai danni degli operatori stranieri e, se del caso, assumere le iniziative opportune;
- valutare l'efficacia e l'uniformità della prassi esecutiva in una relazione corredata da opportune proposte;

- studiare se è opportuno apportare ulteriori modifiche alle regole comunitarie in materia di applicazione, in particolare in vista dell'introduzione del nuovo apparecchio di controllo;
- rivedere il regolamento (CEE) n. 3820/85.

1. Introduzione

La presente relazione, che si riferisce al biennio 1993-1994, è la seconda di una nuova serie di relazioni della Commissione riguardanti unicamente il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio¹. Le informazioni contenute nella relazione sono state fornite dagli Stati membri secondo il formulario indicato dalla decisione del 22 febbraio 1993².

Ciò ha semplificato l'analisi dell'evoluzione in ciascun paese e la comparazione statistica tra Stati membri rispetto alle due precedenti relazioni. Purtroppo però i dati non possono essere comparati con quelli forniti per i precedenti documenti.

Mentre la maggior parte degli Stati membri ha fornito i dati utilizzando un formulario simile a quello prescritto, le risposte non sono ancora uniformi ed alcuni dei dati inviati sono frammentari, incompleti o riferiti ad un periodo di tempo sbagliato. Vi sono stati ritardi nella trasmissione dei dati e nessun dato è stato trasmesso dall'Austria, dall'Italia e dalla Grecia. Le risposte della Finlandia e della Svezia rispecchiano le difficoltà incontrate da tali paesi nella fase di transizione.

Lo schema della presente relazione è diverso dalle precedenti: essa fornisce un riassunto dei dati statistici del biennio 1993-1994, espone le iniziative comunicate dagli Stati membri e menziona gli ultimi sviluppi a livello comunitario allo scopo di far conoscere agli Stati membri le priorità, gli obiettivi e le proposte su cui sta lavorando la Commissione.

¹ GU n. L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

² GU n. L 72 del 25. 3.1993, pag. 33.

2. Iniziative nazionali

2.1 Misure legislative

In Francia, il decreto n. 93/218 dell'11 febbraio 1993 e la circolare n. 93-19 del 2 marzo 1993 hanno reso operanti la maggior parte delle esenzioni ammesse dall'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 3820/85.

In Finlandia, nel 1994 l'unico organo competente per l'applicazione della normativa era la polizia. Per rafforzare l'attività di controllo, è stato introdotto un regolamento che estende la sfera di competenza degli ispettori del lavoro all'espletamento di tale attività. Il regolamento è stato approvato nel 1995.

2.2 Misure amministrative

In Francia una circolare interministeriale emessa il 14 marzo 1994 ha introdotto per la prima volta istruzioni identiche per tutte le autorità di polizia stradale in materia di controlli della velocità, dei carichi e dei periodi di guida e di riposo. Vi sono stati scambi di funzionari demandati all'applicazione della normativa tra l'amministrazione francese e le amministrazioni del Regno Unito e della Spagna. Le assunzioni e i trasferimenti di personale negli organi competenti nel 1994 sono stati superiori a quelli del 1993. Ciascun funzionario ha seguito un programma di formazione di 60 giorni dedicato principalmente alla psicologia delle funzioni di applicazione della legge e al codice penale. Sono stati attuati investimenti in strumenti manuali ed ottici per la lettura degli apparecchi di controllo.

In Finlandia è stato introdotto un programma completo di formazione per gli agenti di polizia per facilitare il controllo dei tempi di guida ed è in preparazione un programma di addestramento degli ispettori del lavoro sulle attività inerenti all'applicazione della normativa.

Nei Paesi Bassi l'accento è stato posto sullo sviluppo di metodi di controllo preventivo nei confronti delle imprese.

In Germania sono state inflitte ammende con intimazione a 12 107 trasportatori di passeggeri e a 384 251 trasportatori di merci; sono state notificate sanzioni a 2 528 operatori di trasporto passeggeri e a 71 159 operatori di trasporto merci mentre a 750 e a 36 803 trasportatori di passeggeri e di merci rispettivamente è stato imposto il divieto di continuare il viaggio.

Nel Regno Unito, le attività di controllo dell'orario di guida sono aumentate e sono state focalizzate su luoghi specifici e conducenti ed operatori sospetti. Tali attività hanno comportato anche l'uso di informazioni acquisite mediante controlli dell'uso e della localizzazione del veicolo attuati all'insaputa del conducente e seguiti da un controllo approfondito dei documenti tenuti dal conducente per verificare la corrispondenza delle informazioni registrate. Questo metodo è utile per accertare le violazioni sistematiche delle norme sugli orari di guida.

3. Sanzioni

3.1 Graduatoria

Sei Stati membri hanno trasmesso informazioni sulla graduatoria delle sanzioni previste per le violazioni del regolamento. L'allegato A contiene un sommario di tali informazioni. Per consentire un raffronto più ampio, la Commissione ha aggiunto le informazioni fornite da altri Stati membri ad una conferenza di esperti nazionali tenutasi nel 1995. La tabella indica l'ampio spettro di ammende previste nei vari Stati membri per le infrazioni gravi e meno gravi.

Sebbene gli Stati membri possano avere opinioni diverse in merito ai concetti di infrazione grave o lieve, sono riscontrabili divergenze molto ampie come la previsione di una sanzione massima di 248 ECU in Belgio e di 4 447 ECU in Italia per le infrazioni gravi. Alla luce della comunicazione della Commissione sul ruolo delle sanzioni nel mercato interno¹, che dispone che le pene devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive, si ha l'impressione che in alcuni paesi le ammende possano essere viste dagli operatori del trasporto stradale come un rischio professionale piuttosto che come un elemento deterrente. Se le sanzioni non hanno effetto deterrente, in ultima analisi non sono nemmeno uno strumento efficace per garantire l'osservanza della legge. La Commissione quindi aprirà una trattativa con gli Stati membri per ottenere chiarimenti e integrazioni dei dati finora forniti e raggiungere un'intesa su questo punto.

3.2 Modifiche

In Francia il nuovo codice penale del 1994 ha elevato le ammende per le infrazioni di minore importanza e ha contestualmente abrogato le norme sulla recidiva nelle infrazioni. Le Commissioni per le sanzioni amministrative sono state riattivate con la circolare del 7 gennaio 1994 per regolare più adeguatamente le attività del settore. Nel 1994, sono stati sottoposti alle Commissioni 53 casi di omissioni gravi o ripetute ad opera di imprese in materia di trasporti, condizioni di lavoro e sicurezza stradale. La maggior parte di queste infrazioni riguardava l'inosservanza dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e n. 3821/85: apparecchi di controllo non operativi o infrazioni plurime dei periodi di guida e di riposo. Le pene irrogate hanno comportato la sospensione o la revoca di tutte o di alcune licenze di trasporto.

In Gran Bretagna le pene pecuniarie massime sono state elevate nell'ottobre 1992 dal *Criminal Justice Act* del 1991 che stabilisce l'importo massimo delle ammende a seconda del livello. Il riferimento al livello di ammenda adeguato per ogni tipo di infrazione concernente l'orario di guida (cioè livello 1 o 2 ecc.) è contenuto nella Parte VI del *Transport Act* del 1968.

Il Belgio sta attualmente riesaminando la graduatoria delle ammende applicabili in flagranza per le infrazioni concernenti i tempi di guida e di riposo.

¹ COM (95) 162/2.

4. Relazioni e cooperazione tra gli Stati Membri

Benché questo titolo non figurasse espressamente nel formulario modello, alcuni Stati membri hanno inviato commenti sul tema dei controlli e dello scambio di informazioni.

4.1 Controlli concertati

La direttiva 88/599/CEE del 23 novembre 1988 impone agli Stati membri di scambiarsi informazioni e prestarsi reciproca assistenza in materia di misure di applicazione della normativa. La Francia ha dichiarato di avere intrapreso fruttuose operazioni in collaborazione con il Belgio, i Paesi Bassi, la Germania, la Spagna e il Regno Unito.

La Germania ha rilevato che le infrazioni commesse da conducenti non residenti sono più difficili da accertare rispetto a quelle perpetrate da conducenti residenti. La cooperazione tra Stati membri prevista dalla direttiva si è dimostrata insufficiente per risolvere questo problema e, di conseguenza, il numero di controlli effettuati nei confronti di non residenti non rispecchia pienamente le infrazioni effettivamente commesse.

4.2 Scambio di informazioni

La Danimarca ha comunicato di avere scambiato notifiche di sanzioni con i Paesi Bassi, la Francia, la Germania e la Svezia.

L'ispettorato della circolazione stradale olandese ha organizzato tramite un consulente privato una riunione di un gruppo di lavoro informale all'Aia il 14-15 ottobre 1996 alla quale sono stati invitati i rappresentanti di tutti gli Stati membri. Alla riunione hanno partecipato i rappresentanti di nove Stati membri e della Commissione. L'obiettivo della riunione era quello di analizzare le difficoltà di interpretazione della normativa sociale nel settore dei trasporti su strada e il problema dei sistemi di controllo. Il gruppo è giunto alla conclusione che pervenire ad un'interpretazione uniforme della legislazione si prospetta come un compito arduo, dati i numerosi aspetti economici, sociali e di indirizzo politico inevitabilmente collegati alla materia. Più scambi di informazioni e più orientamenti di riferimento basilari sugli obiettivi dei regolamenti sono gli strumenti raccomandati dal gruppo per persuadere i soggetti destinatari della necessità di osservare la normativa. Il gruppo ha invocato un'iniziativa a livello comunitario per raggiungere un consenso sulla gravità da attribuire a ciascuna infrazione prefigurata dal regolamento e sull'entità delle sanzioni che devono essere previste di conseguenza. È stata inoltre raccomandata l'istituzione di una struttura per condurre regolarmente un dialogo su questi temi sotto la direzione della Commissione.

5.0 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 di lavoro da controllare	- b - Numero di giorni di lavoro controllati (nazionali)	- c - Numero di giorni di lavoro (stranieri)	- d - Numero totale di giorni di lavoro controllati	- e - Percentuale dei giorni di lavoro effettivamente controllati rispetto al numero minimo di giorni di lavoro da controllare (d/a)
Austria					
Belgio (1)	665.500	194.527	245.898	440.425	66%
Danimarca (2)	176.000			449.859	256%
Finlandia (3)	91.300			40.000	44%
Francia (4)	1 250.000	1 530.106	244.048	1.774.154	142%
Germania	3 690.466	9 096.571	5 885.704	14.982.275	405%
Grecia					
Irlanda	243.248	935.125	4.143	939.268	386%
Italia					
Lussemburgo	49.496	53.990	36.736	90.726	183%
Paesi Bassi	647.000	651.120	94.814	745.934	115%
Portogallo (2)(5)	591.250	57.450	1.638	88.158	15%
Spagna	1 680.000	3 035.725	347.927	3.383.652	201%
Svezia (3)	200.000	22.926	1.998	27.048	13%
Regno Unito	2 014.920			3.439.391	171%

Nota:

- (1) In questa tabella, come pure nelle tabelle da 3.1 a 3.4 dell'allegato B, non sono compresi i dati relativi ai controlli effettuati dalla gendarmeria, dal ministero delle finanze (amministrazione doganale) e dal ministero dell'occupazione e del lavoro. Poiché tali organi hanno accertato un numero di infrazioni che è più del doppio di quelle accertate dal ministero dei trasporti (cfr. tabella 5.2 *infra*: 21 176 infrazioni in totale, a fronte di 8 021), che ha fornito i dati qui riportati, si può presumere che abbiano effettuato più del doppio dei controlli eseguiti dal ministero dei Trasporti. Ne consegue che il Belgio ha effettuato un numero di controlli di gran lunga superiore al minimo richiesto.
- (2) Mancano i dati disaggregati sui controlli effettuati nei confronti di cittadini e degli stranieri che sono inclusi nel dato globale (d).
- (3) Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994.
- (4) Dal 1° gennaio 1993 al 31 dicembre 1993.
- (5) Nella presente tabella, come pure nelle tabelle da 3.1 a 3.4 dell'allegato B, mancano i dati relativi ai controlli espletati dall'ispettorato del lavoro e dalla gendarmeria. Le statistiche danno solo un'immagine parziale dell'attività di controllo.

5.2 Riepilogo delle infrazioni

Numero di infrazioni accertate con processi verbali: 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									
Belgio ***	200	258	9	267	2.602	4.818	134	4.952	8.021
Danimarca		19				3.247			3.266
Finlandia					**1.282				1.282
Francia									*47.642
Germania	44.814	1.978	1.550	3.528	681.460	116.424	61.304	177.728	907.530
Grecia									
Irlanda	1.541	251		251	9.700	1.001		1.001	12.493
Italia									
Lussemburgo	5	3	3	6	222	545		545	778
Paesi Bassi	962	57	6	63	15.706	3.956	137	4093	20.824
Portogallo	258	1	-	1	1.580	18	-	18	1.857
Spagna	47.580	725							48.305
Svezia					223	86			309
Regno Unito	**714				**7.087	1.470	65	1.535	9.336

Nota:

* I dati si riferiscono al periodo 1° gennaio 1993 - 30 giugno 1994.

** È disponibile solo il valore globale.

*** I dati seguenti non sono stati inclusi nella precedente tabella, né nelle tabelle 4.1 e 4.4 dell'allegato B in quanto non erano disponibili in forma disaggregata:

	<u>Totale</u>
Gendarmeria:	17.329
Ministero delle finanze	3.625
Ministero dell'occupazione e del lavoro	222 (solo nel 1994)
Totale	<u>21.176</u>

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

Ripartizione per tipo di infrazione (sono compresi i trasporti passeggeri e merci, i trasportatori nazionali e stranieri appartenenti alla CE e a paesi terzi)

Articolo	Tipo di infrazione	Numero di infrazioni*
6	Periodi di guida	356.188
7	Interruzioni	261.871
8	Periodi di riposo	414.763
14	Orario di servizio e registro di servizio	19.738
TOTALE		1.052.560

* escluse le infrazioni non specificate

6. Conclusioni e osservazioni su tutte le tendenze riscontrate nei settori in questione

6.1 Conclusioni e osservazioni degli Stati membri

Per quanto riguarda la Francia, il confronto tra le statistiche riferite al primo semestre del 1993 e allo stesso periodo del 1994 indica una continuità dei controlli su strada di tutti i veicoli (164 593 nel 1993 a fronte di 166 058 nel 1994) con un lieve aumento (1%) dei controlli dei veicoli adibiti al trasporto passeggeri (9 165 autobus). Il numero di giorni di lavoro controllati mediante controlli su strada è aumentato dell'1,5%, passando da 544 226 a 552 427. Il numero di conducenti controllati presso i locali delle imprese è aumentato del 7%, salendo da 23 594 a 25 731 mentre il numero di giorni di lavoro controllati presso i locali delle imprese è salito del 42%, con 402 788 giorni di lavoro nel primo semestre del 1994. Le infrazioni che costituiscono violazioni del regolamento rappresentano più del 54% del totale delle infrazioni accertate su strada.

La Svezia ha fatto presente che a causa della riorganizzazione e della riattribuzione delle competenze in materia di controlli stradali e nelle imprese, non è ancora operante un sistema che consenta la raccolta di una serie completa di statistiche. I dati forniti rappresentano solo una parte del lavoro effettivamente intrapreso. Come la Finlandia, anche la Svezia è divenuta parte all'accordo SEE solo dal 1° gennaio 1994.

Il Belgio ha indicato che le infrazioni relative ai periodi di guida e di riposo costituiscono le due più ampie categorie di infrazioni accertate, commesse da conducenti di veicoli per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri. Il Belgio sta altresì cercando di ridurre il numero di infrazioni estendendo la responsabilità dei datori di lavoro. Tra il 1992 e il 1993 i procedimenti giudiziari per violazioni delle norme relative all'apparecchio di controllo sono diminuiti del 34% mentre le ammende inflitte agli operatori nazionali colti in flagranza del medesimo tipo di infrazioni sono aumentate del 13% e quelle inflitte agli stranieri del 6,7%. Nel 1994 si nota una tendenza al rialzo per tutte e tre queste statistiche con un aumento del 28,7% dei processi giudiziari e del 115% e del 30,8% delle ammende comminate in flagranza agli operatori nazionali e agli stranieri rispettivamente.

I Paesi Bassi hanno dichiarato di aver focalizzato i controlli sui settori commerciali in cui le infrazioni sono più frequenti attraverso un metodo casuale specifico che massimizza l'efficacia dei controlli. Per il controllo di altre infrazioni non adatte ad essere accertate attraverso il metodo casuale, si è fatto ricorso ad un sistema di segnalazione. Anche la selezione dei locali delle imprese da controllare è stata attuata su tale base.

L'introduzione nei Paesi Bassi di una nuova legge concernente il trasporto merci su strada ha determinato un aumento del numero degli operatori del trasporto merci e dei veicoli adibiti al trasporto merci in circolazione. Malgrado tale incremento, nei Paesi Bassi si evidenzia uno sviluppo positivo per quanto riguarda il numero di infrazioni accertate.

Nessun altro Stato membro ha inviato osservazioni su questo punto.

6.2 Conclusioni e osservazioni della Commissione

Attualmente, il regolamento (CEE) n. 3820/85 costituisce un'importante base normativa a livello comunitario per stabilire i tempi massimi di guida e di riposo per gli operatori del trasporto su strada. Il regolamento, se applicato in maniera efficace ed uniforme, può essere un elemento determinante per migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza dei trasporti e per evitare la concorrenza sleale. La Commissione tuttavia riconosce che gli Stati membri hanno idee divergenti per quanto riguarda l'attuazione della normativa in questione. Le autorità che curano l'osservanza del regolamento sono diverse da Stato a Stato, così come variano la profondità e la frequenza dei controlli e l'intensità delle sanzioni previste per le violazioni. La Commissione inoltre riconosce che vi sono possibilità di aggiramento dell'attuale sistema di registrazione e che occorre una maggiore cooperazione tra gli Stati membri per assicurare un approccio coordinato nell'applicazione della normativa.

Per ovviare a questi problemi, la Commissione ha adottato un duplice approccio: da un lato, lo sviluppo di relazioni con i funzionari nazionali per promuovere la cooperazione amministrativa, un'interpretazione comune della normativa ed un approccio uniforme nell'applicazione della stessa e, dall'altro, un rafforzamento dell'osservanza attraverso la messa a punto e l'adozione di un apparecchio di controllo digitale (una posizione comune in tema è stata adottata dal Consiglio alla riunione del 17 giugno 1997) e l'assunzione di altre iniziative legislative.

6.2.1 Il persistente problema dell'incompletezza dei dati ai fini della comparazione tra Stati

La mancanza dei dati di alcuni Stati membri impedisce nuovamente una comparazione globale. Il motivo della mancanza di dati varia da Stato a Stato: nei paesi che hanno recentemente aderito alla Comunità le statistiche, ove disponibili, non possono essere disaggregate per via della riorganizzazione in atto per conformarsi al regolamento; in altri paesi l'attuale ripartizione delle competenze comporta la presentazione di un quadro incompleto delle attività di controllo espletate; l'Austria, l'Italia e la Grecia hanno semplicemente ommesso di inviare dati. La Commissione sta avviando trattative con gli Stati membri che non hanno inviato statistiche complete per assicurare che tali omissioni non si ripetano. Qualora in uno Stato membro siano demandati più organi all'applicazione delle disposizioni della normativa in questione, la Commissione raccomanda caldamente che sia assegnato ad uno di tali organi la funzione di coordinamento a fini statistici.

Il ritardo nella pubblicazione dei dati che consegue alla tardiva trasmissione degli stessi fa sì che qualunque indicazione da essi desumibile si possa trarre soltanto con un certo differimento rispetto agli eventi. Inoltre, i provvedimenti

comunitari non possono tenere conto di particolari difficoltà nazionali se queste non sono comunicate. Perciò, la Commissione ricorda agli Stati membri che i dati per la prossima relazione (la 19a), relativa al biennio 1995-1996, dovevano essere inviati entro il 30 Settembre 1997 al più tardi.

6.2.2 L'aumento del numero di veicoli assoggettati al regolamento tra il biennio 1991-1992 e il biennio 1993-1994 si è concentrato negli Stati membri più piccoli, come l'Irlanda e i Paesi del Benelux

L'aumento delle attività negli Stati membri più piccoli, in particolare nei paesi del Benelux, che sono essenzialmente di transito, ha comportato la necessità di un più alto livello di controllo dell'applicazione della normativa. Ciò è quanto si è verificato nel Benelux. Mentre è difficile fare un raffronto esatto delle statistiche della Germania relative ai due periodi in esame, in questo paese il numero di veicoli assoggettati al regolamento è diminuito significativamente con il conseguente calo del numero minimo di veicoli da controllare nell'arco dell'ultimo periodo. Anche il Regno Unito e, in misura minore, la Spagna hanno riportato un analogo calo.

6.2.3 Vi è stato un aumento generale dei controlli effettuati e delle infrazioni accertate

Nel complesso, all'interno dell'UE è aumentato il numero di controlli effettuati. Ciò può spiegare in parte l'aumento generale del numero di infrazioni accertate, mentre nei Paesi Bassi in particolare l'effetto dissuasivo creato dall'intensificazione delle attività di controllo può aver contribuito al calo globale delle percentuali di tutte le infrazioni accertate in tale paese.

I Paesi Bassi hanno messo a punto un sistema di controllo focalizzato sui settori commerciali ad alto rischio ed attribuiscono a tale sistema il merito della diminuzione della percentuale complessiva delle infrazioni. Varrebbe la pena che gli altri Stati membri esaminassero la possibilità di far adottare questa impostazione anche dalle loro amministrazioni nazionali, considerato il successo ottenuto dagli olandesi nella riduzione delle infrazioni.

6.2.4 Vi è stata una variazione del tipo di infrazioni accertate relativamente alle "interruzioni"

Rispetto all'ultima relazione vi è stato un aumento del 5% delle violazioni delle norme relative alle "interruzioni" con conseguente calo degli illeciti relativi ai periodi di riposo e ai registri di servizio. Le infrazioni concernenti i periodi di guida continuano a rappresentare una percentuale significativa (34%) del totale degli illeciti accertati. Ciò nondimeno, globalmente le infrazioni relative ai prescritti periodi di riposo continuano a costituire la maggioranza delle infrazioni accertate.

6.2.5 Un maggior numero di Stati, tra quelli che hanno fornito i dati, ha rispettato le prescrizioni minime.

Gran parte degli Stati membri che hanno fornito dati ed erano tenuti a conformarsi alla percentuale minima di controlli dell'1% hanno ampiamente superato questa soglia di base, con la Danimarca, la Germania, l'Irlanda e la Spagna che si sono attestate su un numero di controlli superiori al 2%. In generale la maggior parte degli Stati membri mostra una tendenza al rialzo del livello di applicazione della normativa, per cui ogni Stato può confidare nel fatto che i suoi vicini continuino ad attribuire priorità all'applicazione della normativa. In particolare si evidenzia un'intensa attività di controllo e livelli consequenziali di accertamento delle infrazioni in Germania. La trasmissione di dati statistici completi a questo riguardo ha contribuito a evidenziare l'intera portata dell'attività di controllo condotta in Germania. Il riconoscimento delle attività svolte in altri Stati membri sarà possibile solo se saranno rese disponibili statistiche complete.

6.2.6 L'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio continua ad essere chiarita attraverso la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee (aggiornamento all'inizio del 1997).

Il 9 novembre 1995 nella causa C-235/94, la Corte ha affermato che l'articolo 12 non consente al conducente di derogare alle disposizioni di cui agli articoli 6, 7 e 8 del regolamento per motivi noti prima dell'inizio del viaggio. Nell'affermare tale principio, la Corte ha rilevato che le deroghe consentite dall'articolo 12 sono subordinate alla condizione che la sicurezza della circolazione stradale non sia compromessa. Prima che il viaggio inizi, né il conducente né il datore di lavoro sono in grado di prevedere se tale condizione si verificherà o meno. È soltanto nel caso in cui si verifichi una circostanza imprevista atta a giustificare una deroga al regolamento che il conducente deve prendere in considerazione la necessità di garantire la sicurezza della circolazione stradale.

Nella causa C-335/94 la Corte ha esaminato due questioni principali: la nozione di veicolo adibito al servizio della nettezza urbana cui fa riferimento l'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento e la questione se la deroga prevista dall'articolo 4, paragrafo 6, per "i veicoli adibiti ai servizi della nettezza urbana" prevalga o meno sull'applicazione della legislazione nazionale concernente i tempi di guida e di riposo per tale categoria. Nella sentenza del 25 gennaio 1996 la Corte ha precisato la definizione di veicoli adibiti al servizio della nettezza urbana e affermato che la deroga di cui all'articolo 4, paragrafo 6, non preclude il potere degli Stati membri di emanare discipline nazionali concernenti i tempi di guida per i veicoli di tale categoria.

Nella causa C-29/95 (Eckehard Pastoors, Trans-Cap GmbH c. Belgio) con sentenza del 23 gennaio 1997 la Corte ha statuito che ai sensi dell'articolo 6 del trattato è inammissibile un regolamento nazionale, adottato sulla base dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e n. 3821/85 del Consiglio, che ponga per i

soggetti non residenti che non accettino la conciliazione di una infrazione in flagranza mediante pagamento dell'ammenda prevista e optino invece per il procedimento giudiziario, l'obbligo di versare a titolo di cauzione per ciascuna infrazione un importo predeterminato superiore all'importo dell'ammenda da pagare in flagranza, pena il sequestro del veicolo.

6.2.7 L'apparecchio di controllo digitale ottiene l'accordo del Consiglio

Il 1° settembre 1994 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta COM(94) 323 def. del 22 luglio 1994 che 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 sulle procedure uniformi di controllo. Il 17 giugno 1997 il Consiglio ha raggiunto un accordo sulla politica da adottare in materia, accettando l'introduzione di un apparecchio di controllo digitale.

6.2.8 Viene promosso lo scambio di opinioni sull'applicazione della normativa

Nel 1995 è stata organizzata una riunione di esperti nazionali per promuovere lo scambio di opinioni in materia di ispezioni e sanzioni. Nel dicembre 1995 il comitato paritetico dei trasporti stradali ha messo a punto una relazione sull'organizzazione e l'applicazione dei periodi di guida e di riposo, che ha messo in luce le divergenze esistenti tra Stati membri. Inoltre, su richiesta del Consiglio la Commissione sta preparando una relazione sull'efficacia e l'uniformità delle prassi esecutive.

6.2.9 Estrema variabilità delle percentuali di accertamento delle infrazioni

Il rapporto tra il numero di infrazioni accertate e il numero di giorni di lavoro controllati mostra notevoli disparità nella capacità degli Stati membri di individuare i potenziali autori di infrazioni. Nel biennio 1993-1994 la Germania ha conseguito i migliori risultati con 6 infrazioni accertate ogni 100 giorni di lavoro controllati; la Finlandia (3,2%), i Paesi Bassi (2,79%) e la Francia (2,68%) hanno anch'essi un tasso relativamente alto di accertamento delle infrazioni. Al contrario, in alcuni Stati membri il livello di accertamento si colloca al di sotto di una infrazione ogni 100 giorni di lavoro controllati e, in un singolo caso, viene alla luce solo una infrazione ogni 10 000 giorni di lavoro controllati. Queste cifre rivelano i vantaggi che potrebbero trarsi da uno scambio di esperienze e dall'adozione dei metodi di applicazione della direttiva a livello nazionale più efficaci e appropriati in tutta l'Unione europea.

6.2.10 Modificazione del regolamento (CEE) n. 3820/85

Il 15 luglio 1997 la Commissione ha adottato un Libro bianco sull'estensione della direttiva 93/104/CEE sull'orario di lavoro ad alcuni settori attualmente esclusi dalla stessa (tra cui il trasporto su strada). La Commissione sta studiando attivamente quali potrebbero essere le modifiche più idonee da

apportare al regolamento sui tempi di guida e di riposo alla luce del documento summenzionato.

6.2.11 Osservazioni conclusive

L'effettiva applicazione della normativa in esame risponde all'interesse generale. La Commissione incoraggia gli Stati membri ad assumere un maggior numero di iniziative di cooperazione e a promuovere, come già alcuni Stati membri hanno fatto, lo scambio di informazioni, in particolare sulle migliori pratiche, per migliorare l'attività di controllo.

La Commissione sta studiando le possibili vie per migliorare l'interpretazione e l'applicazione della legislazione e sta esaminando se non sarebbe opportuno estendere la sfera di applicazione del regolamento per includervi altre attività che incidono sulla sicurezza dei cittadini.

Allegato A

Tabella delle sanzioni

Stati membri	Tipo di sanzione	
	Infrazioni lievi	Infrazioni gravi
Austria	22-36 ECU	2.181 ECU o detenzione fino a 6 settimane
Belgio	62 ECU	248 ECU.
Danimarca	Sanzione pecuniaria (minimo 54 ECU per il conducente e 135 per l'impresa) di ammontare graduato a seconda del tipo e della gravità dell'infrazione.	
Finlandia	Le sanzioni sono correlate al reddito: la sanzione correlata a "un giorno" corrisponde al 33,3% del reddito giornaliero del soggetto, con esenzioni di natura sociale. Ai fini della determinazione della multa da comminare, conta di più la gravità dell'infrazione che il numero di infrazioni commesse. La sanzione media per questo tipo di infrazioni è di 120-137 ECU.	
Francia	Prima dell'introduzione del nuovo codice penale (1° marzo 1994) le pene erano le seguenti: 197-455 ECU (455-910 ECU in caso di recidiva). Con l'introduzione del nuovo codice penale (1° marzo 1994) le pene sono state così modificate: ammenda fino a un massimo di 759 ECU.	Prima dell'introduzione del nuovo codice penale (1° marzo 1994) le pene erano le seguenti: 76-2.276 ECU o detenzione da 15 giorni a 3 mesi. Gli stranieri che avessero commesso un'infrazione potevano versare all'autorità giudiziaria una cauzione dell'importo di 136 ECU per le contravvenzioni amministrative e una cauzione compresa tra 303 e 1.158 ECU per le infrazioni. Con l'introduzione del nuovo codice penale (1° marzo 1994) le pene sono state così modificate: ammenda di 3.794 ECU e tre mesi di detenzione.
Irlanda		1.365 ECU e/o sei mesi di detenzione.
Italia	Sanzione pecuniaria a partire da un minimo di 16 ECU.	Sanzione pecuniaria a partire da un minimo di 4.447 ECU.
Paesi Bassi	Sono previste sanzioni per ogni violazione di disposizioni del regolamento che vanno da 45 a 1.365 ECU.	
Spagna	30-284 ECU.	284-1.388 ECU (prima categoria) 1.388-2.414 ECU (seconda categoria)
Svezia	Le sanzioni pecuniarie vanno da 139 a 231 ECU.	
Regno Unito		Le sanzioni pecuniarie massime per i conducenti e per coloro che inducono o autorizzano un conducente a violare le norme sugli orari e sull'apparecchio di controllo vanno da 1.407 ECU (livello 3) a 7.034 ECU (livello 5), con una sanzione massima meno elevata in Irlanda del

		Nord pari a 2.814 ECU. Oltre alla sanzione pecuniaria, la falsificazione dei documenti di registrazione e l'alterazione o la manipolazione di un apparecchio di controllo comportano una pena detentiva fino a due anni.
--	--	--

Note

Le informazioni relative all'Austria, al Belgio, all'Italia, alla Spagna e alla Svezia sono basate sui dati forniti dagli esperti nazionali di questi paesi nel 1995. Il tasso di conversione dell'ecu è quello del 31 marzo 1997. I dati degli altri Stati membri non sono stati forniti.

Riepilogo dei dati ricevuti dagli Stati membri

Dati statistici

1. Periodo di riferimento

Dal 1° gennaio 1993 al 31 dicembre 1994.

2. Calcolo di controlli minimi da effettuare

(Articolo 2 della direttiva 88/599/CEE)¹

Stato membro	Numero di giorni di lavoro effettuati per conducente nel corso del periodo di riferimento	Numero totale di veicoli soggetti al regolamento (CEE) n. 3820/85 (media annuale)	Numero totale di giorni lavorati a x b	Controlli minimi (1% di c)
	-a-	- b -	- c -	- d -
Austria				
Belgio	440	151.250	66.550.000	665.500
Danimarca	440	40.000	17.600.000	176.000
Finlandia (1)	220	41.500	9.130.000	91.300
Francia (2)	240	521.875	125.250.000	1.250.000
Germania	480	768.847	396.046.560	3.690.465
Grecia				
Irlanda (3)	460	52.880	24.324.800	243.248
Italia				
Lussemburgo	460	10.760	4.949.600	49.496
Paesi Bassi	500	129.400	64.700.000	647.000
Portogallo	430	137.500	59.125.000	591.250
Spagna	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Svezia (1)	200	100.000	20.000.000	200.000
Regno Unito	464	434.250	201.492.000	2.014.920

Note:

- (1) Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994
- (2) I dati sono relativi a un anno.
- (3) I dati sono relativi al numero totale di veicoli merci di massa superiore ai 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, ma non sono disponibili dati disaggregati.

¹ GU n. L 325 del 29.11.1988, pag. 55.

3. Controlli

3.1 Numero dei controlli su strada

Stato membro	Tipo di operazione	CEE		Paesi terzi	Totale stranieri (1)
		nazionali	altri Stati membri		
Austria	trasporto passeggeri trasporto merci				
Belgio	trasporto passeggeri trasporto merci	2.284 36.322	3.826 59.621	151 2.670	62.291
Danimarca	trasporto passeggeri trasporto merci valore globale	(2) 109.399			
Finlandia (3)	trasporto passeggeri trasporto merci valore globale				
		13.000	-	-	
Francia (4)	trasporto passeggeri trasporto merci	18.810 377.458			7.607 97.236
Germania	trasporto passeggeri trasporto merci	222.594 3.621.124	81.623 1.957.690	109.176 2.086.348	190.808 4.044.038
Grecia	trasporto passeggeri trasporto merci				
Irlanda (5)	trasporto passeggeri trasporto merci	9.509 33.651	1.539 4.572	210 225	1.749 4.797
Italia	trasporto passeggeri trasporto merci				
Lussemburgo	trasporto passeggeri trasporto merci	717 6.068	946 10.871	162 388	1.108 11.259
Paesi Bassi	trasporto passeggeri trasporto merci	7.076 119.959	1.871 39.293	247 5.996	2.118 45.289
Portogallo	trasporto passeggeri trasporto merci	1.341 23.506	40 503	- -	40 503
Spagna	trasporto passeggeri trasporto merci	201.203 963.220	42.142 161.508	5.960 15.935	48.102 177.443
Svezia (3)	trasporto passeggeri trasporto merci valore globale				
		7.642	666	-	666
Regno Unito	trasporto passeggeri trasporto merci	67.691 469.707			4.874 39.879

Note:

- (1) Quando gli Stati membri non hanno potuto fornire migliori dati
- (2) Totale CEE compresi gli operatori nazionali.
- (3) Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994.
- (4) Dal 1° gennaio 1993 al 31 giugno 1994.
- (5) I dati seguenti sono relativi ai casi in cui non è stato possibile distinguere tra i due tipi di trasporto: nazionali: 1.527; altri Stati membri: 1.324; paesi terzi: 119.

3. Controlli

3.2 Numero di conducenti controllati presso i locali delle imprese

Stato membro	Trasporto passeggeri	Trasporto merci	Trasporto per conto proprio	Trasporto per conto terzi
Austria				
Belgio (1)	157	1.737	28	1.866
Danimarca (2)	-	-	-	-
Finlandia (2)	-	-	-	-
Francia (3)	7.805	67.821	3.133	72.493
Germania	27.240	104.755	30.184	101.811
Grecia				
Irlanda (4)	1.123	5.212	2.728	3.607
Italia				
Lussemburgo	1.097	5.306	24	1.062
Paesi Bassi	2.148	9.612	2.445	7.167
Portogallo (2)	-	-	-	-
Spagna (5)		136.269		
Svezia (6)		708		
Regno Unito	4.652	28.697	- (5)	- (5)

Note:

- (1) Le statistiche comprendono i dati forniti dal Ministero dell'occupazione e del lavoro solo per il 1994 (passeggeri - 24; merci - 193).
- (2) Nessuna statistica è stata fornita.
- (3) Dal 1° gennaio 1993 al 30 giugno 1994.
- (4) Dal luglio 1993.
- (5) I dati non si possono disaggregare.
- (6) Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994.

3. Controlli

3.3 Numero di giorni di lavoro controllati su strada

Stato membro	Tipo di trasporto	CEE		Paesi terzi	Totale stranieri (1)
		Nazionali	Altri Stati membri		
Austria	trasporto passeggeri trasporto merci				
Belgio	trasporto passeggeri trasporto merci	8.422 124.315	14.116 221.030	569 10.183	14.685 231.213
Danimarca	trasporto passeggeri trasporto merci valore globale	(2) 437.569			
Finlandia (3)	trasporto passeggeri trasporto merci valore globale	40.000	-	-	
Francia (4)	trasporto passeggeri trasporto merci	58.008 1.242.018	-	-	24.188 342.422
Germania	trasporto passeggeri trasporto merci	417.480 6.894.156	122.054 3.125.922	125.584 2.512.144	247.638 5.638.066
Grecia	trasporto passeggeri trasporto merci				
Irlanda	trasporto passeggeri trasporto merci	3.152 35.974	737 3.175	7 224	744 3.399
Italia	trasporto passeggeri trasporto merci				
Lussemburgo	trasporto passeggeri trasporto merci	984 17.428	2.147 32.820	487 1.282	2.634 34.102
Paesi Bassi	trasporto passeggeri trasporto merci	14.152 239.918	3.742 78.586	494 11.992	4.236 90.578
Portogallo	trasporto passeggeri trasporto merci	4.853 52.597	297 1.341	- -	297 1.341
Spagna	trasporto passeggeri trasporto merci	361.273 1.420.907	64.315 247.400	9.585 26.627	73.900 274.027
Svezia (3)	trasporto passeggeri trasporto merci valore globale	22.926	1.998		1.998
Regno Unito (5)	trasporto passeggeri trasporto merci	197.802 1.560.484			

Note:

- (1) Quando gli Stati membri non hanno potuto fornire migliori dati
- (2) Totale CEE compresi gli operatori nazionali.
- (3) Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994.
- (4) Dal 1° gennaio 1993 al 30 giugno 1994.
- (5) I dati non si possono disaggregare.

3. Controlli

3.4 Numero di giorni di lavoro controllati presso i locali delle imprese.

Stato membro	Trasporto passeggeri	Trasporto merci	Trasporto per conto proprio	Trasporto per conto terzi
Austria				
Belgio	4.351	57.439		
Danimarca (1)	1.037	11.226		
Finlandia (2)(3)				
Francia (4)	112.239	950.494	33.571	1.029.162
Germania	441.019	1.343.916	296.119	1.488.816
Grecia				
Irlanda	84.227	811.772		
Italia				
Lussemburgo	5.249	30.329	6.066	29.512
Paesi Bassi	85.920	225.210	24.450	286.680
Portogallo	1.471	27.599		
Spagna (5)		1.253.545		
Svezia (3)(5)		2.124		
Regno Unito	253.651	1.427.454		

Note:

- (1) Dati stimati.
- (2) Non sono disponibili statistiche.
- (3) Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994.
- (4) Dal 1° gennaio 1993 al 30 giugno 1994.
- (5) Numero totale fornito.

4. Infrazioni

Numero di infrazioni accertate con processi verbali

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

Stato membro	Tipo di infrazione	PERSONE				MERCİ				PASSEGGERI E MERCİ	
		Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	Stranieri
Austria	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive										
Belgio	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive	90 - -	112 - -	4 - -	116 - -	1.266 24 -	2.348 44 -	60 5 -	2.408 49 -	1.356 24 -	2.524 49 -
Danimarca	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive		0				628			0	
Finlandia	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive										
Francia*	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive									14.511 169 -	5.034 35 -
Germania	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive	13.946 872 322	1.072 6 -	806 6 -	1.878 12 -	206.042 3.990 5.368	46.128 1.206 1.630	16.298 4.272 22	62.426 5.478 1.652	219.988 4.862 5.690	64.304 5.490 1.652
Grecia	- periodo di guida giornaliero - massimo 6 giorni - 2 settimane consecutive										

Stato membro	Tipo di infrazione	PERSONE				MERCÌ				PASSEGGERI E MERCÌ	
		Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	Stranieri
Irlanda	- periodo di guida giornaliero	294	54	-	54	2.818	228	-	228	3.112	282
	- massimo 6 giorni	86	14	-	14	291	71	-	71	377	85
	- 2 settimane consecutive	91	11	-	11	243	75	-	75	334	86
Italia	- periodo di guida giornaliero										
	- massimo 6 giorni										
	- 2 settimane consecutive										
Lussemburgo	- periodo di guida giornaliero	-	-	1	1	125	311	-	311	125	312
	- massimo 6 giorni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- 2 settimane consecutive	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paesi Bassi	- periodo di guida giornaliero	179	4	-	4	4.885	996	28	1.024	5.064	1.028
	- massimo 6 giorni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- 2 settimane consecutive	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portogallo	- periodo di guida giornaliero	118	1	-	1	635	8	-	8	753	9
	- massimo 6 giorni	5	-	-	-	19	1	-	1	24	1
	- 2 settimane consecutive	-	-	-	-	38	-	-	-	38	-
Spagna	- periodo di guida giornaliero	17.024	352							17.024	352
	- massimo 6 giorni	48	-							48	-
	- 2 settimane consecutive	32	-							32	-
Svezia**	- periodo di guida giornaliero					223	86			223	86
	- massimo 6 giorni										
	- 2 settimane consecutive										
Regno Unito***	- periodo di guida giornaliero						269	11		269	11
	- massimo 6 giorni						173	14		173	14
	- 2 settimane consecutive						10	-		10	-

* Dal 1° gennaio 1993 al 30 giugno 1994

** Dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1994

***Una minima parte dei dati può riguardare veicoli adibiti al trasporto passeggeri.

Note

4. Infrazioni

Numero di infrazioni accertate con processi verbali

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

Stato membro	Tipo di infrazione	PERSONE				MERCİ				PERSONE E MERCİ	
		Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	Stranieri
Austria	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni - interruzioni troppo brevi										
Belgio	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni	9	9	1	10	160	331	7	338	169	348
	- interruzioni troppo brevi	4	3	-	3	101	97	2	99	105	102
Danimarca (2)	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni - interruzioni troppo brevi		6				1.321				
Finlandia	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni - interruzioni troppo brevi										
Francia (3)	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni - interruzioni troppo brevi									6.769	2.382
Germania	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni	6.938	306	62	368	72.424	16.888	10.376	27.264	79.362	27.632
	- interruzioni troppo brevi	9.300	312	186	498	100.952	8.142	8.140	16.282	110.252	16.780
Grecia	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni - interruzioni troppo brevi										

Stati membri	Tipo di infrazione	PERSONE				MERCİ				PERSONE E MERCİ (1)	
		Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	Totale stranieri
Irlanda	- guida per un periodo superiore a 4 ore e mezzo senza interruzioni	384	57	-	57	1.715	348	-	348	2.099	405
	- interruzioni troppo brevi	188	23	-	23	643	40	-	40	831	63
Italia	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni										
	- interruzioni troppo brevi										
Lussemburgo	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni	1	1	1	2	81	206	-	206	82	208
	- interruzioni troppo brevi	-	-	1	1	12	21	-	21	12	22
Paesi Bassi	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni	105	-	-	-	3.030	203	8	211	3.135	211
	- interruzioni troppo brevi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portogallo	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni	43	-	-	-	245	4	-	4	288	4
	- interruzioni troppo brevi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spagna	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni	9.099	154							9.099	154
	- interruzioni troppo brevi	-	-							-	-
Svezia	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni										
	- interruzioni troppo brevi										
Regno Unito (4)	- guida per un periodo superiore 4 ore e mezzo senza interruzioni										
	- interruzioni troppo brevi						30				

Nota:

- (1) Nei casi in cui gli Stati membri non hanno potuto fornire dati più dettagliati.
- (2) Numero totale fornito.
- (3) Dal 1° gennaio 1993 al 30 giugno 1994.
- (4) Una minima parte dei dati può riguardare veicoli adibiti al trasporto passeggeri.

4. Infrazioni

Numero di infrazioni accertate con processi verbali

4.3 Articolo 8 del regolamento (CEE) n. 3280/85: periodi di riposo

Stato membro	Tipo di infrazione	PERSONE				MERCI				PERSONE E MERCI	
		Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	Stranieri
Austria	- giornaliero - settimanale										
Belgio	- giornaliero - settimanale	88 9	116 18	4 -	120 18	1.010 41	1.873 125	58 2	1.931 127	1.098 50	2.051 145
Danimarca	- giornaliero - settimanale		13 -				1.298 -				
Finlandia	- giornaliero - settimanale										
Francia (1)	- giornaliero - settimanale									13.993 64	4.341 62
Germania	- giornaliero - settimanale	10.900 1.924	272 2	416 26	688 28	285.816 6.868	41.720 710	21.610 586	63.330 1.296	296.716 8.792	64.018 1.324
Grecia	- giornaliero - settimanale										
Irlanda	- giornaliero - settimanale	312 133	56 36	- -	56 36	3.736 254	145 94	- -	145 94	4.048 387	201 130
Italia	- giornaliero - settimanale										
Lussemburgo	- giornaliero - settimanale		1 -							- -	1 -

Stato membro	Tipo di infrazione	PERSONE				MERCİ				PERSONE E MERCİ	
		Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	stranieri
Paesi Bassi	- giornaliero	676	53	6	59	7.787	2.756	101	2.857	8.463	2.916
	- settimanale	-	-	-	-	4	1	-	1	4	1
Portogallo	- giornaliero	71	-	-	-	584	5	-	5	655	5
	- settimanale	21	-	-	-	59	-	-	-	80	-
Spagna	- giornaliero	2.555									
	- settimanale	324									
Svezia	- giornaliero										
	- settimanale										
Regno Unito (2)	- giornaliero						844	29			
	- settimanale						144	11			

Note:

- (1) Dal 1° gennaio 1993 al 30 giugno 1994.
- (2) Una minima parte dei dati può riguardare veicoli adibiti al trasporto passeggeri.

4. Infrazioni

Numero di infrazioni accertate con processi verbali

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

Stati membri	Tipo di infrazione	Nazionali	CEE	Paesi terzi	Totale stranieri
Austria	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Belgio	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Danimarca	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Finlandia	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Francia	Mancanza Utilizzazione scorretta	} } 215** }	} } 67** }		
Germania	Mancanza * Utilizzazione scorretta	528	8	24	32
		84	-	24	24
Grecia	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Irlanda	Mancanza Utilizzazione scorretta	7	-	-	-
		46	-	-	-
Italia	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Lussemburgo	Mancanza Utilizzazione scorretta	2	1	-	-
		6	7	-	-
Paesi Bassi	Mancanza Utilizzazione scorretta	2	-	-	-
		-	-	-	-
Portogallo	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Spagna	Mancanza Utilizzazione scorretta	2.618	-	-	-
		15.880	219	-	-
Svezia	Mancanza Utilizzazione scorretta				
Regno Unito	Mancanza Utilizzazione scorretta				

Note:

* Non disponibile.

** Infrazioni dell'articolo 14 senza distinzioni.

ISSN 0254-1505

COM(97) 698 def.

DOCUMENTI

IT

05 07 14

N. di catalogo : CB-CO-97-718-IT-C

ISBN 92-78-29184-6

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo