



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.12.1997
COM(97) 698 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO

**sobre a aplicação em 1993-1994 do Regulamento (CEE) nº 3820/85
relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social
no domínio dos transportes rodoviários**

**(18º relatório da Comissão sobre a aplicação da regulamentação social
no domínio dos transportes rodoviários)**

ÍNDICE

Índice	2
Síntese	3
1. INTRODUÇÃO	5
2. INICIATIVAS NACIONAIS	5
2.1 Medidas regulamentares	5
2.2 Medidas administrativas	5
3. SANÇÕES	6
3.1 Escalões	6
3.2 Alterações	7
4. RELAÇÕES E COOPERAÇÃO ENTRE OS ESTADOS-MEMBROS	7
4.1 Controlos concertados	7
4.2 Troca de informações	7
5. QUADROS SINÓPTICOS	9
5.1 Controlos: sinopse	9
5.2 Infracções: sinopse	10
6. CONCLUSÕES E COMENTÁRIOS SOBRE AS TENDÊNCIAS OBSERVADAS NOS DOMÍNIOS EM QUESTÃO	11
6.1 Conclusões e comentários dos Estados-membros	11
6.2 Conclusões e comentários da Comissão	12
ANEXO A	16
ANEXO B	17
1. Período de referência	17
2. Cálculo do controlo mínimo a efectuar (artigo 2º da Directiva 88/599/CEE) ¹	17
3. Controlos	18
3.1 Número de controlos na estrada	18
3.2 Número de condutores controlados em instalações de empresas	19
3.3 Número de dias de trabalho controlados na estrada	20
3.4 Número de dias de trabalho controlados em instalações de empresas	21
4. Infracções	22
4.1 Artigo 6º do Regulamento (CEE) nº 3820/85: período de condução	22
4.2 Artigo 7º do Regulamento (CEE) nº 3820/85: pausas	24
4.3 Artigo 8º do Regulamento (CEE) nº 3280/85: períodos de descanso	27
4.4 Artigo 14º do Regulamento (CEE) nº 3820/85: horário e registo de serviço	29

SÍNTESE

O presente relatório apresenta tendências e estatísticas sobre as actividades de inspecção e de controlo da aplicação das disposições do Regulamento nº 3820/85 relativo aos períodos de condução e de repouso durante o período 1993-94. O relatório baseia-se nas estatísticas fornecidas pelos Estados-membros e inclui os seus pontos de vista sobre a aplicação.

Houve mais Estados-membros a fornecer dados específicos sobre os controlos e as infracções verificadas durante o período em causa. Apesar disso, Áustria, Itália e Grécia não comunicaram dados para este período e Bélgica e Portugal comunicaram estatísticas incompletas. Este facto atrasou a elaboração do relatório e limitou uma comparação atempada e eficaz das estatísticas. Em consequência a Comissão decidava acções por incumprimento contra a Itália e a Grécia para prevenir nova ocorrência, vão advertir a Bélgica e Portugal para reforçar a sua coordenação estatística e aconselhar a Áustria, enquanto novo Estado-membro, a fornecer os dados para 1995-1996 no prazo estabelecido pelo regulamento.

As estatísticas mostram que, de um modo geral, os controlos de estrada aumentaram, embora esse aumento não se tenha reflectido no controlo dos dias de trabalho, com excepção de Espanha, Portugal, Países Baixos e Luxemburgo. Os controlos nas instalações das empresas aumentaram, designadamente no sector dos transportes de passageiros. Globalmente, oito Estados-membros ultrapassaram o limiar mínimo de 1% fixado para o controlo dos dias de trabalho, tendo a Dinamarca, a Alemanha, a Irlanda e a Espanha ido além de 2%. Dos quatro Estados-membros que não cumpriram o requisito de 1%, Bélgica e Portugal apenas enviaram dados parciais, o que pode mascarar os verdadeiros níveis, ao passo que Suécia e Finlândia se encontravam em plena reorganização dos respectivos serviços de controlo.

O aumento generalizado dos níveis de controlo conduziu a um aumento do nível das infracções verificadas. Globalmente, o incumprimento dos períodos de repouso continua a ser responsável pelo maior número de infracções. Registou-se, no entanto, uma deslocação de 5% a nível da natureza das infracções: passou-se de infracções relativas a períodos de repouso e registo de serviço para infracções relativas a pausas, se bem que as infracções ao código da estrada continuem a constituir uma parcela constante e significativa (34%) de todas as infracções comunicadas. Um nível de controlo significativamente mais elevado por parte da Espanha, designadamente no sector dos transportes de passageiros, resultou num aumento considerável das infracções verificadas. Desta vez, a Alemanha também forneceu números com dados dos seus Estados que apontam para um grande esforço de controlo e, correspondentemente, uma elevada taxa de infracções verificadas. Com efeito, os dados comunicados mostram que mais de 86% de todas as infracções verificadas na União foram cometidas na Alemanha e que este Estado-membro possui, de longe, o maior rácio de infracções verificadas por dias de trabalho controlados. Os Países Baixos comunicaram um decréscimo significativo das infracções, nomeadamente no sector dos transportes nacionais de mercadorias. É significativo verificar que os Países Baixos também estão entre os três primeiros países no tocante ao rácio de infracções verificadas por dias de trabalho controlados.

Os Estados-membros tomaram várias iniciativas, nomeadamente: A França emitiu instruções de controlo uniformes a todas as autoridades envolvidas com vista a garantir uma abordagem comum e promover intercâmbios de pessoal com outros Estados-membros destinados a alargar as competências do seu pessoal e encorajar a troca de pontos de vista. Os Países Baixos desenvolveram uma abordagem sectorial específica a nível do controlo que parece estar a resultar num menor número de infracções. No que respeita à cooperação, se os franceses organizaram acções conjuntas frutuosas, os alemães indicaram que os actuais esquemas de reciprocidade eram insuficientes para a aplicação do regulamento a nacionais estrangeiros. A Comissão aprofundará este aspecto num relatório ao Conselho sobre a eficácia e a uniformidade da aplicação da legislação que o mesmo requereu na sua declaração de Junho de 1997. Embora os números fornecidos no que respeita a infracções sejam difíceis de comparar com rigor, os dados disponíveis sugerem uma grande disparidade entre os diferentes Estados-membros e apontam para a necessidade de tomar medidas para que as sanções sejam eficazes, proporcionadas e dissuasivas no contexto do mercado interno.

Com base nos números apresentados e publicados nesta série de relatórios, foram atribuídas aos Estados-membros atitudes discriminatórias na aplicação da legislação a transportadores rodoviários nacionais e não nacionais. As averiguações da Comissão não revelaram até ao momento nenhuma política deliberada por parte de nenhum Estado-membro que infrinja o disposto no regulamento. No presente relatório, a Bélgica e o Luxemburgo controlam e verificam consideravelmente mais infracções de não nacionais do que nacionais; em sua defesa, há que considerar que ambos são países de trânsito. Contudo, a Comissão tenciona manter-se muito atenta a este aspecto de molde a garantir uma abordagem equitativa da aplicação da legislação em toda a União.

A Comissão propõe-se:

- tomar as medidas necessárias para melhorar a comunicação dos dados
- esclarecer se os níveis de controlo na Bélgica e em Portugal estão de acordo com os requisitos mínimos
- rever os níveis mínimos de controlo, incluindo as sanções, e apresentar as propostas necessárias
- examinar se a actividade de controlo em alguns Estados-membros é parcial em detrimento dos não nacionais e agir em conformidade
- avaliar a eficácia e a uniformidade da actividade de controlo num relatório acompanhado das propostas que se revelarem necessárias
- estudar a necessidade de mais alterações às regras de controlo comunitário, nomeadamente com a introdução do novo tacógrafo
- rever o Regulamento (CEE) nº 3820/85

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório, que abrange o período 1993-1994, é o segundo da nova série de relatórios da Comissão consagrados exclusivamente ao Regulamento (CEE) nº 3820/85¹. A informação disponibilizada foi fornecida pelos Estados-membros através do formulário normalizado introduzido pela Decisão de 22 de Fevereiro de 1993².

Deste modo é mais simples analisar tendências em determinados países e também comparar estatísticas entre os Estados-membros recorrendo aos dois últimos relatórios. Infelizmente, os dados não podem ser comparados com os dados fornecidos para os documentos anteriores.

Se a maioria dos Estados-membros comunicou os dados respectivos num formato próximo do definido no formulário normalizado, a sua apresentação ainda não é completamente uniforme e os dados transmitidos são por vezes fragmentários, incompletos ou não correspondem ao período de referência visado. Registaram-se atrasos nas respostas e Áustria, Itália e Grécia não enviaram quaisquer dados. Os dados comunicados pela Suécia e pela Finlândia reflectem as dificuldades de transição experimentadas.

A apresentação do presente relatório difere da do anterior na medida em que fornece os dados estatísticos referentes a 1993-94 de forma resumida, apresenta as iniciativas comunicadas pelos Estados-membros e inclui os factos mais recentes a nível da Comunidade de molde a garantir a sensibilização dos Estados-membros para as actuais preocupações, objectivos e propostas da Comissão.

2. INICIATIVAS NACIONAIS

2.1 Medidas regulamentares

Em França, o Decreto nº 93/218, de 11 de Fevereiro, e a Circular nº 93-19, de 2 de Março, introduziram a maioria das derrogações permitidas ao abrigo do artigo 13º do Regulamento (CEE) nº 3820/85.

Na Finlândia, em 1994, o controlo foi da exclusiva competência da polícia. Para reforçar as práticas na matéria, foi introduzido um regulamento que confere aos inspectores do trabalho competências neste domínio. O regulamento foi aprovado em 1995.

2.2 Medidas administrativas

Em França, uma circular interministerial emitida em 14 de Março de 1994 conduziu à utilização pela primeira vez de instruções idênticas por todas as autoridades que controlam o tráfego rodoviário no que respeita à velocidade, carga e períodos de

¹ JO L 370, de 31.12.1985, p. 1.

² JO L 72, de 25.03.1993, p. 33.

condução e de descanso. Foram realizados intercâmbios de pessoal com o Reino Unido e a Espanha. O recrutamento e a absorção de pessoal em 1994 aumentaram face a 1993. Os funcionários receberam durante 60 dias formação centrada em especial nos aspectos psicológicos e penais da aplicação da legislação. Registou-se investimento em equipamento manual e óptico para a leitura de tacógrafos.

Na Finlândia, foi introduzido um vasto programa de formação para os agentes da polícia destinado a facilitar o controlo dos períodos de condução. Está prevista a formação dos inspectores do trabalho em actividades de controlo.

Nos Países Baixos, a ênfase tem sido colocada no desenvolvimento de métodos de controlo preventivo no tocante às empresas.

Na Alemanha, foram aplicadas multas sujeitas a caução a 12 107 transportadores de passageiros e a 384 251 transportadores de mercadorias. Foram levantados autos a 2 528 operadores de veículos de passageiros e a 71 159 transportadores de mercadorias, tendo 750 daqueles e 36 803 destes sido impedidos de prosseguir viagem.

No Reino Unido, aumentou o controlo das horas de condução com especial incidência em determinados locais, bem como condutores e operadores suspeitos. Inclui-se aqui informação proveniente de “controlos silenciosos” - casos em que a utilização e a localização do veículo são registadas sem o conhecimento do condutor e se efectua um controlo exaustivo do registo do condutor para verificar se todas as informações foram registadas. Este sistema ajuda a detectar infracções sistemáticas ao disposto em matéria de períodos de condução.

3. SANÇÕES

3.1 Escalões

Seis Estados-membros enviaram informação sobre os escalões de sanções aplicáveis em caso de violação das disposições do regulamento. É apresentado uma síntese no Anexo A. Para facilitar uma comparação mais alargada, a Comissão acrescentou informação apresentada mais recentemente por outros Estados-membros numa conferência de peritos nacionais em 1995. O quadro mostra a grande variação existente entre Estados-membros no tocante às multas aplicáveis tanto a infracções graves como a infracções menores.

Descontando o facto de os Estados-membros poderem ter pontos de vista diferentes quanto à definição de infracção grave ou menor, o que é certo é que existem grandes disparidades em relação à sanção máxima para infracções graves - 248 ecus na Bélgica e 4 447 na Itália. À luz da comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa ao papel das sanções na aplicação da legislação comunitária no domínio do mercado interno¹, na qual se refere que as sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas, constata-se que, em alguns países, as multas poderão ser encaradas por alguns operadores dos transportes rodoviários mais como um risco profissional do que um factor de dissuasão. Se não forem dissuasivas, não serão, em última análise, um meio

¹ COM (95) 162/2.

de controlo eficaz. Assim, a Comissão entabulará discussões com os Estados-membros para clarificar e completar os dados comunicados até à data, tendo em vista chegar a um acordo na matéria.

3.2 Alterações

Em França, o novo código penal de 1994 veio agravar o montante das multas por infracções menores, abolindo ao mesmo tempo as disposições relativas à reincidência. Para melhor regular as actividades do sector, foi reactivada as comissões das sanções administrativas através da circular de 7 de Janeiro de 1994. A referida comissão apreciou em 1994 os processos de 53 empresas acusadas de omissões graves ou reiteradas em matéria de transporte, condições de trabalho e regulamentação sobre segurança rodoviária. A maioria destas infracções prendiam-se com a violação dos Regulamentos (CEE) n.ºs 3820/85 e 3821/85 - tacógrafos inoperacionais ou infracções múltiplas em matéria de períodos de condução e de repouso. As sanções contemplaram a suspensão temporária ou cancelamento de todas ou de parte das autorizações de transporte.

No Reino Unido, o montante máximo das multas foi agravado em Outubro de 1992 por força do Criminal Justice Act 1991 que fixa o montante máximo para cada tipo de multa. Na Parte VI do Transport Act 1968 é fixado o tipo de multa correspondente a cada categoria de infracção do período de condução (p. ex. tipo 1 ou 2, etc.).

A Bélgica encontra-se actualmente a rever os escalões das multas a cobrar no local por violação dos períodos de condução e de repouso.

4. RELAÇÕES E COOPERAÇÃO ENTRE OS ESTADOS-MEMBROS

Apesar de a presente rubrica não figurar explicitamente no formulário normalizado, alguns Estados-membros fizeram comentários sobre dois pontos: controlos e intercâmbios de informação.

4.1 Controlos concertados

A Directiva 88/599/CEE, de 23 de Novembro de 1988, exige um intercâmbio de informação e assistência mútua por parte dos Estados-membros no que respeita ao controlo da aplicação da legislação. A França referiu a realização de operações conjuntas bem sucedidas com a Bélgica, os Países Baixos, a Alemanha, a Espanha e o Reino Unido.

A Alemanha indicou que as infracções cometidas por condutores não residentes tinham sido mais difíceis de detectar do que as cometidas por condutores residentes. A cooperação entre Estados-membros prevista pela Directiva foi insuficiente para atacar o problema e daí o número de condutores não residentes controlados não reflectir em toda a sua extensão as infracções cometidas.

4.2 Troca de informações

A Dinamarca declarou ter trocado notificações de infracções com os Países Baixos, a França, a Alemanha e a Suécia.

A Inspeção do Tráfego neerlandesa diligenciou através de um serviço de consultoria privada para que um grupo informal se reunisse em Haia nos dias 14 e 15 de Outubro de 1996, tendo sido convidados representantes de todos os Estados-membros. Estiveram presentes representantes de nove Estados-membros e da Comissão. O objectivo da reunião consistia em analisar as dificuldades de interpretação da legislação social para o sector do transporte rodoviário e os problemas dos sistemas de controlo. O grupo concluiu que se tratava de uma tarefa difícil chegar a uma interpretação uniforme da legislação, dados os aspectos políticos, económicos e sociais envolvidos. As recomendações foram no sentido de mais trocas de informações, bem como de guias de referência sobre os objectivos dos regulamentos para persuadir as partes interessadas da necessidade de cumprir a legislação. O grupo pronunciou-se por uma iniciativa comunitária que permita chegar a um consenso sobre a forma de perspectivar cada infracção grave à luz do regulamento e alinhar as sanções em conformidade. Foi igualmente recomendado um quadro para a condução de um diálogo regular sobre estes assuntos, cabendo a liderança à Comissão.

5. QUADROS SINÓPTICOS

5.1 Controlos: sinopse

Relação entre o número mínimo de dias de trabalho a controlar e o número de dias efectivamente controlados

Estados-membros	- a - Número mínimo de dias de trabalho a controlar	- b - Número de dias de trabalho controlados (nacionais)	- c - Número de dias de trabalho (não nacionais)	- d - Número total de dias de trabalho controlado s	- e - Relação entre o número de dias controlados e o número mínimo de dias de trabalho a controlar (d/a)
Austria					
Bélgica (1)	665 500	194 527	245 898	440 425	66%
Dinamarca (2)	176 000			449 859	256%
Finlândia (3)	91 300			40 000	44%
França (4)	1 250 000	1 530 106	244 048	1 774 154	142%
Alemanha	3 690 466	9 096 571	5 885 704	14 982 275	405%
Grécia					
Irlanda	243 248	935 125	4 143	939 268	386%
Itália					
Luxemburgo	49 496	53 990	36 736	90 726	183%
Países Baixos	647 000	651 120	94 814	745 934	115%
Portugal (2)(5)	591 250	57 450	1 638	88 158	15%
Espanha	1 680 000	3 035 725	347 927	3 383 652	201%
Suécia (3)	200 000	22 926	1 998	27 048	13%
Reino Unido	2 014 920			3 439 391	171%

Nota

- (1) No quadro 5.1 acima, tal como nos quadros 3.1 a 3.4 do Anexo B, não são incluídos os números relativos aos controlos efectuados pela *gendarmérie*, Ministério das Finanças (alfândegas) e Ministério do Emprego. Dado que estas entidades detectaram mais do dobro das infracções detectadas pelo Ministério dos Transportes (ver quadro 5.2 - total de 21 176 infracções contra 8 021), que forneceu os números utilizados no presente documento, poder-se-á presumir que efectuaram mais do dobro dos controlos efectuados pelo Ministério dos Transportes. Daí se infere que a Bélgica efectuou um número de controlos bem mais elevado do que o mínimo requerido.
- (2) As estatísticas dos controlos não estão repartidas entre nacionais/não nacionais, sendo incluído o total geral (d).
- (3) De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.
- (4) De 1 de Janeiro de 1993 a 31 de Dezembro de 1993.
- (5) No quadro 5.1 acima, tal como nos quadros 3.1 a 3.4 do Anexo B, não são incluídos os números relativos aos controlos efectuados pela Inspecção do Trabalho e pela GNR. As estatísticas fornecem apenas uma imagem parcial da actividade de controlo.

5.2 Infracções: sinopse

Número de infracções assinaladas por autos: Artigos 6º, 7º, 8º e 14º do Regulamento (CEE) nº 3820/85

Síntese por Estado-membro

Estados-membros	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				Conjunt o
	Nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	Nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	
Austria									
Bélgica ***	200	258	9	267	2 602	4 818	134	4 952	8 021
Dinamarca		19				3 247			3 266
Finlândia					**1 282				1 282
França									*47 642
Alemanha	44 814	1 978	1 550	3 528	681 460	116 424	61 304	177 728	907 530
Grécia									
Irlanda	1 541	251		251	9 700	1 001		1 001	12 493
Itália									
Luxemburgo	5	3	3	6	222	545		545	778
Países Baixos	962	57	6	63	15 706	3 956	137	4093	20 824
Portugal	258	1	-	1	1 580	18	-	18	1 857
Espanha	47 580	725							48 305
Suécia					223	86			309
Reino Unido	**714				**7 087	1 470	65	1 535	9 336

Nota

* Os números referem-se a 1 de Janeiro de 1993 e incluem o primeiro semestre de 1994.

** Disponíveis apenas números globais.

*** Os números que seguem não foram incluídos neste quadro nem nos quadros 4.1-4.4 do Anexo B, uma vez que não estavam convenientemente desagregados:

	Total
Gendarmerie:	17 329
Ministério das Finanças	3 625
Ministério do Emprego	222 (apenas 1994)
Total	21 176

Número de infracções assinaladas por autos: Artigos 6º, 7º, 8º e 14º do Regulamento (CEE) nº 3820/85

Síntese por categorias de infracções (inclui passageiros e mercadorias; nacionais, CEE e países terceiros)

Artigo	Tipo de infracção	Número de infracções*
6º	Período de condução	356 188
7º	Pausas	261 871
8º	Período de repouso	414 763
14º	Horário e registo de serviço	19 738
TOTAL		1 052 560

* exclui os casos não atribuídos

6. CONCLUSÕES E COMENTÁRIOS SOBRE AS TENDÊNCIAS OBSERVADAS NOS DOMÍNIOS EM QUESTÃO

6.1 Conclusões e comentários dos Estados-membros

Em França, a comparação entre as estatísticas dos primeiros semestres de 1993 e 1994 apontam para uma coerência dos controlos na estrada de todos os veículos (164 593 em 1993 e 166 058 em 1994), registando-se um ligeiro aumento de 1% no número de veículos de passageiros (9 165 autocarros). O número de dias de trabalho controlados na estrada sofreu um acréscimo de 1,5% - de 544 226 para 552 427. O número de condutores controlados nas instalações das empresas aumentou 7% - de 23 594 para 25 731 - e o número de dias de trabalho controlados nas instalações das empresas aumentou 42% - 402 788 dias de trabalho no primeiro semestre de 1994. O número de infracções ao regulamento representa mais de 54% do número total de infracções verificadas na estrada.

A Suécia referiu que, devido à reorganização e reafecção das responsabilidades pelos controlos na estrada e nas instalações das empresas, ainda não existia um sistema operacional para recolher estatísticas completas. Os números fornecidos apenas representam uma parte do trabalho efectivamente realizado. Tal como a Finlândia, a Suécia apenas passou a ser parte do acordo EEE a partir de 1 de Janeiro de 1994.

A Bélgica comunicou que as infracções relativas aos períodos de condução e de repouso constituíram, de longe, as duas principais categorias de infracções cometidas pelos condutores dos transportes de mercadorias e de passageiros. Pretendeu-se reduzir o número de infracções colocando a ênfase na responsabilidade dos empregadores. Entre 1992 e 1993, registou-se um decréscimo de 34% no número de infracções relacionadas com o tacógrafo que são enviadas a tribunal ao passo que o número de multas a cobrar no local por essas infracções aumentou 13% para os nacionais e 6,7% para os não nacionais. Em 1994 verificou-se uma tendência ascendente nestes três indicadores, com um acréscimo de 28,7% das acções judiciais, de 115% nas multas a cobrar no local para os nacionais e de 30,8% para os não nacionais.

Os Países Baixos comunicaram que tinham seleccionado os sectores do mercado em que as infracções são mais frequentes através de um método específico de controlo aleatório para maximizar o impacto. Outras infracções foram controladas através de um sistema de sinalização dado o método aleatório não ser apropriado. As instalações também foram controladas nesta base.

A introdução nos Países Baixos de uma nova lei sobre o transporte rodoviários de mercadorias conduziu a um aumento do número de transportadores de mercadorias e respectivos veículos em circulação. Apesar desse aumento, verificou-se uma evolução positiva no que respeita ao número de infracções constatadas nos Países Baixos.

Os outros Estados-membros abstiveram-se de efectuar comentários nesta rubrica.

6.2 Conclusões e comentários da Comissão

O Regulamento (CEE) nº 3820/85 constitui actualmente uma importante base comunitária para fixar os períodos máximos de condução e de descanso para os operadores de transportes rodoviários. Aplicado de uma forma efectiva e uniforme, pode constituir uma parte essencial dos esforços para aumentar a segurança rodoviária, a eficiência dos transportes e a concorrência leal. A Comissão reconhece, contudo, que os Estados-membros entendem diferentemente a aplicação desta legislação. Existem autoridades diferentes nos Estados-membros para aplicar as disposições do regulamento, os diversos controlos são efectuados com graus de frequência e intensidade variáveis e as infracções são sancionadas de formas muito diferentes. O actual aparelho de controlo não está imune à fraude e há necessidade de uma maior cooperação entre Estados-membros para garantir uma abordagem coordenada da aplicação da legislação.

Em resposta, a Comissão adoptou uma abordagem assente em dois pilares: ligação com os funcionários nacionais para promover a cooperação administrativa, uma interpretação comum da legislação e uma abordagem coerente da sua aplicação e uma aplicação mais ampla através do desenvolvimento e da adopção do tacógrafo digital - foi aprovada uma posição comum na reunião do Conselho de 17 de Junho de 1997 - e outras iniciativas legislativas.

6.2.1 Dados incompletos continuam a colocar problemas para efectuar comparações entre Estados

A falta de dados de alguns Estados-membros continua a impedir uma comparação global. As razões variam de um país para o outro: para os membros recentes, a reestruturação organizacional para aplicar o regulamento faz com que os dados, quando disponíveis, não possam ser desagregados; para outros, a actual distribuição de responsabilidades faz com que seja apresentado um quadro incompleto do esforço de controlo realizado; Áustria, Itália e Grécia, pura e simplesmente, não enviaram dados. A Comissão vai entabular discussões com os Estados-membros que não enviaram as estatísticas completas de forma a que esta situação não volte a repetir-se. Caso existam várias autoridades nacionais envolvidas na aplicação da legislação, a Comissão sugere que uma delas passe a coordenar os aspectos estatísticos.

O atraso na publicação dos dados devido ao atraso na sua recepção apenas permite retirar lições algum tempo depois dos acontecimentos. As medidas comunitárias não poderão ter em conta quaisquer dificuldades nacionais específicas se as mesmas não forem comunicadas. Recorda-se, assim, aos Estados-membros que deveriam ter comunicado os seus dados para o próximo relatório - o décimo-nono, que abrange os anos de 1995 e 1996 - impreterivelmente até 30 de Setembro de 1997.

6.2.2 O aumento do número de veículos sujeitos ao regulamento de 1991-92 para 1993-94 concentrou-se nos Estados-membros mais pequenos, nomeadamente na Irlanda e nos países do Benelux

O aumento da actividade nos Estados-membros mais pequenos, nomeadamente nos países do Benelux, que são, antes de mais, países de trânsito, aponta para um nível mais elevado de actividade de controlo. Foi o que efectivamente ocorreu no Benelux. Embora sendo difícil comparar com rigor as estatísticas da Alemanha para estes dois

períodos, o número de veículos sujeitos ao regulamento baixou significativamente neste país, com a consequente diminuição do número mínimo de veículos a controlar durante o presente período. O Reino Unido e, de uma forma não tão importante, a Espanha, também conheceram este tipo de decréscimo.

6.2.3 Registou-se um aumento global dos controlos e das infracções

Globalmente, o número de controlos aumentou na UE. Este facto também pode parcialmente explicar o aumento generalizado do número de infracções verificadas, embora o efeito dissuasivo de uma maior actividade de controlo, em especial nos Países Baixos, possa ter contribuído para uma diminuição das taxa global de infracções neste país.

Os Países Baixos conceberam um sistema de controlo que visa sectores do mercado de alto risco e atribuíram a diminuição na sua taxa global de infracções a esta abordagem. A transferibilidade desta abordagem para as entidades de controlo de outros Estados-membros mereceria ser examinada pelos outros Estados-membros, dado o sucesso holandês na diminuição dos níveis de infracções.

6.2.4 Registou-se uma deslocação da natureza das infracções em favor das pausas

Desde o último relatório registou-se um aumento de 5% no número de infracções relacionadas com “pausas”, com a consequente diminuição das infracções referentes aos períodos de repouso e ao registo de serviço. As infracções relativas aos períodos de condução permaneceram uma proporção constante e significativa (34%) do total de infracções verificadas. No entanto, o incumprimento dos períodos de repouso continua a ser responsável pelo maior número de infracções.

6.2.5 Os níveis mínimos foram alcançados por um número crescente dos Estados-membros que comunicaram dados

Uma vasta proporção dos Estados-membros que comunicaram os dados requeridos para confirmar o cumprimento do valor mínimo de controlos de 1% ultrapassou esta norma de base, tendo a Dinamarca, a Irlanda e a Espanha ultrapassado 2%. Globalmente, regista-se uma clara tendência de crescimento do nível de controlo na maioria dos Estados-membros, o que dá garantias aos Estados de que o controlo continua a ser uma prioridade dos respectivos vizinhos. É de realçar as taxas claramente elevadas de actividade de controlo e correspondentes níveis de verificação de infracções na Alemanha. Neste caso, a comunicação de dados estatísticos completos ajudou a fornecer uma indicação de toda a extensão do esforço de controlo por parte da Alemanha. O reconhecimento de esforços semelhantes noutros Estados-membros apenas pode ser feito se estiverem disponíveis estatísticas completas.

6.2.6 Interpretação do Regulamento (CEE) n° 3820/85 continua a ser refinada através dos acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (período de referência: até ao início de 1997)

No seu acórdão de 9 de Novembro de 1995 no processo C-235/94, o Tribunal declarou que o artigo 12° não autoriza um condutor a derrogar as disposições dos artigos 6°, 7° ou 8° do regulamento por razões conhecidas antes do início do trajecto.

No acórdão, o Tribunal refere que apenas são autorizadas derrogações ao abrigo do artigo 12º desde que tal não comprometa a segurança rodoviária. Ora, antes do início da viagem, é impossível os condutores e os empregadores determinarem se essa condição se verifica. Efectivamente, é no momento em que surge o acontecimento imprevisto, que pode dar origem a uma derrogação ao regulamento, que o condutor deve ter em consideração a obrigação de respeitar a segurança rodoviária.

No processo C-335/94 eram colocadas duas questões principais: a primeira questão prendia-se com a definição de veículos afectos aos serviços de recolha de lixo a que se refere o artigo 4º, nº 6; a segunda questão pretendia esclarecer se a derrogação conferida pelo artigo 4º, nº 6, a “veículos afectos aos serviços de recolha de lixo” primava sobre a aplicação da legislação nacional em matéria de períodos de condução e de repouso dos condutores para esta categoria. No seu acórdão de 25 de Janeiro de 1996 o Tribunal definiu veículos afectos aos serviços de recolha de lixo e declarou que as derrogações decorrentes do artigo 4º, nº 6, não se opõem a que os Estados-membros adoptem regulamentação nacional em matéria de períodos de condução para os veículos desta categoria.

No processo C-29/95 (Eckehard Pastoors, Trans-Cap GmbH contra Bélgica) o Tribunal declarou em 23 de Janeiro de 1997 que o artigo 6º do Tratado se opõe a uma regulamentação nacional, adoptada em execução dos Regulamentos (CEE) nºs 3820/85 e 3821/85 do Conselho, que impõe apenas aos não residentes que opõem, no caso de infracção, não pelo pagamento imediato da quantia prevista como sanção, mas pelo prosseguimento contra si do processo penal normal, a obrigação de depositar, por infracção, uma determinada quantia a título de caução, mais elevada do que a prevista no caso de pagamento imediato, sob pena de apreensão do seu veículo.

6.2.7 Tacógrafo digital obtém concordância do Conselho

Em 1 de Setembro de 1994 foi transmitida ao Conselho uma proposta da Comissão - COM(94) 323 final em 22 Julho de 1994 - que altera o Regulamento (CEE) nº 3821/85, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE do Conselho sobre procedimentos normalizados de controlo. O Conselho adoptou um acordo político sobre este assunto em 17 de Junho de 1997 mediante o qual aceita a introdução do tacógrafo digital.

6.2.8 Promoção da troca de pontos de vista sobre a aplicação

Em 1995 foi organizada uma reunião de peritos nacionais destinada a facilitar a troca de pontos de vista em matéria de inspecção e de sanções. Em Dezembro de 1995, o Comité Paritário dos Transportes Rodoviários elaborou um relatório sobre os aspectos da organização e do controlo do tempo de trabalho e de condução no qual são apontadas as diferenças entre os Estados-membros. Além disso, a Comissão está a elaborar um relatório, a pedido do Conselho, sobre a eficácia e a uniformidade das práticas de controlo.

6.2.9 Grandes variações na taxa de detecção de infracções

O rácio entre a totalidade das infracções detectadas e o número total de dias de trabalho controlados revela uma enorme disparidade entre os Estados-membros a nível da eficácia para detectar os potenciais prevaricadores. Em 1993-94 a Alemanha foi o país mais bem sucedido com 6 infracções detectadas por cada 100 dias de

trabalho controlados; Finlândia (3,2 infracções), Países Baixos (2,79 infracções) e França (2,68 infracções) registaram igualmente uma taxa de detecção relativamente elevada. Estes números contrastam com outros Estados-membros onde os níveis de detecção se situaram abaixo de 1 infracção por 100 dias de trabalho controlados e há mesmo um caso em que apenas se detectou 1 infracção por cada 10.000 dias de trabalho controlados. Este rácio serve para indicar os benefícios que podem advir de uma troca de experiências e da adopção dos métodos mais eficazes e mais apropriados a nível nacional em toda a União.

6.2.10 Alteração do Regulamento (CEE) n° 3820/85

Em 15 de Julho de 1997 foi adoptado um livro branco da Comissão sobre a inclusão de sectores (como o transporte rodoviário) e actividades actualmente excluídas da directiva relativa ao tempo de trabalho (Directiva 93/104/CEE). A Comissão estuda actualmente a melhor forma de rever o regulamento relativo aos períodos de condução e de repouso à luz deste documento.

6.2.11 Observações finais

É do interesse de todos uma aplicação eficaz desta legislação. A Comissão incentiva todos os Estados-membros a empreender mais iniciativas de cooperação e, seguindo o exemplo de alguns Estados-membros, promover intercâmbios de informação, especialmente no tocante às melhores práticas, destinados a melhorar o controlo da aplicação da legislação.

A Comissão está a estudar formas de melhorar a interpretação e a aplicação da legislação. Além disso, está igualmente a examinar uma extensão do âmbito do Regulamento para incluir outras actividades que afectam a segurança pública.

ANEXO A

Estados-membros	Natureza da sanção	
	Infracções menores	Infracções graves
Austria	22-36 ecus	2 181 ecus ou até 6 semanas de prisão
Bélgica	62 ecus	248 ecus
Dinamarca	Multa não inferior a 54 ecus para o condutor e de 135 ecus para a empresa transportadora. O montante da multa é variável consoante a natureza e a gravidade da infracção.	
Finlândia	As multas são fixadas em função do rendimento: uma multa de “um dia” representa 33,3% do rendimento diário do infractor com excepções de carácter social. Para a determinação da multa a aplicar, assume maior importância a gravidade da infracção do que o número de infracções. O montante médio da sanção para este tipo de infracção varia entre 120 e 137 ecus.	
França	Antes da introdução do novo código penal em 1 de Março de 1994, as multas eram as seguintes: 197-455 ecus (455-910 ecus em caso de reincidência). Após a introdução do novo código penal em 1 de Março de 1994, os montantes das multas sofreram as seguintes alterações: Até 759 ecus	Antes da introdução do novo código penal em 1 de Março de 1994, as multas eram as seguintes: 76-2 276 ecus ou pena de prisão de 15 dias a 3 meses. Os infractores estrangeiros podiam depositar uma caução de 136 ecus por contravenção ou de 303 a 1 158 ecus por infracção penal. Após a introdução do novo código penal em 1 de Março de 1994, os montantes das multas sofreram as seguintes alterações: 3 794 ecus e pena de prisão de 3 meses.
Irlanda		1 365 ecus e/ou pena de prisão de 6 meses.
Itália	A partir de 16 ecus	Até 4 447 ecus
Países Baixos	Os montantes das multas fixadas para cada infracção ao regulamento variam entre 45 e 1 365 ecus.	
Espanha	30-284 ecus	284-1 388 ecus (primeira categoria) 1 388-2 414 ecus (segunda categoria)
Suécia	As multas variam entre 139 e 231 ecus.	
Reino Unido		As multas máximas para os condutores e quem cause ou permita infracções relacionadas com os períodos de condução e o tacógrafo variam entre 1 407 ecus (nível 3) e 7 034 ecus (nível 5); na Irlanda do Norte o montante máximo é mais baixo: 2 814 ecus. Para além da multa, falsificar registos e alterar ou forjar o selo do tacógrafo constituem infracções puníveis com pena de prisão que pode ir até dois anos.

Nota

Os dados referentes a Áustria, Bélgica, Itália, Espanha e Suécia baseiam-se nos números fornecidos por peritos nacionais desses países em 1995. A taxa de conversão do ecu é a que estava em vigor em 31 de Março de 1997. Não foram fornecidos dados relativos aos outros Estados-membros.

ANEXO B

Dados estatísticos

1. Período de referência

De 1 de Janeiro de 1993 a 31 de Dezembro de 1994.

2. Cálculo do controlo mínimo a efectuar (artigo 2º da Directiva 88/599/CEE)¹

Estados-membros	número de dias de trabalho realizados pelo condutor durante o período de referência - a -	número total de veículos abrangidos pelo Regulamento (CEE) nº 3820/85 (média anual) - b -	número total de dias de trabalho realizados a x b - c -	controlo mínimo (1% de c) - d -
Austria				
Bélgica	440	151 250	66 550 000	665 500
Dinamarca	440	40 000	17 600 000	176 000
Finlândia (1)	220	41 500	9 130 000	91 300
França (2)	240	521 875	125 250 000	1 250 000
Alemanha	480	768 847	396 046 560	3 690 465
Grécia				
Irlanda (3)	460	52 880	24 324 800	243 248
Itália				
Luxemburgo	460	10 760	4 949 600	49 496
Países Baixos	500	129 400	64 700 000	647 000
Portugal	430	137 500	59 125 000	591 250
Espanha	480	350 000	168 000 000	1 680 000
Suécia (1)	200	100 000	20 000 000	200 000
Reino Unido	464	434 250	201 492 000	2 014 920

Nota

- (1) De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.
- (2) Números relativos a um ano.
- (3) Os números referem-se ao número total de veículos de mercadorias com mais de 1 524 kgs e veículos de serviço público registados no Estado-membro. Alguns destes veículos não são abrangidos pelo Regulamento (CEE) nº 3820/85 do Conselho. Não existem, porém, dados discriminados.

¹ JO L 325, de 29.11.88. p. 55.

3. Controlos

3.1 Número de controlos na estrada

Estados-membros	Natureza do transporte	CEE		Países terceiros	Total não nacionais (1)
		nacionais	outros Estados-membros		
Austria	transporte de passageiros transporte de mercadorias				
Bélgica	transporte de passageiros transporte de mercadorias	2 284 36 322	3 826 59 621	151 2 670	62 291
Dinamarca	transporte de passageiros transporte de mercadorias valor global	(2) 109 399			
Finlândia (3)	transporte de passageiros transporte de mercadorias valor global	13 000	-	-	
França (4)	transporte de passageiros transporte de mercadorias	18 810 377 458			7 607 97 236
Alemanha	transporte de passageiros transporte de mercadorias	222 594 3 621 124	81 623 1 957 690	109 176 2 086 343	190 808 4 044 038
Grécia	transporte de passageiros transporte de mercadorias				
Irlanda (5)	transporte de passageiros transporte de mercadorias	9 509 33 651	1 539 4 572	210 225	1 749 4 797
Itália	transporte de passageiros transporte de mercadorias				
Luxemburgo	transporte de passageiros transporte de mercadorias	717 6 068	946 10 871	162 388	1 108 11 259
Países Baixos	transporte de passageiros transporte de mercadorias	7 076 119 959	1 871 39 293	247 5 996	2 118 45 289
Portugal	transporte de passageiros transporte de mercadorias	1 341 23 506	40 503	- -	40 503
Espanha	transporte de passageiros transporte de mercadorias	201 203 963 220	42 142 161 508	5 960 15 935	48 102 177 443
Suécia (3)	transporte de passageiros transporte de mercadorias valor global	7 642	666	-	666
Reino Unido	transporte de passageiros transporte de mercadorias	67 691 469 707			4 874 39 879

Nota

- (1) Visto os Estados-membros não terem podido fornecer dados mais precisos.
- (2) Conjunto da CEE, incluindo os nacionais.
- (3) De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.
- (4) De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.
- (5) Nos casos onde não foi possível distinguir entre os dois tipos de transporte, são os seguintes os números: nacionais: 1 527; outros Estados-membros: 1 324; país terceiro: 119.

3. Controlos

3.2 *Número de condutores controlados em instalações de empresas*

Estados-membros	transporte de passageiros	transporte de mercadorias	transporte por conta própria	transporte por conta de outrem
Austria				
Bélgica (1)	157	1 737	28	1 866
Dinamarca (2)	-	-	-	-
Finlândia (2)	-	-	-	-
França (3)	7 805	67 821	3 133	72 493
Alemanha	27 240	104 755	30 184	101 811
Grécia				
Irlanda (4)	1 123	5 212	2 728	3 607
Itália				
Luxemburgo	1 097	5 306	24	1 062
Países Baixos	2 148	9 612	2 445	7 167
Portugal (2)	-	-	-	-
Espanha (5)		136 269		
Suécia (6)		708		
Reino Unido	4 652	28 697	- (5)	- (5)

Nota

- (1) Estas estatísticas incluem números comunicados pelo Ministério do Emprego apenas relativos a 1994 (passageiros: 24; mercadorias: 193).
- (2) Não foram comunicadas estatísticas.
- (3) De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.
- (4) A partir de Julho de 1993.
- (5) Números não susceptíveis de desagregação.
- (6) De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.

3. Controlos

3.3 Número de dias de trabalho controlados na estrada

Estados-membros	Natureza do transporte	CEE		Países terceiros	Total não nacionais
		Nacionais	outros Estados-membros		(1)
Austria	transporte de passageiros transporte de mercadorias				
Bélgica	transporte de passageiros transporte de mercadorias	8 422 124 315	14 116 221 030	569 10 183	14 685 231 213
Dinamarca	transporte de passageiros transporte de mercadorias valor global	(2) 437 569			
Finlândia (3)	transporte de passageiros transporte de mercadorias valor global (1)	40 000	-	-	
França (4)	transporte de passageiros transporte de mercadorias	58 008 1 242 018	-	-	24 188 342 422
Alemanha	transporte de passageiros transporte de mercadorias	417 480 6 894 156	122 054 3 125 922	125 584 2 512 144	247 638 5 638 066
Grécia	transporte de passageiros transporte de mercadorias				
Irlanda	transporte de passageiros transporte de mercadorias	3 152 35 974	737 3 175	7 224	744 3 399
Itália	transporte de passageiros transporte de mercadorias				
Luxemburgo	transporte de passageiros transporte de mercadorias	984 17 428	2 147 32 820	487 1 282	2 634 34 102
Países Baixos	transporte de passageiros transporte de mercadorias	14 152 239 918	3 742 78 586	494 11 992	4 236 90 578
Portugal	transporte de passageiros transporte de mercadorias	4 853 52 597	297 1 341	- -	297 1 341
Espanha	transporte de passageiros transporte de mercadorias	361 273 1 420 907	64 315 247 400	9 585 26 627	73 900 274 027
Suécia (3)	transporte de passageiros transporte de mercadorias valor global	22 926	1 998		1 998
Reino Unido (5)	transporte de passageiros transporte de mercadorias	197 802 1 560 484			

Nota

- (1) Visto os Estados-membros não terem podido fornecer dados mais precisos.
- (2) Conjunto da CEE, incluindo os nacionais.
- (3) De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.
- (4) De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.
- (5) Números não susceptíveis de desagregação.

3. Controlos

3.4 Número de dias de trabalho controlados em instalações de empresas

Estados-membros	transporte de passageiros	transporte de mercadorias	transporte por conta própria	transporte por conta de outrem
Austria				
Bélgica	4 351	57 439		
Dinamarca (1)	1 037	11 226		
Finlândia (2)(3)				
França (4)	112 239	950 494	33 571	1 029 162
Alemanha	441 019	1 343 916	296 119	1 488 816
Grécia				
Irlanda	84 227	811 772		
Itália				
Luxemburgo	5 249	30 329	6 066	29 512
Países Baixos	85 920	225 210	24 450	286 680
Portugal	1 471	27 599		
Espanha (5)		1 253 545		
Suécia (3)(5)		2 124		
Reino Unido	253 651	1 427 454		

Nota

- (1) Estimativa.
- (2) Não foram comunicadas estatísticas.
- (3) De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.
- (4) De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.
- (5) Apenas foi comunicado o valor global.

4. Infracções

Número de infracções assinaladas por autos

4.1 Artigo 6º do Regulamento (CEE) nº 3820/85: período de condução

Estados- -membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Austria	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas										
Bélgica	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas	90 - -	112 - -	4 - -	116 - -	1 266 24 -	2 348 44 -	60 5 -	2 408 49 -	1 356 24 -	2 524 49 -
Dinamarca	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas		0				628				
Finlândia	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas										
França*	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas									14 511 169 -	5 034 35 -
Alemanha	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas	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
Grécia	- condução diária - máximo 6 dias - 2 semanas consecutivas										

Estados- -membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Irlanda	- condução diária	294	54	-	54	2 818	228	-	228	3 112	282
	- máximo 6 dias	86	14	-	14	291	71	-	71	377	85
	- 2 semanas consecutivas	91	11	-	11	243	75	-	75	334	86
Itália	- condução diária										
	- máximo 6 dias										
	- 2 semanas consecutivas										
Luxemburgo	- condução diária	-	-	1	1	125	311	-	311	125	312
	- máximo 6 dias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- 2 semanas consecutivas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Países Baixos	- condução diária	179	4	-	4	4 885	996	28	1 024	5 064	1 028
	- máximo 6 dias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- 2 semanas consecutivas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	- condução diária	118	1	-	1	635	8	-	8	753	9
	- máximo 6 dias	5	-	-	-	19	1	-	1	24	1
	- 2 semanas consecutivas	-	-	-	-	38	-	-	-	38	-
Espanha	- condução diária	17 024	352							17 024	352
	- máximo 6 dias	48	-							48	-
	- 2 semanas consecutivas	32	-							32	-
Suécia**	- condução diária					223	86			223	86
	- máximo 6 dias										
	- 2 semanas consecutivas										
Reino Unido***	- condução diária						269	11		269	11
	- máximo 6 dias						173	14		173	14
	- 2 semanas consecutivas						10	-		10	-

Nota

De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.

De 1 de Janeiro de 1994 a 31 de Dezembro de 1994.

*** Os dados podem incluir números relativos a uma pequena proporção de veículos de passageiros.

4. Infracções

Número de infracções assinaladas por autos

4.2 Artigo 7º do Regulamento (CEE) nº 3820/85: pausas

Estados-membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS (1)	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Austria	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas										
Bélgica	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	9 4	9 3	1 -	10 3	160 101	331 97	7 2	338 99	169 105	348 102
Dinamarca (2)	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas		6				1 321				
Finlândia	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas										
França (3)	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas									6 769	2 382
Alemanha	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	6 938 9 300	306 312	62 186	368 498	72 424 100 952	16 338 8 142	10 376 8 140	27 264 16 282	79 362 110 252	27 632 16 780

Estados- -membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS (1)	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Grécia	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas										
Irlanda	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	384	57	-	57	1 715	348	-	348	2 099	405
		188	23	-	23	643	40	-	40	831	63
Itália	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas										
Luxemburgo	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	1	1	1	2	81	206	-	206	82	208
		-	-	1	1	12	21	-	21	12	22
Países Baixos	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	105	-	-	-	3 030	203	8	211	3 135	211
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	43	-	-	-	245	4	-	4	288	4
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espanha	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas	9 099	154							9 099	154
		-	-							-	-

Estados- -membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS (1)	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Suécia	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas										
Reino Unido (4)	- condução além de 4h30 sem interrupção - pausas demasiado curtas						30				

Nota

- (1) Visto os Estados-membros não terem podido fornecer dados mais precisos.
(2) Apenas foi comunicado o valor global.
(3) De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.
(4) Os dados podem incluir números relativos a uma pequena proporção de veículos de passageiros.

4. Infracções

Número de infracções assinaladas por autos

4.3 Artigo 8º do Regulamento (CEE) nº 3280/85: períodos de descanso

Estados-membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Austria	- diária - semanal										
Bélgica	- diária - semanal	88 9	116 18	4 -	120 18	1 010 41	1 873 125	58 2	1 931 127	1.098 50	2 051 145
Dinamarca	- diária - semanal		13 -				1 298 -				
Finlândia	- diária - semanal										
França (1)	- diária - semanal									13 993 64	4 341 62
Alemanha	- diária - semanal	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
Grécia	- diária - semanal										
Irlanda	- diária - semanal	312 133	56 36	- -	56 36	3 736 254	145 94	- -	145 94	4 048 387	201 130
Itália	- diária - semanal										
Luxemburgo	- diária - semanal		1 -							- -	1 -

Estados- -membros	Tipo de infracção	PASSAGEIROS				MERCADORIAS				PASSAGEIROS E MERCADORIAS	
		nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais	nacionais	não nacionais
Países Baixos	- diária	676	53	6	59	7 787	2 756	101	2 857	8 463	2 916
	- semanal	-	-	-	-	4	1	-	1	4	1
Portugal	- diária	71	-	-	-	584	5	-	5	655	5
	- semanal	21	-	-	-	59	-	-	-	80	-
Espanha	- diária	2 555									
	- semanal	324									
Suécia	- diária										
	- semanal										
Reino Unido	- diária						844	29			
(2)	- semanal						144	11			

Nota

- (1) De 1 de Janeiro de 1993 a 30 de Junho de 1994.
- (2) Os dados podem incluir números relativos a uma pequena proporção de veículos de passageiros.

4. Infracções

Número de infracções assinaladas por autos

4.4 Artigo 14º do Regulamento (CEE) nº 3820/85: horário e registo de serviço

Estados-membros	Tipo de infracção	Nacionais	CEE	Países terceiros	Total não nacionais
Austria	Falta Utilização incorrecta				
Bélgica	Falta Utilização incorrecta				
Dinamarca	Falta Utilização incorrecta				
Finlândia	Falta Utilização incorrecta				
França	Falta Utilização incorrecta	} } 215** }	} } 67** }		
Alemanha	Falta Utilização incorrecta	528 84	8 -	24 24	32 24
Grécia	Falta Utilização incorrecta				
Irlanda	Falta Utilização incorrecta	7 46	- -	- -	- -
Itália	Falta Utilização incorrecta				
Luxemburgo	Falta Utilização incorrecta	2 6	1 7	- -	- -
Países Baixos	Falta Utilização incorrecta	2 -	- -	- -	- -
Portugal	Falta Utilização incorrecta				
Espanha	Falta Utilização incorrecta	2 618 15 880	- 219	- -	- -
Suécia	Falta Utilização incorrecta				
Reino Unido	Falta Utilização incorrecta				

Nota

* Não disponível no momento.

** Infracções ao artigo 14º não diferenciadas.

ISSN 0257-9553

COM(97) 698 final

DOCUMENTOS

PT

05 07 14

N.º de catálogo : CB-CO-97-718-PT-C

ISBN 92-78-29186-2

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo