



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 12.12.1997
COM(97) 698 final

INFORME DE LA COMISIÓN

sobre la aplicación en

1993 y 1994

del Reglamento (CEE) nº 3820/85

**relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia
social**

en el sector de los transportes por carretera

**(18º informe de la Comisión sobre la aplicación
de la legislación social relacionada con el transporte por carretera)**

Índice

Índice	2
Resumen	4
1. Introducción	6
2. Iniciativas a escala nacional	
2.1 Medidas reguladoras	7
2.2 Medidas administrativas	7
3. Sanciones	
3.1 Baremos	8
3.2 Cambios	8
4. Relaciones y cooperación entre Estados miembros	
4.1 Controles concertados	9
4.2 Intercambios de información	9
5. Cuadros recapitulativos	
5.1 Controles: resumen	10
5.2 Infracciones: resumen	11
6. Conclusiones y observaciones	
6.1 Conclusiones y observaciones de los Estados miembros	12
6.2 Conclusiones y observaciones de la Comisión	13

Anexo A	Cuadro de sanciones	18
Anexo B	Resumen de la información recibida de los Estados miembros	
1.	Período de referencia	19
2.	Cálculo de los controles mínimos a efectuar	19
3.	Controles	
3.1	Número de controles en carretera	20
3.2	Número de conductores controlados en los locales de las empresas	21
3.3	Número de jornadas laborales controladas en carretera	22
3.4	Número de jornadas laborales controladas en los locales de las empresas	23
4.	Infracciones: número de infracciones registradas	
4.1	Artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempo de conducción	24
4.2	Artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: interrupciones	26
4.3	Artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempos de descanso	29
4.4	Artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: horario y registro de servicio	31

RESUMEN

En el presente informe se exponen las tendencias y estadísticas sobre las actividades realizadas por los Estados miembros en materia de inspección y control de la aplicación de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) N° 3820/85 relativo a los tiempos de conducción y tiempos de descanso durante el bienio 1993-94. El informe se basa en los datos estadísticos facilitados por los Estados miembros e incluye sus respectivos puntos de vista en torno a la aplicación de la legislación.

Esta vez fueron más los Estados miembros que transmitieron información más precisa sobre los controles y las infracciones detectadas durante el período de referencia; no obstante, Austria, Italia y Grecia no facilitaron datos y Bélgica y Portugal lo hicieron de forma incompleta. Todo ello ha producido un cierto retraso en la elaboración del informe y ha limitado la comparación efectiva de las estadísticas en una fase temprana. Por eso, la Comisión ha decidido abrir los expedientes de infracción correspondientes contra Italia y Grecia para impedir que tal inacción vuelva a repetirse, así como sendas advertencias dirigidas a Bélgica y Portugal para que refuercen su coordinación en materia estadística y un dictamen dirigido a Austria para que, en tanto que nuevo Estado miembro, facilite la información preceptiva para 1995-96 dentro del calendario previsto en el Reglamento.

Según las estadísticas, los controles en carretera aumentaron en términos generales, aunque tal incremento no se reflejó en el control de las jornadas laborales, salvo en España, Portugal, Países Bajos y Luxemburgo. También aumentaron los controles en los locales de las empresas, en particular en el sector del transporte de viajeros. Globalmente, ocho Estados miembros superaron el límite mínimo del 1% fijado para los controles de las jornadas laborales, con una cifra superior al 2% en Dinamarca, Alemania, Irlanda y España. De los cuatro Estados miembros que no cumplieron el requisito del 1%, Bélgica y Portugal facilitaron solamente datos parciales, que pueden enmascarar la realidad de los niveles de control de la aplicación, mientras que Suecia y Finlandia estaban en plena reorganización de sus órganos de control de la aplicación.

El incremento general en los niveles de control de la aplicación produjo a su vez un incremento en el número de infracciones detectadas. En términos globales, las infracciones en cuanto a tiempos de descanso siguen siendo las más numerosas. No obstante, se ha producido un desplazamiento del 5% en la naturaleza de las infracciones detectadas, pasando de infracciones en cuanto a tiempos de descanso y registros de servicio a infracciones relacionadas con las interrupciones, si bien las infracciones a los tiempos siguen teniendo una proporción constante y significativa (34%) de todas las infracciones registradas. Un nivel de control de la aplicación notablemente más elevado en España, sobre todo en el sector del transporte por carretera, produjo un aumento considerable en las infracciones detectadas. También Alemania facilitó datos procedentes de los Estados federados que reflejan un mayor esfuerzo de control y un mayor índice de detección de infracciones. En efecto, las cifras facilitadas ponen de manifiesto que más del 86% de todas las infracciones detectadas dentro de la Unión Europea son cometidas en Alemania, que presenta con gran diferencia el mayor índice de infracciones detectadas contra las jornadas

laborales controladas. Según los datos facilitados por los Países Bajos, se redujeron las infracciones cometidas, sobre todo en su sector del transporte nacional de mercancías. También resulta significativo que sea uno de los tres países con el mayor índice de infracciones detectadas contra las jornadas laborales controladas.

Los Estados miembros tomaron diversas iniciativas: en particular, Francia unificó a nivel interno las instrucciones de control al objeto de que las distintas autoridades implicadas apliquen un enfoque común y fomenten el intercambio de personal con otros Estados miembros para ampliar experiencias y estimular los intercambios de puntos de vista. Los Países Bajos desarrollaron un enfoque sectorial especial que parece estar dando buenos resultados, puesto que están disminuyendo las infracciones. En cuanto a la cooperación comunitaria, mientras que Francia organizó medidas conjuntas que dieron buenos frutos, Alemania se mostraba insatisfecha con los actuales acuerdos de reciprocidad a la hora de hacer cumplir el Reglamento a los transportistas extranjeros. La Comisión abordará con más profundidad este aspecto en un informe al Consejo sobre la eficacia y uniformidad de la aplicación de la legislación, en respuesta a la petición que le cursó el Consejo en la declaración de junio de 1997. Aunque las cifras facilitadas en lo que se refiere a las sanciones son difíciles de comparar con precisión, la información disponible apunta a una gran disparidad entre los Estados miembros y a la necesidad de tomar medidas para garantizar la eficacia, proporcionalidad y carácter disuasivo de las sanciones en el contexto del mercado interior.

Conforme a las cifras transmitidas y publicadas en esta serie de informes, se ha atribuido a algunos Estados miembros una actitud discriminatoria a la hora de aplicar la legislación entre transportistas nacionales y extranjeros. Las averiguaciones de la Comisión no han permitido constatar hasta el momento una política deliberada en este sentido, lo cual podría vulnerar las disposiciones del Reglamento. En este informe se pone de manifiesto que tanto Bélgica como Luxemburgo controlan y detectan muchas más infracciones entre los operadores extranjeros que entre los nacionales - en su descargo ha de señalarse no obstante que ambos son países de tránsito. Con todo, la Comisión trata de seguir muy de cerca este aspecto, para asegurar la igualdad a la hora de aplicar la legislación comunitaria en toda la Unión.

La Comisión se propone:

- adoptar las medidas necesarias para mejorar la transmisión de datos estadísticos
- clarificar si los niveles de control de la aplicación de la legislación en Bélgica y en Portugal se ajustan a los requisitos mínimos
- revisar los niveles mínimos de control de la aplicación, incluidas las sanciones, y presentar las propuestas apropiadas
- examinar si las medidas de control de la aplicación en algunos Estados miembros suponen un segundo rasero a los transportistas extranjeros y tomar las precauciones necesarias
- evaluar la eficacia y uniformidad de las medidas de control de la aplicación en un informe acompañado, en su caso, de propuestas
- estudiar la conveniencia de introducir cambios en la legislación comunitaria, en particular ante la implantación del nuevo tacógrafo
- revisar el Reglamento (CEE) n° 3820/85

1. Introducción

Este informe, que abarca el período 1993-1994, es el segundo de una serie de informes de la Comisión consagrados exclusivamente al Reglamento (CEE) n° 3820/85¹. La información que se presenta es la facilitada por los propios Estados miembros en el impreso normalizado ("acta tipo") implantado en virtud de la Decisión de 22 de febrero de 1993².

De este modo, se simplifica el análisis de las tendencias en países concretos y la comparación de las estadísticas entre Estados miembros respecto de los dos últimos informes. Desafortunadamente, la información no puede ser comparada con la presentada en los documentos anteriores.

Mientras que la mayoría de los Estados miembros transmitieron sus datos en un formato próximo al del impreso normalizado, su presentación sigue sin ser del todo uniforme, y algunos datos facilitados son fragmentarios, incompletos o incorrectos (período de referencia equivocado); hubo demoras en la transmisión y en el caso de Austria, Italia y Grecia, ni siquiera facilitaron los datos requeridos. La información transmitida por Finlandia y Suecia reflejó las dificultades transitorias a que han de hacer frente estos países.

La presentación del informe difiere de la del informe anterior en que expone los datos estadísticos de forma resumida para 1993-94, presenta las distintas iniciativas comunicadas por los Estados miembros e incluye las últimas realizaciones a escala comunitaria para garantizar la sensibilización de los Estados miembros ante las preocupaciones, objetivos y propuestas de la Comisión.

¹ DO n° L 370, 31.12.1985, p.1.

² DO n° L 72, 25.03.1993, p.33.

2. Iniciativas a escala nacional

2.1 Medidas reguladoras

En Francia, el decreto 93/218 de 11 de febrero de 1993 y la circular 93-19 de 2 de marzo de 1993 hicieron operativas la mayoría de las sanciones autorizadas en virtud del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

En Finlandia, en 1994 el control de la aplicación de la legislación era responsabilidad exclusiva de la policía. Para mejorar las prácticas en la materia, introdujo un Reglamento por el que se facultaba a los inspectores de trabajo a incluir esta labor entre sus cometidos. El Reglamento fue aprobado en 1995.

2.2 Medidas administrativas

En Francia, una circular interministerial emitida el 14 de marzo de 1994 llevó a unificar por vez primera las instrucciones dirigidas a todas las autoridades encargadas del control del tráfico vial en lo que se refiere a la velocidad, la carga y los tiempos de conducción y de descanso. Se organizaron intercambios de personal entre Francia y el Reino Unido y España. Durante 1994, aumentó respecto de 1993 el personal reclutado y asimilado en los órganos de control. Los funcionarios recibieron por un período de 60 días formación específica sobre aspectos psicológicos y penales de la aplicación de la legislación, y se realizaron inversiones en equipos de lectura manual y óptica de tacógrafos.

En Finlandia se introdujo un programa de formación completo dirigido a las fuerzas de policía para facilitar el control de los tiempos de conducción, y hay proyectos de formar a inspectores laborales en las actividades de control de la aplicación de la legislación.

En los Países Bajos se puso el acento en desarrollar métodos de control preventivo de las empresas.

En Alemania se expidieron multas con fianza a un total de 12.107 transportistas de viajeros y a 384.251 transportistas de mercancías; un total de 2.528 operadores de vehículos de pasajeros y 71.159 transportistas de mercancías recibieron notificaciones de infracción, mientras que a 750 y 36.803 respectivamente les fue impuesta una prohibición de proseguir el viaje.

En el Reino Unido aumentaron los controles de aplicación de la legislación respecto de los tiempos de conducción, sobre todo en determinadas poblaciones y en relación con conductores y operadores que suscitaban sospechas. Señálese en este sentido la realización de "controles silenciosos" (sin conocimiento del conductor se vigila la utilización y localización del vehículo y se compara con un control exhaustivo del registro del conductor para comprobar si toda la información ha sido registrada). De este modo se pueden detectar las infracciones sistemáticas en cuanto a tiempos de conducción.

3. Sanciones

3.1 Baremos

Seis Estados miembros transmitieron información sobre el baremo de sanciones impuestas en caso de infracción a los Reglamentos. En el Anexo A se presenta un cuadro de síntesis. Para facilitar la comparación, la Comisión ha añadido información facilitada más recientemente por otros Estados miembros en una conferencia de expertos nacionales celebrada en 1995. El cuadro pone de manifiesto la gran disparidad existente entre Estados miembros en el aspecto de las multas por faltas leves y graves.

Obviamente, los Estados miembros tienen visiones divergentes sobre lo que constituye una falta leve o grave, pero resulta que existen disparidades como la de una sanción máxima de 248 ecus en Bélgica y de 4.447 ecus en Italia por falta grave. En el contexto de la Comunicación de la Comisión sobre la función de las sanciones en el mercado interior¹, que señala que las sanciones han de ser eficaces, proporcionadas y disuasivas, parece que en algunos países las multas son consideradas por algunos operadores del sector del transporte vial como un riesgo profesional más que como un instrumento disuasivo. Si carecen precisamente de este carácter disuasivo, su eficacia está puesta en tela de juicio. Por eso, la Comisión se propone iniciar un debate con los Estados miembros para tratar de clarificar y completar la información facilitada hasta la fecha y llegar a un entendimiento en torno a este aspecto.

3.2 Cambios

En Francia, el nuevo código penal de 1994 aumentó las multas por falta leve y suprimió las disposiciones referidas a las faltas reiteradas. Las Comisiones de sanciones administrativas fueron reactivadas mediante la circular de 7 de enero de 1994 para regular mejor las actividades de la profesión. En 1994 fue consultada en relación con 53 empresas por infracción grave o reiterada a la normativa en materia de transporte, condiciones laborales y seguridad vial. La mayoría de estas faltas eran infracciones de los Reglamentos (CEE) n^{os} 3820/85 y 3821/85 - tacógrafos no operativos o infracciones múltiples en cuanto a tiempos de conducción y de descanso. Las sanciones incluyeron la revocación temporal o definitiva de todas o parte de las autorizaciones de operación.

En Gran Bretaña, las multas máximas fueron incrementadas en octubre de 1992 por medio de la Ley de Justicia Penal de 1991 que establece las cantidades máximas para cada clase de multa. La remisión a la clase de multa apropiada a cada categoría de infracción a los tiempos de conducción (clase 1 ó 2, etc.) figura en la Parte VI de la Ley de Transporte de 1968.

Bélgica está revisando en estos momentos el baremo de las multas in situ por infracción a los tiempos de conducción y de descanso.

¹ COM (95) 162/2

4. Relaciones y cooperación entre Estados miembros

Pese a que este aspecto no figura explícitamente en el impreso normalizado, varios Estados miembros hicieron observaciones en torno a dos puntos: los controles y los intercambios de información.

4.1 Controles concertados

La Directiva 88/599/CEE de 23 de noviembre de 1988 insta a los Estados miembros a realizar intercambios de información y asistencia mutua para hacer cumplir las medidas de control de la aplicación de la legislación. Francia declaró que había realizado acciones conjuntas fructuosas con Bélgica, Países Bajos, Alemania, España y el Reino Unido.

Alemania destacó que las infracciones cometidas por conductores no residentes son más difíciles de detectar que las perpetradas por los conductores residentes, y que la cooperación entre Estados miembros prevista en la Directiva no es suficiente para solucionar el problema; de ahí que el número de conductores no residentes controlados no refleje con toda su extensión las infracciones cometidas.

4.2 Intercambios de información

Dinamarca informó de que había intercambiado notificaciones de infracción con los Países Bajos, Francia, Alemania y Suecia.

La inspección neerlandesa del tráfico organizó a través de una consultora privada la reunión de un grupo de trabajo informal en La Haya los días 14 y 15 de octubre de 1996, a la que invitó a representantes de los Estados miembros. Acudieron los representantes de 9 de ellos y la Comisión. El objeto de la reunión era analizar las dificultades de interpretación de la legislación social en el sector del transporte por carretera y los problemas de los sistemas de control. La conclusión del grupo fue que es difícil llegar a una interpretación uniforme de la legislación en vista de los diferentes aspectos políticos, económicos y sociales del tema. La recomendación que hizo fue realizar más intercambios de información y elaborar más guías básicas de referencia sobre los fines de los reglamentos, para convencer a las partes interesadas de la necesidad de cumplir la legislación. El grupo reclamó una iniciativa a escala comunitaria para alcanzar un consenso sobre la calificación de la gravedad de las faltas previstas en el Reglamento y la fijación acorde de las sanciones. Recomendó también crear un marco estable para proseguir el diálogo en la materia liderado por la Comisión.

5.0 Cuadros recapitulativos

5.1 Controles: resumen

Número de días controlados efectivamente en proporción al número mínimo de jornadas laborales por controlar

Estado miembro	- a - Número mínimo de jornadas laborales controladas	- b - Número de jornadas laborales controladas (nacional)	- c - Número de jornadas laborales (no nacional)	- d - Número total de jornadas laborales controladas	- e - Número de jornadas laborales controladas en proporción al número mínimo de días a controlar (d/a)
Austria					
Bélgica (1)	665.500	194.527	245.898	440.425	66%
Dinamarca (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%
Alemania	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					
Luxemburgo	49.496	53.990	36.736	90.726	183%
Países Bajos	647.000	651.120	94.814	745.934	115%
Portugal (2)(5)	591.250	57.450	1.638	88.158	15%
España	1.680.000	3.035.725	347.927	3.383.652	201%
Suecia (3)	200.000	22.926	1.998	27.048	13%
Reino Unido	2.014.920			3.439.391	171%

Nota

- (1) En el cuadro 5.1, al igual que en los cuadros 3.1 a 3.4 del Anexo B, se excluyen las cifras referidas a los controles efectuados por la Gendarmería, el Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Trabajo. Dado que estos órganos detectaron más del doble de infracciones que el Ministerio de Transportes (véase cuadro 5.2 - un total de 21.176 infracciones en contraste con las 8.021 de éste), que es el organismo que facilitó las cifras aquí empleadas, cabe suponer que efectuaron más del doble de controles que el Ministerio de Transporte. De ello se puede deducir que Bélgica efectuó un número de controles superior al mínimo exigido.
- (2) Las estadísticas de los controles no están desagregadas por nacionales/extranjeros, sino incluidas en el total global (d)
- (3) Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994.
- (4) Del 1 de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1993.
- (5) En el cuadro 5.1, al igual que en los cuadros 3.1 a 3.4 del Anexo B, se excluyen las cifras referidas a los controles efectuados por la Inspección del Trabajo y por la Gendarmería. Las estadísticas representan solamente una instantánea parcial de las medidas de aplicación de la legislación.

5.2 Infracciones: resumen

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

Estado miembro	VIAJEROS				MERCANCÍAS				Total
	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	
Austria									
Bélgica ***	200	258	9	267	2.602	4.818	134	4.952	8.021
Dinamarca		19				3.247			3.266
Finlandia					**1.282				1.282
Francia									*47.642
Alemania	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									
Luxemburgo	5	3	3	6	222	545		545	778
Países Bajos	962	57	6	63	15.706	3.956	137	4093	20.824
Portugal	258	1	-	1	1.580	18	-	18	1.857
España	47.580	725							48.305
Suecia					223	86			309
Reino Unido	**714				**7.087	1.470	65	1.535	9.336

Nota

* Las cifras son del 1 de enero de 1993 e incluyen el primer semestre de 1994.

*** Solamente se dispone de la cifra total.

*** Las cifras siguientes no han sido incorporadas al cuadro ni a los cuadros 4.1 - 4.4 del Anexo B, al no estar convenientemente desagregadas:

	Total
Gendarmería:	17.329
Ministerio de Finanzas	3.625
Ministerio de Trabajo:	222 (en 1994 solamente)
Total	<u>21.176</u>

Número de infracciones registradas: artículos 6, 7, 8 y 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 - Síntesis por clase de infracción (incluye viajeros y mercancías; nacionales, CEE y terceros países)

Artículo	Clase de infracción	Número de infracciones
6	Tiempo de conducción	356.188
7	Interrupciones	261.871
8	Tiempo de descanso	414.763
14	Horario y registro de servicio	19.738
TOTAL		1.052.560

* excluye cifras no atribuidas

6. Conclusiones y observaciones sobre las tendencias detectadas en los ámbitos de que se trata

6.1 Conclusiones y observaciones de los Estados miembros

En Francia, la comparación de las estadísticas para la primera mitad de 1993 y 1994 apunta a una coherencia de los controles en carretera de todos los vehículos (164.593 en 1993 frente a 166.058 en 1994), con un ligero incremento del 1% en el número de vehículos de viajeros (9.165 autocares). El número de jornadas laborales controladas en carretera creció en un 1,5%, de 544.226 a 552.427. El número de conductores controlados en los locales de las empresas ascendió en un 7%, de 23.594 a 25.731, y el número de jornadas laborales controladas en los locales aumentó en un 42% - 402.788 jornadas laborales en la primera mitad de 1994. El número de infracciones en cuanto al Reglamento representa más del 54% del número total de infracciones registradas en carretera.

Suecia subrayó que, debido a la reorganización y reatribución de competencias para los controles en carretera y en los locales de las empresas, el sistema no estaba aún operativo para reunir estadísticas completas. Las cifras facilitadas representan solamente una proporción de las actividades de control realizadas. Al igual que Finlandia, Suecia se adhirió al Acuerdo sobre el EEE con efectos de 1 de enero de 1994.

Bélgica informó de que las infracciones en cuanto a tiempos de conducción y a los tiempos de descanso eran con mucho las dos clases más frecuentes de infracciones cometidas por conductores de autobuses y camiones. Bélgica está tratando de reducir el número de infracciones poniendo el acento en la responsabilidad de los empresarios. Entre 1992 y 1993 registró un descenso del 34% en el número de infracciones relacionadas con el tacógrafo que se tramitaron por la vía judicial, mientras que el número de multas in situ por tales infracciones se incrementó en un 13% en el caso de los transportistas nacionales y en un 6,7% en el caso de los extranjeros. En 1994 detectó una tendencia al alza en las tres cifras, con un incremento del 28,7% de los procedimientos por vía judicial, del 115% en el caso de las multas in situ a los nacionales y del 30,8% a los extranjeros.

Los Países Bajos comunicaron que se habían concentrado en los segmentos de mercado con mayor número de infracciones mediante controles aleatorios que maximizan la eficacia de los mismos. Otras infracciones fueron controladas mediante un sistema de señales para el que no se prestaba bien el método aleatorio. También se procedió a una selección de los locales para realizar controles con arreglo a esta base.

La promulgación de una ley sobre el transporte de mercancías por carretera condujo a un aumento del número de transportes y de vehículos de transporte de mercancías por carretera. Pese a este aumento, cabe señalar una evolución

positiva en lo que se refiere al número de infracciones registradas en los Países Bajos.

Ninguno de los demás Estados miembros presentó observaciones en este punto.

6.2 Conclusiones y observaciones de la Comisión

El Reglamento (CEE) n° 3820/85 constituye en la actualidad una base importante a escala comunitaria para establecer tiempos máximos de conducción y de descanso para los operadores del transporte por carretera. De ser aplicado efectiva y uniformemente, puede ser una parte fundamental de los esfuerzos por mejorar la seguridad en carretera, la eficiencia del transporte y la competencia leal. No obstante, la Comisión reconoce que los Estados miembros tienen percepciones divergentes sobre el control de la aplicación de la legislación. En muchos Estados miembros, existen diferentes poderes encargados de la aplicación del Reglamento, los controles son efectuados con distintos grados de frecuencia e intensidad y las infracciones son sancionadas de formas muy diferentes. Existen posibilidades de cometer fraude a los equipos de registro, y hay necesidad de intensificar la cooperación entre Estados miembros para encontrar un enfoque coordinado al control de la aplicación de la legislación.

La respuesta de la Comisión consiste en un enfoque articulado en dos ideas: por una parte, reforzar los vínculos con los funcionarios nacionales para promover la cooperación administrativa, la interpretación común de la legislación y la coherencia en su aplicación y por otra, mejorar la aplicación efectiva mediante el desarrollo y la adopción del tacógrafo digital (a este respecto, cabe señalar que el Consejo de 17 de junio de 1997 alcanzó una posición común sobre el mismo) y de otras medidas legislativas.

6.2.1 La no integridad de los datos sigue produciendo dificultades a efectos de comparación entre Estados miembros

La falta de datos de algunos Estados miembros sigue impidiendo la plena comparación de la situación. Las razones varían de un país a otro: para los que se han adherido recientemente, la adaptación en curso para poder aplicar el Reglamento significa que las estadísticas, cuando existen, siguen sin poder desglosarse de la forma adecuada; en otros, la atribución de competencias refleja una instantánea incompleta de los esfuerzos realizados a la hora de aplicar la legislación; otros países como Austria, Italia y Grecia ni siquiera facilitaron datos. La Comisión ha entablado un diálogo con estos últimos para asegurarse de que tal omisión no vuelva a ocurrir. Cuando existan varios poderes facultados para aplicar la legislación, la Comisión sugiere encarecidamente que uno de ellos sea designado el coordinador a efectos estadísticos.

El retraso en la publicación de los datos debido a la demora en su recepción permite extraer algunas lecciones, aunque solamente después de producirse el hecho. La actuación comunitaria no puede tener en cuenta las dificultades que puedan existir a escala nacional si no son comunicadas. Por eso, se recuerda a los Estados miembros que deben transmitir los datos para el próximo informe, el 19º, consagrado a 1995 y 1996, antes del 30 de septiembre de 1997.

6.2.2 El aumento en el número de vehículos sujetos al Reglamento desde 1991-92 hasta 1993-94 se ha concentrado en Estados miembros pequeños como Irlanda y el Benelux

El incremento de la actividad en los Estados miembros más pequeños, sobre todo en los del Benelux que son básicamente de tránsito, apunta a la necesidad de intensificar el control de la aplicación de la legislación. Así sucedió efectivamente en el Benelux. Si es difícil comparar con precisión las estadísticas de Alemania entre estos dos períodos, el número de vehículos sujetos al Reglamento cayó notablemente, con la consecuencia de que disminuyó también el número mínimo requerido de vehículos a controlar durante el período. El Reino Unido y, en menor medida, España también experimentaron esta disminución.

6.2.3 Aumento general en los controles realizados y en las infracciones detectadas

En términos generales a escala comunitaria, aumentó el número de controles realizados, lo cual puede explicar en parte el aumento general en el número de infracciones detectadas, si bien el efecto disuasivo de la intensificación de los controles, sobre todo en los Países Bajos, pudo contribuir a una disminución del número de infracciones en dicho país.

Los Países Bajos, que han diseñado un sistema de control dirigido a segmentos de mercado de alto riesgo, atribuyen tal disminución a este enfoque. Ante el éxito de la experiencia neerlandesa, convendría que los demás Estados miembros estudiaran la posibilidad de extrapolar este sistema a sus propios países.

6.2.4 Variaciones en cuanto a infracciones relacionadas con las interrupciones

Desde el último informe se registra un aumento del 5% en el número de infracciones detectadas en cuanto a los tiempos de interrupción, con una reducción consecuente en las relacionadas con los tiempos de descanso y con el registro de servicio. Las infracciones relativas a los tiempos de conducción permanecieron una proporción constante y significativa (34%) del total de infracciones registradas. No obstante, en general las infracciones relacionadas con los tiempos de descanso siguen siendo las más numerosas.

6.2.5 El nivel mínimo de controles fue alcanzado por un mayor número de Estados miembros

Una mayor proporción de Estados miembros que transmitió los datos requeridos para confirmar el cumplimiento del 1% mínimo de controles superó con facilidad este porcentaje, presentando Dinamarca, Alemania, Irlanda y España más de un 2%. En líneas generales, hay una tendencia al alza en el nivel de control de la aplicación de la legislación en casi todos los Estados miembros, dato éste que resulta reconfortante pues indica que prácticamente todos están realizando el mismo esfuerzo. En particular, cabe citar el caso de Alemania, que incrementó notablemente sus controles y detectó consecuentemente un mayor número de infracciones. La transmisión de datos estadísticos completos por parte de este país ha contribuido a poner de manifiesto el alcance del esfuerzo realizado. El reconocimiento de un esfuerzo similar por otros países solamente será posible si se facilitan datos estadísticos completos.

6.2.6 La interpretación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 ha seguido siendo precisada gracias a varias sentencias del Tribunal de Justicia (período de referencia: hasta comienzos de 1997)

En su sentencia de 9 de noviembre de 1995 en el asunto C-235/94, El Tribunal estableció que el artículo 12 no faculta a un conductor a incumplir lo dispuesto en los artículos 6, 7 u 8 del Reglamento por motivos conocidos antes de comenzar el desplazamiento. El Tribunal señala que las excepciones contempladas en el artículo 12 van acompañadas de la condición “siempre que no se comprometa la seguridad en carretera”. Antes de que comience un desplazamiento, ni los conductores ni los empleados están en condiciones de saber si tal condición se cumplirá o no. Solamente si acontece un suceso imprevisto capaz de justificar una excepción al Reglamento, el conductor deberá tener en cuenta el requisito de la seguridad en carretera.

El asunto C-335/94 trataba de dos asuntos de peso: en primer lugar, la definición de los vehículos utilizados para los servicios de recogida de basuras mencionados en el apartado 6 del artículo 4 del Reglamento y, en segundo lugar, si la excepción prevista en el apartado 6 del artículo 4 para los “vehículos destinados a los servicios de retirada de basuras” invalidaba la aplicación de la legislación nacional en materia de tiempos de conducción y tiempos de descanso en dicha categoría. En su sentencia de 25 de enero de 1996, el Tribunal definió los vehículos utilizados para los servicios de recogida de basuras y estableció que las excepciones contempladas en dicha disposición no vulneran la facultad de los Estados miembros de promulgar normativas nacionales en materia de tiempos de conducción para los vehículos de esta categoría.

En el asunto C-29/95 (Eckehard Pastoors, Trans-Cap GmbH v. Bélgica), el Tribunal sentenció el 23 de enero de 1997 que el artículo 6 del Tratado CE desautoriza la promulgación de una reglamentación nacional basada en los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y 3821/85 del Consejo en virtud de la cual sólo los infractores no residentes que optaban por no pagar la multa in situ y

entablar la vía judicial estaban obligados a pagar por la infracción una fianza predeterminada que era superior a la cantidad a abonar por la multa in situ (en caso contrario, su vehículo era inmovilizado).

6.2.7 El tacógrafo digital alcanza el acuerdo del Consejo

La propuesta de la Comisión COM(94) 323 final de 22 de julio de 1994, por la que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo y la Directiva 88/599/CEE del Consejo sobre el aparato de control en el sector de los transportes por carretera, fue presentada al Consejo el 1 de septiembre de 1994. El Consejo ha alcanzado un acuerdo político sobre la propuesta el 17 de junio de 1997, aceptando la implantación del tacógrafo digital.

6.2.8 Se ha impulsado el intercambio de puntos de vista sobre el control de la aplicación de la legislación

En 1995 tuvo lugar una reunión de expertos nacionales para facilitar el intercambio de puntos de vista sobre inspecciones y sanciones. El comité conjunto sobre transporte por carretera elaboró un informe en diciembre de 1995 sobre la organización y el cumplimiento efectivo de los tiempos de conducción que destacaba las diferencias entre los Estados miembros. Además, la Comisión está elaborando en estos momentos un informe a petición del Consejo sobre la eficacia y uniformidad de la aplicación de la legislación.

6.2.9 Los índices de éxito a la hora de detectar infracciones varían notablemente

Poniendo el índice de detección de infracciones en relación con el número total de jornadas laborales controladas, queda de manifiesto una disparidad en el éxito de los Estados miembros a la hora de dirigir las medidas contra los infractores potenciales. Durante 1993-94, Alemania cosechó los mayores éxitos, con 6 infracciones detectadas por cada 100 jornadas laborales controladas; Finlandia (3,2 infracciones), Países Bajos (2,79 infracciones) y Francia (2,68 infracciones) presentan también un índice de detección relativamente alto, en contraste con otros Estados miembros, con unos niveles de detección de 1 infracción por cada 100 jornadas laborales controladas; en un caso, se detecta solamente 1 infracción por cada 10.000 jornadas laborales controladas. Este índice sirve para poner de relieve los beneficios que podrían obtenerse con un intercambio de experiencia y con la adopción del enfoque más eficaz y apropiado al contexto nacional en toda la Unión.

6.2.10 Modificación del Reglamento (CEE) nº 3820/85

El 15 de julio de 1997 fue adoptado un Libro Blanco de la Comisión sobre la inclusión en la Directiva que regula la jornada laboral (93/104/CEE) de sectores como el transporte por carretera y de actividades actualmente excluidas de la misma. La Comisión está considerando cuál es la mejor forma

de revisar el Reglamento sobre tiempos de conducción y tiempos de descanso a la luz de este documento.

6.2.11 Observaciones finales

La aplicación efectiva de la legislación en esta materia es de interés general. La Comisión insta a todos los Estados miembros a tomar otras iniciativas en materia de cooperación y, como ya han hecho algunos Estados miembros, a promover los intercambios de información, sobre todo en el campo de las mejores prácticas, al objeto de mejorar la aplicación efectiva.

La Comisión está examinando la forma de mejorar la interpretación y aplicación de la legislación y está estudiando la conveniencia de ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento para incluir otras actividades que afectan a la seguridad pública.

Anexo A

Estado miembro	Clase de infracción	
	Falta leve	Falta grave
Austria	22-36 ecus	2.181 ecus o hasta 6 semanas de prisión.
Bélgica	62 ecus	248 ecus.
Dinamarca	Multa de hasta 54 ecus para el conductor y de 135 ecus para la empresa, dependiendo la cuantía de la naturaleza y de la gravedad de la infracción.	
Finlandia	Las multas dependen de la renta: una multa "de un día" equivale al 33,3% de la renta diaria de una persona, con exenciones de carácter social. La gravedad de una infracción es más importante que el número de infracciones a la hora de fijar la cuantía de la multa. La multa media asciende a 120-137 ecus.	
Francia	Antes de la introducción del nuevo código penal el 1 de marzo de 1994, las multas eran como sigue: 197-455 ecus (455-910 ecus en caso de reincidencia). Después de la introducción del nuevo código penal el 1 de marzo de 1994, las multas eran como sigue: 759 ecus máximo.	Antes de la introducción del nuevo código penal el 1 de marzo de 1994, las multas eran como sigue: 76-2.276 ecus o prisión de 15 días a tres meses. Los infractores de otros países podían depositar en el juzgado una suma de 136 ecus en caso de falta o de 303 a 1.158 ecus en caso de delito. Después de la introducción del nuevo código penal el 1 de marzo de 1994, las multas eran como sigue: 3.794 ecus y prisión de tres meses.
Irlanda		1.365 ecus y/o seis meses de prisión
Italia	16 ecus mínimo.	4.447 ecus máximo.
Países Bajos	Las multas por cada infracción a las disposiciones del Reglamento oscilan entre los 45 y los 1.365 ecus.	
España	30-284 ecus.	284-1.388 ecus (1ª categoría) 1.388-2.414 ecus (2ª categoría)
Suecia	Las multas oscilan entre los 139 y los 231 ecus.	
Reino Unido		Las multas máximas a los conductores y a las personas que causen o permitan infracciones en cuanto a tiempo de conducción y a tacógrafo oscilan entre los 1.407 ecus (nivel 3) y los 7.034 ecus (nivel 5), con un tope más bajo en Irlanda del Norte de 2.814 ecus. Además de la multa, la falsificación de un registro y la alteración o violación de un sello de tacógrafo están penalizados con hasta dos años de prisión.

Nota

La información referida a Austria, Bélgica, Italia, España y Suecia se basa en las cifras facilitadas por los expertos nacionales de estos países en 1995. El tipo de conversión en ecus es el del 31 de marzo de 1997. La Comisión no dispone de información para los demás Estados miembros.

Anexo B

Datos estadísticos

1. Período de referencia

Del 1 de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1994.

2. Cálculo de los controles mínimos a efectuar (Artículo 2 de la Directiva 88/599/CEE)¹

Estado miembro	Número de jornadas laborales por conductor durante el período de referencia. - a -	Número total de vehículos sujetos al Reglamento (CEE) n° 3820/85 (media anual) - b -	Número total de jornadas laborales a x b - c -	Controles mínimos (1% de c) - d -
Austria				
Bélgica	440	151.250	66.550.000	665.500
Dinamarca	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
Alemania	480	768.847	396.046.560	3.690.465
Grecia				
Irlanda (3)	460	52.880	24.324.800	243.248
Italia				
Luxemburgo	460	10.760	4.949.600	49.496
Países Bajos	500	129.400	64.700.000	647.000
Portugal	430	137.500	59.125.000	591.250
España	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Suecia (1)	200	100.000	20.000.000	200.000
Reino Unido	464	434.250	201.492.000	2.014.920

Nota

- (1) Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994
- (2) Las cifras se refieren a un año.
- (3) Las cifras se refieren al número total de vehículos de mercancías de más de 1.524 kg y de vehículos de servicio público registrados en el Estado. Parte de ellos están exentos de la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, pero no existen las cifras correspondientes desglosadas.

¹ DO n° L 325, 29.11.88. p. 55.

3. Controles

3.1 Número de controles en carretera

Estado miembro	Clase de operación	CEE		Terceros países	Total no nacional (1)
		nacionales	otros Estado miembros		
Austria	transporte de viajeros transporte de mercancías				
Bélgica	transporte de viajeros transporte de mercancías	2.284 36.322	3.826 59.621	151 2.670	62.291
Dinamarca	transporte de viajeros transporte de mercancías total	(2) 109.399			
Finlandia (3)	transporte de viajeros transporte de mercancías total	13.000	-	-	
Francia (4)	transporte de viajeros transporte de mercancías	18.810 377.458			7.607 97.236
Alemania	transporte de viajeros transporte de mercancías	222.594 3.621.124	81.623 1.957.690	109.176 2.086.348	190.808 4.044.038
Grecia	transporte de viajeros transporte de mercancías				
Irlanda (5)	transporte de viajeros transporte de mercancías	9.509 33.651	1.539 4.572	210 225	1.749 4.797
Italia	transporte de viajeros transporte de mercancías				
Luxemburgo	transporte de viajeros transporte de mercancías	717 6.068	946 10.871	162 388	1.108 11.259
Países Bajos	transporte de viajeros transporte de mercancías	7.076 119.959	1.871 39.293	247 5.996	2.118 45.289
Portugal	transporte de viajeros transporte de mercancías	1.341 23.506	40 503	- -	40 503
España	transporte de viajeros transporte de mercancías	201.203 963.220	42.142 161.508	5.960 15.935	48.102 177.443
Suecia (3)	transporte de viajeros transporte de mercancías total	7.642	666	-	666
Reino Unido	transporte de viajeros transporte de mercancías	67.691 469.707			4.874 39.879

Nota

- (1) Cuando los Estados miembros fueron incapaces de facilitar cifras más precisas.
- (2) Total CEE, incluidos los nacionales.
- (3) Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994.
- (4) Del 1 de enero de 1993 al 31 de junio de 1994.
- (5) Cuando no ha sido posible distinguir entre las dos clases de transporte se aplican las cifras siguientes : nacionales: 1.527; otros Estados miembros: 1.324; país tercero: 119.

3. Controles

3.2 Número de conductores controlados en los locales de las empresas

Estado miembro	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías	Transporte por cuenta propia	Transporte por cuenta ajena
Austria				
Bélgica (1)	157	1.737	28	1.866
Dinamarca (2)	-	-	-	-
Finlandia (2)	-	-	-	-
Francia (3)	7.805	67.821	3.133	72.493
Alemania	27.240	104.755	30.184	101.811
Grecia				
Irlanda (4)	1.123	5.212	2.728	3.607
Italia				
Luxemburgo	1.097	5.306	24	1.062
Países Bajos	2.148	9.612	2.445	7.167
Portugal (2)	-	-	-	-
España (5)		136.269		
Suecia (6)		708		
Reino Unido	4.652	28.697	- (5)	- (5)

Nota

- (1) Estas estadísticas incluyen solamente las cifras facilitadas por el Ministerio de Trabajo para 1994 (viajeros - 24; mercancías - 193).
- (2) No facilitó estadísticas.
- (3) Del 1 de enero de 1993 al 30 de junio de 1994.
- (4) Desde julio de 1993.
- (5) Cifras imposible de desagregar.
- (6) Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994.

3. Controles

3.3 Número de jornadas laborales controladas en carretera

Estado miembro	Clase de transporte	CEE		Terceros países	Total no nacionales (1)
		Nacionales	otros Estados miembros		
Austria	transporte de viajeros transporte de mercancías				
Bélgica	transporte de viajeros transporte de mercancías	8.422 124.315	14.116 221.030	569 10.183	14.685 231.213
Dinamarca	transporte de viajeros transporte de mercancías total	(2) 437.569			
Finlandia (3)	transporte de viajeros transporte de mercancías total	40.000	-	-	
Francia (4)	transporte de viajeros transporte de mercancías	58.008 1.242.018	-	-	24.188 342.422
Alemania	transporte de viajeros transporte de mercancías	417.480 6.894.156	122.054 3.125.922	125.584 2.512.144	247.638 5.638.066
Grecia	transporte de viajeros transporte de mercancías				
Irlanda	transporte de viajeros transporte de mercancías	3.152 35.974	737 3.175	7 224	744 3.399
Italia	transporte de viajeros transporte de mercancías				
Luxemburgo	transporte de viajeros transporte de mercancías	984 17.428	2.147 32.820	487 1.282	2.634 34.102
Países Bajos	transporte de viajeros transporte de mercancías	14.152 239.918	3.742 78.586	494 11.992	4.236 90.578
Portugal	transporte de viajeros transporte de mercancías	4.853 52.597	297 1.341	- -	297 1.341
España	transporte de viajeros transporte de mercancías	361.273 1.420.907	64.315 247.400	9.585 26.627	73.900 274.027
Suecia (3)	transporte de viajeros transporte de mercancías total	22.926	1.998		1.998
Reino Unido (5)	transporte de viajeros transporte de mercancías	197.802 1.560.484			

Nota

- (1) Cuando los Estados miembros fueron incapaces de facilitar cifras más precisas.
- (2) Total CEE incluidos nacionales.
- (3) Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994.
- (4) Del 1 de enero de 1993 al 30 de junio de 1994.
- (5) Cifras imposible de desagregar.

3. Controles

3.4 Número de jornadas laborales controladas en los locales de las empresas

Estado miembro	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías	Transporte por cuenta propia	Transporte por cuenta ajena
Austria				
Bélgica	4.351	57.439		
Dinamarca (1)	1.037	11.226		
Finlandia (2)(3)				
Francia (4)	112.239	950.494	33.571	1.029.162
Alemania	441.019	1.343.916	296.119	1.488.816
Grecia				
Irlanda	84.227	811.772		
Italia				
Luxemburgo	5.249	30.329	6.066	29.512
Países Bajos	85.920	225.210	24.450	286.680
Portugal	1.471	27.599		
España (5)		1.253.545		
Suecia (3)(5)		2.124		
Reino Unido	253.651	1.427.454		

Nota

- (1) Estimación.
- (2) No se dispone de estadísticas.
- (3) Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994.
- (4) Del 1 de enero de 1993 al 30 de junio de 1994.
- (5) Número total facilitado.

4. Infracciones
Número de infracciones registradas.

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

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	no nacionales
Austria	- tiempo de conducción diario - máximo de 6 días - dos semanas										
Bélgica	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	90 - -	112 - -	4 - -	116 - -	1.266 24 -	2.348 44 -	60 5 -	2.408 49 -	1.356 24 -	2.524 49 -
Dinamarca	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas		0				628				
Finlandia	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas										
Francia*	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas									14.511 169 -	5.034 35 -
Alemania	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas	13.946 872 322	1.072 6 -	806 6 -	1.878 12 -	206.042 3.990 5.368	46.12 8 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	- t. de cond. diario - máximo de 6 días - dos semanas										

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	no nacionales
Irlanda	- t. de cond. diario	294	54	-	54	2.818	228	-	228	3.112	282
	- máximo de 6 días	86	14	-	14	291	71	-	71	377	85
	- dos semanas	91	11	-	11	243	75	-	75	334	86
Italia	- t. de cond. diario										
	- máximo de 6 días										
	- dos semanas										
Luxemburgo	- t. de cond. diario	-	-	1	1	125	311	-	311	125	312
	- máximo de 6 días	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- dos semanas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Países Bajos	- t. de cond. diario	179	4	-	4	4.885	996	28	1.024	5.064	1.028
	- máximo de 6 días	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- dos semanas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	- t. de cond. diario	118	1	-	1	635	8	-	8	753	9
	- máximo de 6 días	5	-	-	-	19	1	-	1	24	1
	- dos semanas	-	-	-	-	38	-	-	-	38	-
España	- t. de cond. diario	17.024	352							17.024	352
	- máximo de 6 días	48	-							48	-
	- dos semanas	32	-							32	-
Suecia**	- t. de cond. diario					223	86			223	86
	- máximo de 6 días										
	- dos semanas										
Reino Unido***	- t. de cond. diario						269	11		269	11
	- máximo de 6 días						173	14		173	14
	- dos semanas						10	-		10	-

Nota

* Del 1 de enero de 1993 al 30 de junio de 1994.

** Del 1 de enero de 1994 al 31 de diciembre de 1994.

*** Los datos pueden incluir una pequeña proporción de vehículos de viajeros.

4. Infracciones
Número de infracciones registradas

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

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCIAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS (1)	
		nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	no nacionales
Austria	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas										
Bélgica	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	9 4	9 3	1 -	10 3	160 101	331 97	7 2	338 99	169 105	348 102
Dinamarca (2)	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas		6				1.321				
Finlandia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas										
Francia (3)	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas									6.769	2.382
Alemania	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	6.938 9.300	306 312	62 186	368 498	72.424 100.952	16.888 8.142	10.376 8.140	27.264 16.282	79.362 110.252	27.632 16.780

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCIAS				VIAJEROS Y MERCANCIAS (1)	
		nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	no nacionales
Grecia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas										
Irlanda	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	384 188	57 23	- -	57 23	1.715 643	348 40	- -	348 40	2.099 831	405 63
Italia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas										
Luxemburgo	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	1 -	1 -	1 1	2 1	81 12	206 21	- -	206 21	82 12	208 22
Países Bajos	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	105 -	- -	- -	- -	3.030 -	203 -	8 -	211 -	3.135 -	211 -
Portugal	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	43 -	- -	- -	- -	245 -	4 -	- -	4 -	288 -	4 -
España	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas	9.099 -	154 -							9.099 -	154 -

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCIAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS (1)	
Suecia	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas										
Reino Unido (4)	- cond. durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas						30				

Nota

- (1) Cuando los Estados miembros fueron incapaces de facilitar cifras más precisas.
- (2) Número total facilitado.
- (3) Del 1 de enero de 1993 al 30 de junio de 1994.
- (4) Los datos pueden incluir una pequeña proporción de vehículos de viajeros.

4. Infracciones
Número de infracciones registradas

4.3 Artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 3280/85: tiempos de descanso

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCIAS				VIAJEROS Y MERCANCIAS	
		nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	no nacionales
Austria	- diario - semanal										
Bélgica	- diario - 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	- diario - semanal		13 -				1.298 -				
Finlandia	- diario - semanal										
Francia (1)	- diario - semanal									13.993 64	4.341 62
Alemania	- diario - semanal	10.900 1.924	272 2	416 26	688 28	285.816 6.868	41.72 0 710	21.610 586	63.330 1.296	296.716 8.792	64.018 1.324
Grecia	- diario - semanal										
Irlanda	- diario - semanal	312 133	56 36	- -	56 36	3.736 254	145 94	- -	145 94	4.048 387	201 130
Italia	- diario - semanal										
Luxemburgo	- diario - semanal		1 -							- -	1 -

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCIAS				VIAJEROS Y MERCANCIAS	
		nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	CEE	terceros países	total no nacionales	nacionales	no nacionales
Países Bajos	- diario	676	53	6	59	7.787	2.756	101	2.857	8.463	2.916
	- semanal	-	-	-	-	4	1	-	1	4	1
Portugal	- diario	71	-	-	-	584	5	-	5	655	5
	- semanal	21	-	-	-	59	-	-	-	80	-
España	- diario	2.555									
	- semanal	324									
Suecia	- diario										
	- semanal										
Reino Unido (2)	- diario						844	29			
	- semanal						144	11			

Nota

- (1) Del 1 de enero de 1993 al 30 de junio de 1994.
(2) Los datos pueden incluir una pequeña proporción de vehículos de viajeros.

4. Infracciones
Número de infracciones registradas

4.4 Artículo 14 del Reglamento (CEE) n° 3820/85: horario y registro de servicio.

Estado miembro	Clase de infracción	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales
Austria	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Bélgica	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Dinamarca	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Finlandia	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Francia	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente	} } 215** }	} } 67** }		
Alemania	- Defectuoso* - Aplicado incorrectamente	528 84	8 -	24 24	32 24
Grecia	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Irlanda	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente	7 46	- -	- -	- -
Italia	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Luxemburgo	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente	2 6	1 7	- -	- -
Países Bajos	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente	2 -	- -	- -	- -
Portugal	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
España	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente	2.618 15.880	- 219	- -	- -
Suecia	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				
Reino Unido	- Defectuoso - Aplicado incorrectamente				

Nota

* No a mano.

** No distingue en la clase de infracción al artículo 14.

ISSN 0257-9545

COM(97) 698 final

DOCUMENTOS

ES

05 07 14

N° de catálogo : CB-CO-97-718-ES-C

ISBN 92-78-29178-1

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo