

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (83) 484

Vol. 1983/0183

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

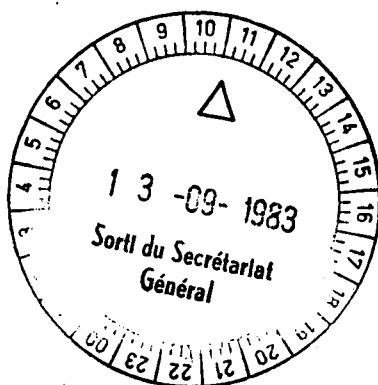
COM(83) 484 def.

Bruxelles, 7 settembre 1983

DECIMA RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 543/69 del Consiglio,
del 25 marzo 1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni
in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

(1° gennaio 1980-31 dicembre 1980)



COM(83) 484 def.

SOMMARIO

	<u>Pagina</u>
Introduzione	
<u>PARTE PRIMA</u>	3
Analisi comparativa delle informazioni trasmesse dagli Stati membri	4
I. Organizzazione del controllo	4
1. Organizzazione del controllo a livello amministrativo	4
2. Agenti addetti al controllo e loro poteri	5
3. Metodi di controllo (luogo e frequenza dei controlli)	6
II. Infrazioni e sanzioni	10
1. Numero di infrazioni delle disposizioni del regolamento	10
2. Gravità delle infrazioni commesse da cittadini nazionali e da cittadini stranieri	12
3. Sanzioni comminate	13
III. Assistenza reciproca multilaterale tra Stati membri e comunicazione delle infrazioni	15
IV. Suggerimenti e osservazioni degli Stati membri	16
V. Osservazioni della Commissione in merito alle informazioni fornite dagli Stati membri	18
1. I contributi degli Stati membri alla relazione annuale	18
2. Numero e potere degli agenti addetti al controllo	18
3. Metodi di controllo	18
4. Infrazioni commesse in generale e rilevate secondo che si tratti di cittadini nazionali e cittadini stranieri	19
5. Sanzioni pronunciate	20
6. Assistenza reciproca	21
<u>PARTE SECONDA</u>	
A. Conclusioni tratte dalla Commissione a seguito delle visite effettuate negli Stati membri	22
I. Controlli	23
II. Infrazioni	25
III. Problemi inerenti alle sanzioni	26
IV. Problemi connessi con il cronotachigrafo	29
V. Divieto di taluni tipi di premi (art. 12 bis)	31
B. Conclusioni finali della Commissione	32

ALLEGATI

INTRODUZIONE

L'articolo 17 del regolamento (CEE) n° 543/69 del Consiglio prevede che "... la Commissione trasmette annualmente al Consiglio una relazione generale sull'applicazione del regolamento da parte degli Stati membri ..." e, che, "... gli Stati membri le trasmettono ogni anno le informazioni necessarie in base ad un resoconto tipo".

La presente relazione riguarda l'anno 1980 e costituisce, come le relazioni che l'hanno preceduta, una panoramica dell'applicazione dei regolamenti (CEE) n° 543/69 e (CEE) n° 1463/70 in nove Stati membri (nel 1980, la Grecia non faceva ancora parte della Comunità europea).

Con l'intento di semplificare la lettura, si è cercato di limitare il numero delle tabelle cercando, dove era possibile, di riunire i dati trasmessi dagli Stati membri. Per contro, si è data maggiore importanza alle considerazioni e alle osservazioni che i servizi della Commissione ritengono di dover formulare per quanto riguarda la situazione e la sua evoluzione.

Il documento segue comunque la struttura del resoconto tipo in base al quale gli Stati membri debbono trasmettere i loro contributi. Va segnalato tuttavia, che i servizi della Commissione hanno intenzione di esaminare, in concertazione con gli Stati membri, se sia il caso di apportare modifiche al modello di resoconto tipo per ottenere una maggiore comparabilità dei dati nazionali.

PARTE PRIMA

ANALISI COMPARATIVA DELLE INFORMAZIONI TRASMESSE DAGLI STATI MEMBRI

I) ORGANIZZAZIONE DEL CONTROLLO

1) A livello amministrativo

Il controllo dell'applicazione dei regolamenti (CEE) n° 543/69 e n° 1463/70 viene effettuato sulla strada e nell'ambito delle imprese.

a) Sulla strada :

In base ai codici nazionali della strada, spetta alla polizia fermare e controllare i veicoli sulla strada; nel quadro più ampio dei normali controlli stradali, è sempre la polizia che può verificare la corretta applicazione delle norme sociali. In taluni casi, il controllo è effettuato in collaborazione con autorità nazionali che hanno competenze speciali nel settore di cui trattasi.

b) Presso la sede delle imprese

Questo tipo di controllo è affidato di norma agli agenti incaricati dell'ispettorato del lavoro, i quali effettuano controlli generali nel più ampio settore riguardante l'applicazione delle normative nazionali in materia di legislazione del lavoro.

In particolare, fino al 1979 la Francia aveva limitato le azioni di controllo alle imprese che effettuano trasporti per conto terzi; a partire dal 1980, detto controllo è stato esteso alle imprese che effettuano trasporti per conto proprio, su scala ridotta, e a titolo d'esperimento; poichè l'esperimento si è rivelato positivo, si è deciso di allargarlo all'insieme del territorio francese a decorrere dal 1° gennaio 1981.

2) Agenti addetti al controllo e loro poteri

La Commissione dispone solo delle cifre fornite da taluni Stati membri, e precisamente :

BELGIO	199 47	Ispettori e viceispettori Controllori e ispettori dell'amministrazione dei trasporti
DANIMARCA	300	Agenti di polizia Ispettori del lavoro, 30 dei quali si occupano più in particolare del regolamento n° 543/69
GERMANIA	2.500(*) 250+300(*)	Polizia, BAG, ispettori del lavoro Servizi pubblici dell'ispettorato del lavoro
PAESI BASSI	173	Funzionari del Ministero dei Trasporti e delle Acque
REGNO UNITO	217	"Traffic examiners"
FRANCIA	320 49	Controllori e vicecontrollori dei trasporti terrestri Ispettori del lavoro

(*) Nel quadro di competenze più ampie

In particolare, in Francia, l'utilizzazione di quattro dispositivi semi-automatici di lettura dei dischi (correntemente chiamati SABINE) ha consentito di portare da 187.906 (nel 1979) a 327.150 (con un aumento del 75%) il numero di dischi di cronotachigrafi prelevati e analizzati durante tutto il 1980. Il potere degli agenti incaricati di controllare l'applicazione del regolamento (CEE) n° 543/69 varia da paese a paese. In taluni Stati membri, gli agenti possono dare ammonizioni, infliggere sanzioni pecuniarie, stendere verbali, immobilizzare temporaneamente il veicolo.

In altri Stati membri, invece, gli agenti preposti al controllo non hanno il potere di infliggere sanzioni pecuniarie né di immobilizzare il veicolo.

3) Metodi di controllo (luogo, frequenza dei controlli)

a) sulla strada :

In taluni casi, i controlli su strada sono effettuati soprattutto nel quadro della sorveglianza generale del traffico stradale.

Tale attività di controllo è rafforzata grazie alla collaborazione di altri organismi specializzati; in Germania, ad esempio, col concorso degli agenti della BAG e dei funzionari dell'ispettorato del lavoro. Taluni "Länder" tedeschi hanno elaborato formulari di censimento per i controlli su strada e alle frontiere; tali formulari consentono di utilizzare i dati mediante ordinatore.

Nel Regno Unito, ogni "Traffic examiner" effettua, in media, due controlli alla settimana. In questo paese sono effettuati controlli sul 10-15% dei veicoli che entrano dai porti. Inoltre, l'amministrazione britannica ha instaurato un sistema di controllo affidato sempre ai "Traffic examiners", chiamato "silent check", il quale consiste nell'osservare i movimenti dei veicoli e nel controllare tali movimenti, successivamente, presso la sede dell'impresa. Nel 1980 sono stati effettuati circa 80.000 controlli di questo genere.

b) Presso la sede dell'impresa :

Questo tipo di controllo è effettuato nel quadro di un'attività di sorveglianza che comporta altresì azioni più vaste che esorbitano dal campo d'applicazione dei regolamenti che formano oggetto della presente relazione. Tale azione è condotta, di norma, in base a campionamento; in casi particolari o eccezionali, l'azione di controllo è decisa in seguito ad esperienze fatte nel corso del controllo stradale, a denunce o ad un'informazione. I periodi sui quali vertono i controlli "a posteriori" variano notevolmente da un caso all'altro. I servizi della Commissione non dispongono di informazioni precise circa l'ampiezza di tali periodi. E' logico concludere che l'intensità di questo tipo di controllo varia molto da paese a paese.

c) Analisi quantitativa dei controlli

Per valutare la portata dei controlli effettuati negli Stati membri si è cercato di redigere una tabella comparativa che presenta la situazione sulla base dei dati forniti.

NUMERO DI CONTROLLI EFFETTUATI DURANTE IL 1980 (1)			
Stato membro	Strada	Impresa	Raffronto fra 1979 e 1980
BELGIO	8.331 (2)	2.404	Aumento
DANIMARCA	12.327	421	Aumento
GERMANIA	211.185 (3)	31.657	Aumento
FRANCIA	639.846	41.045	Aumento
IRLANDA	nessuna informaz.	nessuna informaz.	-
ITALIA	idem	idem	-
LUSSEMBURGO	idem	idem	-
PAESI BASSI	200.000	485 controlli approfonditi	Aumento
REGNO UNITO	80.000 (4)	nessuna informaz.	diminuzione

- (1) Per giudicare in qual misura siano comparabili i controlli, si confrontino anche gli allegati 1, 2 e 3.
- (2) Tale cifra tiene conto di 8.100 controlli effettuati dagli agenti della amministrazione dei trasporti e dei controlli effettuati dalla gendarmeria, dalle dogane e altri organismi, di cui non si conosce il numero.
- (3) La cifra indicata è una supposizione basata sul numero di ammende inflitte, di ammonizioni pronunciate e di infrazioni accertate.
- (4) Controllo del tipo "silent check".

Come già si era verificato per il 1979, le indicazioni concernenti il numero di controlli effettuati sono difficilmente comparabili tra loro, soprattutto perchè nella maggior parte dei casi non viene specificato se si tratti di "operazioni di controllo" o di "numero di equipaggi controllati".

II) INFRAZIONI E SANZIONI

1) Numero di infrazioni alle disposizioni del regolamento

Il modello di resoconto tipo domanda, in merito, quale sia il numero particolareggiato delle infrazioni accertate per i trasporti di merci, i trasporti regolari di viaggiatori e i trasporti occasionali di viaggiatori, rilevate sul territorio di ciascun Stato membro a carico di cittadini nazionali e stranieri, in funzione del loro paese d'origine.

In merito, ciascun Stato membro ha fornito i dati di cui disponeva. Per rendere più comparabili le cifre, queste sono state riunite, nei limiti del possibile, in una stessa forma, nelle tabelle riprodotte negli allegati 1, 2 e 3 : gli spazi vuoti indicano che la dichiarazione manca o è insufficiente.

I contributi che, per la loro struttura, non possono essere riprodotti nelle tabelle ma che comunque rivestono un certo interesse, sono presentati a parte.

La tabella relativa al trasporto di merci (allegato 1) indica la mancanza di cifre concernenti il regolamento (CEE) n° 543/69 nel resoconto irlandese e la mancanza di dati concernenti infrazioni commesse da stranieri nel Lussemburgo e in Danimarca.

I contributi più completi e che più si avvicinano al modello del resoconto tipo sono quelli forniti dalla Germania, dai Paesi Bassi e dal Regno Unito (allegati 10, 5 e 6). Va tuttavia sottolineato che il Regno Unito non dichiara nessuna infrazione dell'articolo 6 (450 km); i Paesi Bassi (come del resto la Danimarca) ignorano questo articolo nei loro resoconti.

Alcuni Stati membri (Danimarca, Francia, Italia) trasmettono cifre globali per articolo, senza distinzione tra merci e viaggiatori. Per quanto riguarda la Francia, non è possibile individuare, nelle tabelle fornite, infrazioni dell'articolo 8 (interruzione della guida). La maggior parte degli Stati membri non dà particolari circa le infrazioni dell'articolo 7.

I contributi tedeschi e olandesi, sebbene in talune parti ancora imperfetti, potrebbero rappresentare una base di riferimento circa il modo di raccogliere e di evidenziare i dati che riflettono l'applicazione pratica dei regolamenti sociali nel settore dei trasporti su strada in ciascuno Stato membro e, di conseguenza, nell'insieme del territorio della Comunità.

Per quanto riguarda il trasporto regolare e occasionale di viaggiatori (allegati 2 e 3), si constata una ancor maggiore diversità di valutazione fra gli Stati membri. La maggior parte di essi non risponde in modo esauriente o soddisfacente alle domande formulate nel modello di resoconto tipo.

A titolo d'esempio citiamo le lacune principali :

- non vi è distinzione fra traffico occasionale e traffico regolare;
- non vi è distinzione di nazionalità;
- dati inutilizzabili, vaghi, in taluni casi inutili; oppure dati che non specificano l'articolo, la nazionalità e il tipo di trasporto;
- sebbene talora i valori siano forniti in maniera abbastanza completa, la struttura in cui gli stessi sono presentati non tiene conto del resoconto tipo e non permette di distribuirli secondo una struttura organica che consenta di raffrontarli.

Riassumendo in termini schematici il presente capitolo, possiamo riunire le imperfezioni contenute nei dati forniti dagli Stati membri in tre grandi categorie :

- assenza di dati precisi,
- dati globali, senza distinzione tra un articolo e l'altro,
- dati suddivisi per articolo ma senza distinzione fra traffico viaggiatori/traffico merci;

anche i contributi abbastanza particolareggiati quanto ai dati forniti, mancano spesso di uno schema atto a renderli facilmente utilizzabili.

2. Gravità delle infrazioni commesse da cittadini nazionali e da cittadini stranieri

Come si è osservato sopra, solo una parte degli Stati membri distingue fra infrazioni commesse dai propri cittadini e infrazioni commesse da stranieri.

I dati forniti figurano negli allegati 4, 5.1, 6.1, 6.2 e 7 e consentono di formulare le seguenti considerazioni :

- 1) non si dispone dei dati di tutti gli Stati membri;
- 2) taluni Stati membri non fanno distinzione tra cittadini nazionali e cittadini stranieri;
- 3) la proporzione nazionali/esteri dei veicoli in circolazione varia da paese a paese e da periodo a periodo dell'anno considerato.

La percentuale delle infrazioni rilevate per veicoli immatricolati all'estero rispetto al totale delle infrazioni accertate varia tra lo 0,8 e il 3,8%.

3. Sanzioni comminate

Per quanto riguarda le sanzioni, si osserva una differenza assai marcata fra il numero di infrazioni accertate e il numero di azioni intentate; il numero di infrazioni punite è relativamente basso.

In Belgio : su 1.585 verbali di contravvenzione nel traffico merci, 13 (pari all'0,8%) riguardavano stranieri, 478 (30%) hanno dato luogo alla stesura di verbali, mentre vi sono state 26 (1,6%) condanne.

Nel traffico regolare di viaggiatori, per 97 controlli effettuati presso l'impresa, si osservano 18 verbali di contravvenzione (19%) e nessuna azione intentata; nel traffico occasionale di viaggiatori, per 43 controlli presso la sede dell'impresa, sono stati stesi 14 verbali di contravvenzione (32%); non è stato invece fornito il numero delle sanzioni; i controlli stradali sono stati circa 1.000 e hanno dato luogo a 227 verbali (134 nazionali e 93 stranieri). Non è stata pronunciata alcuna condanna.

In Danimarca : su un totale di 151 infrazioni (cfr. tabelle, allegati 11.1 e 11.2), 109 persone sono state citate in giudizio (72%).

In Germania la BAG, l'unico organismo che possa elevare contravvenzioni per infrazioni commesse sulle strade della Repubblica federale dai membri degli equipaggi e da capi d'impresa stranieri, ha pronunciato, nel 1980, un totale di 16.655 decisioni con le quali venivano inflitte ammende amministrative ad imprese e a conducenti stranieri che effettuavano trasporti di merci o di viaggiatori su strada.

Inoltre vi sono state 1.742 diffide, nonché 474 ammonizioni senza oblazione e 16.726 ammonizioni con oblazione. Sono accluse le tabelle (allegati da 5.2.1 a 5.8.2) delle procedure avviate, previa distinzione tra le infrazioni commesse nei trasporti di merci e nei trasporti di viaggiatori da capi d'impresa (responsabili della gestione dell'impresa) e dal personale di guida in quanto persone interessate.

Nell'anno in cui si riferisce la relazione, i servizi dell'ispettorato del lavoro hanno inflitto, complessivamente, 24.636 ammende amministrative, di cui 4.659 a capi d'impresa e 19.977 a membri degli equipaggi aventi la loro sede o il loro domicilio sul territorio della Repubblica federale di Germania.

Sono state inoltre pronunciate 15.979 ammonizioni con oblazione e 9.715 ammonizioni senza oblazione.

In Francia, su 363.432 infrazioni accertate, 91.710 (25%) sono state perseguite; le sanzioni inflitte dai tribunali nel corso del 1980 sono state 26.481 (7,3% delle infrazioni accertate). Tali valori figurano negli allegati 9.1, 9.2 e 9.3.

Il tasso delle ammende applicabili alle contravvenzioni commesse posteriormente al 23 luglio 1980 è stato elevato.

Precedente tasso	Nuovo tasso
da 160 a 600 FF	da 600 a 1.200 FF

La dichiarazione irlandese si limita al numero delle contestazioni di contravvenzione (5.869) e all'ammonizione verbale (cfr. allegato 4), mentre l'Italia ha fornito alcuni dati numerici (cfr. allegato 8). Si noti il numero relativamente alto delle infrazioni dell'articolo 5 (età dei conducenti) commesse dagli italiani o dagli stranieri circolanti in Italia.

Nel Granducato del Lussemburgo sono state rilevate, complessivamente, 2.719 infrazioni relative al trasporto di merci e 64 relative al trasporto di persone.

Vi sono state, in merito, raccomandazioni orali e scritte; nei casi più gravi, sono stati trasmessi verbali alle autorità giudiziarie per apertura d'istruttoria.

Per quanto riguarda l'entità delle sanzioni inflitte nei Paesi Bassi, si può notare che, su un totale di 41.735 infrazioni accertate sono stati stesi 11.314 verbali (27%) e che di 11.101 verbali riguardanti cittadini olandesi, 10.715 (*) (97%) sono stati oggetto di azioni giudiziarie mentre su 213 verbali riguardanti conducenti stranieri, soltanto 42 (20%) pratiche sono state trasmesse ai servizi esteri competenti. L'importo totale delle pene pecuniarie ascende a 2.339.555 HFL (allegato 6.2).

Nel Regno Unito, di 10.734 infrazioni, 5.472 (53%) sono state punite per un importo complessivo di 218.066 sterline (allegato 11.3).

III. ASSISTENZA RECIPROCA MULTILATERALE TRA STATI MEMBRI E COMUNICAZIONE DELLE INFRAZIONI

In Belgio, l'amministrazione dei trasporti ha preso atto di 593 verbali stesi dai controllori tedeschi e francesi a carico di membri d'equipaggio belgi. Dal canto suo, il Belgio dichiara di aver trasmesso alle autorità competenti estere, per informazioni, elenchi dei verbali di contravvenzione compilati a carico di membri di equipaggi di veicoli immatricolati negli altri Stati membri.

La Danimarca ha ricevuto 9 comunicazioni di infrazioni commesse da cittadini danesi nei Paesi Bassi e un numero imprecisato di notifiche delle ammende pagate da conducenti danesi circolanti in Germania.

Il governo federale di Germania mantiene regolari contatti bilaterali con i rappresentanti dei governi austriaco, olandese, danese e francese, nell'intento di garantire l'osservanza dell'applicazione delle disposizioni dei regolamenti (CEE) n° 543/69 e n° 1463/70 nonché dell'AETR.

La Francia dichiara di aver comunicato agli altri paesi l'elenco dei loro cittadini colpevoli di infrazioni ai regolamenti comunitari 543/69 e 1463/70 sul territorio francese.

Al contrario, e fatta eccezione per la Repubblica federale di Germania e per il Belgio, la Francia dichiara di non aver ricevuto comunicazione

(*) 11.101 - 386 = 10.715 (cfr. tabella allegata 6.2)

di infrazioni che sarebbero state commesse da conducenti francesi sul territorio degli altri Stati membri.

L'Irlanda dichiara di trasmettere ogni tre mesi agli altri Stati membri l'elenco dei veicoli esteri trovati in infrazione sul suo territorio, nonché di aver ricevuto elenchi analoghi concernenti i veicoli irlandesi trovati in infrazione nel Regno Unito e in Francia.

L'Italia è sempre in attesa di mettere a punto un sistema di elaborazione statistica dei dati.

Il Lussemburgo si limita a dichiarare di aver comunicato agli altri Stati membri "numerose infrazioni gravi".

I Paesi Bassi dichiarano di aver trasmesso 61 comunicazioni di infrazioni alla Repubblica federale di Germania e di aver ricevuto 3.122 comunicazioni della Germania e 107 del Belgio. Inoltre, sono state seguite da azione giudiziaria 184 infrazioni commesse da conducenti olandesi su segnalazione del Belgio, e 39 su segnalazione della Francia.

Il Regno Unito comunica ogni tre mesi alle autorità degli Stati membri interessati le infrazioni commesse dagli equipaggi stranieri e dichiara di ricevere, saltuariamente, rapporti concernenti equipaggi del Regno Unito in altri Stati membri.

E' opportuno notare talune contraddizioni palesi in queste comunicazioni, come, ad esempio, quando uno Stato membro dichiara di trasmettere l'elenco delle infrazioni commesse da cittadini stranieri a tutti gli altri Stati membri interessati e, nel contempo, gli altri Stati membri, o alcuni di essi, affermano di non aver ricevuto nulla.

IV. OSSERVAZIONI E SUGGERIMENTI DEGLI STATI MEMBRI

Il Belgio fa osservare, per il 1980, un mutamento nella natura delle infrazioni commesse al regolamento (CEE) n° 543/69; più della metà di esse riguardano la limitazione della distanza e la durata della guida, mentre stanno scomparendo quelle relative al possesso di un libretto individuale.

La Danimarca auspica di estendere la portata del resoconto tipo al controllo dell'applicazione del regolamento (CEE) n° 1463/70 e dell'AETR, nonché una semplificazione dello schema del medesimo affinché gli Stati membri possano trasmettere alla Commissione informazioni uniformi. La direzione dell'ispettorato del lavoro danese pensa di mettere a punto uno schedario sul quale figurino le infrazioni commesse dalle imprese e che potrà essere utilizzato in occasione del rilascio delle autorizzazioni di trasporto internazionale.

L'Irlanda ha istituito un comitato speciale di osservazione nell'ambito del Ministero del lavoro, che si riunisce una volta al mese e ha lo scopo di esaminare la situazione e di impartire direttive atte a risolvere le difficoltà accertate. Le autorità irlandesi ritengono che sia necessario compiere un maggiore sforzo di promozione o tramite la stampa, o tramite contatti individuali, per convincere i destinatari delle norme sociali, della necessità e dell'utilità di detto regime.

Il Regno Unito dichiara che l'applicazione del regolamento (CEE) n° 543/69 potrebbe essere ampiamente facilitata ove si introducessero modifiche di lieve entità e invita la Commissione ad aprire un dibattito circa la natura delle modifiche stesse.

V. OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE IN MERITO ALLE INFORMAZIONI TRASMESSE
DAGLI STATI MEMBRI

1. I contributi degli Stati membri alla relazione annuale

La Commissione constata che le divergenze nella presentazione dei contributi forniti dagli Stati membri restano più o meno le stesse.

Lo schema di resoconto tipo spesso non è seguito in maniera sistematica. La Commissione è cosciente dei problemi posti dal resoconto ed è disposta a discutere con i governi l'opportunità di modificare tale resoconto al fine di renderlo più adatto alle attuali esigenze, tenendo conto delle strutture amministrative nazionali cui spetta fornire contributi alla Commissione.

2. Numero e potere degli agenti addetti al controllo

La Commissione constata per la maggior parte degli Stati membri un ristagno del personale incaricato del controllo rispetto al 1979. Solo il Belgio e la Francia hanno lievemente aumentato il numero di agenti di controllo, il che influisce sulle cifre concernenti i controlli e le sanzioni, che accusano un sensibile rialzo.

3. Metodi di controllo

Rispetto agli anni precedenti, i metodi di controllo tendono verso una certa unificazione, in quanto i controlli sono effettuati, tanto sulla strada (di norma dalle forze di polizia e di gendarmeria), quanto presso le sedi delle imprese (ad opera dei servizi dell'ispettorato del lavoro e del ministero dei trasporti). Tuttavia risulta difficile, se non impossibile, stabilire un quadro comparativo della situazione che delinei lo stato dell'organizzazione del controllo in tutti gli Stati membri.

E' interessante constatare che taluni Stati membri hanno adottato misure atte a migliorare l'utilizzazione delle azioni di controllo nel senso di un'automazione. In Germania, taluni "Länder" hanno previsto di trattare mediante ordinatori i dati emersi dalle azioni di controllo e la Francia ha intensificato l'impiego di dispositivi speciali concepiti per la lettura semiautomatica dei dischi dei tachigrafi.

Anche l'instaurazione, nel Regno Unito, del sistema dei controlli silenziosi ("silent check"), portato quest'anno a + 80.000 controlli, potrebbe rivelarsi molto interessante sul piano comunitario.

Ma se si prescinde da queste tre constatazioni positive, occorre notare, sostanzialmente, che :

- le cifre fornite concernenti il personale impegnato nelle azioni di controllo sono, in taluni casi, alquanto vaghe;
- i dati concernenti il numero dei controlli lasciano scorgere considerevoli divergenze nei sistemi amministrativi nazionali.

4. Infrazioni commesse in generale e rilevate separatamente secondo che si tratti di cittadini nazionali e cittadini stranieri

I servizi della Commissione non dispongono di dati statistici particolareggiati circa l'entità del traffico di veicoli stranieri negli Stati membri. Si tratta di un traffico, in generale, poco intenso rispetto al complesso della circolazione, e che varia molto da uno Stato all'altro. Livelli di applicazione diversi e problemi di natura giuridica, giurisdizionale e linguistica rendono alquanto difficile la repressione delle infrazioni commesse dagli stranieri.

Inoltre, le informazioni incomplete fornite da taluni Stati membri non consentono di raccogliere valori significativi. Conclusioni più precise potrebbero essere tratte laddove si disponesse, per tutti gli Stati membri, del rapporto fra il numero dei controlli, il numero delle infrazioni accertate e il numero delle sanzioni comminate, sempre distinguendo tra cittadini nazionali e cittadini stranieri.

Dovrebbero pertanto essere maggiormente uniformati i metodi di raccolta delle informazioni, nonché la presentazione delle cifre in modo che la Commissione potesse formulare un giudizio più netto sui progressi compiuti.

5. Sanzioni pronunciate

E' difficile effettuare un'analisi in materia, da un lato perchè le sanzioni sono talora pronunciate a una certa distanza di tempo dall'accertamento dell'infrazione; in secondo luogo, perchè il metodo seguito in ciascun Stato membro e l'importo delle ammende inflitte per una stessa infrazione variano molto da un paese all'altro. Inoltre, dai dati forniti non è possibile ottenere una panoramica soddisfacente della situazione nella Comunità.

L'analisi può essere pertanto solo approssimativa.

In realtà, se taluni Stati membri hanno fornito informazioni particolareggiate sulle pene pecuniarie inflitte, altri non hanno fornito dettagli. I dati sono talmente eterogeni che è difficile effettuare confronti positivi. Si nota tuttavia che continuano a persistere disparità fra gli Stati membri per quanto riguarda le sanzioni e il rigore con il quale le stesse sono applicate.

L'impressione generale è che la repressione delle infrazioni si riduce, in troppi casi, all'accertamento puro e semplice o ad un'ammonizione, soprattutto quando si tratta dei controlli degli stranieri, e che le sanzioni irrogate non sono commisurate alle infrazioni commesse e all'interesse generale.

Si può affermare che il capitolo "Controlli e Sanzioni" è quello che maggiormente riflette la diversa applicazione dei regolamenti (CEE) n° 543/69 e n° 1463/70.

6. Assistenza reciproca

Sebbene taluni Stati membri affermino di aver comunicato le infrazioni commesse da cittadini stranieri e sebbene vi sia uno scambio di informazioni circa i sistemi d'applicazione del regolamento (CEE) n° 543/69, ci si può ritenere ancora molto lontani da un efficace sistema di assistenza fra tutti gli Stati membri, quale è richiesto dal regolamento (articolo 18, paragrafo 2). La necessità di intensificare e di perfezionare questi contatti resta pertanto un impegno comune per tutti gli Stati membri.

PARTE SECONDA

A. CONCLUSIONI TRATTE DALLA COMMISSIONE A SEGUITO DELLE VISITE
EFFETTUATE DA FUNZIONARI DELLA DG VII NEGLI STATI MEMBRI

La Commissione coglie l'occasione offertale dalla presentazione della 10a relazione per riassumere nelle pagine che seguono alcune impressioni e constatazioni che sono scaturite dalle visite negli Stati membri effettuate nel corso del 1981 e del 1982.

Il programma di tali visite comprendeva :

- Colloqui con il governo, le organizzazioni padronali e le organizzazioni dei lavoratori.

Gli argomenti da discutere erano i seguenti :

a) Problemi di controlli e sanzioni, in particolare :

- personale addetto al controllo;
- metodi e frequenza dei controlli;
- difficoltà tecniche incontrate durante i controlli;
- applicazione del regolamento ai cittadini nazionali e stranieri;
- controllo dell'osservanza dell'AETR;
- assistenza multilaterale fra gli Stati membri (a livello governativo);
- responsabilità giuridica in caso di infrazione.

b) Miglioramento del resoconto tipo (articolo 17 del regolamento (CEE) n° 543/69 che gli Stati membri sono tenuti a presentare.

c) Applicazione del divieto di taluni tipi di remunerazione (articolo 12a del regolamento (CEE) n° 543/69).

- La partecipazione ad operazioni di controllo

a) presso la sede di un'impresa.

b) Sulla strada :

- su un'autostrada su cui transita molto traffico internazionale
- su una strada a traffico prevalentemente nazionale.

Tali visite hanno consentito ai servizi della Commissione di formarsi una idea abbastanza precisa e relativamente completa della situazione negli Stati membri.

Le conclusioni che ne sono tratte possono così riassumersi :

I. CONTROLLO

A. Organizzazione del controllo

1. La Commissione non può non far osservare che in taluni Stati membri il personale adibito ai controlli, sia sulle strade che presso le imprese, dovrebbe essere più numeroso; d'altro canto non può negare che un ampliamento degli effettivi incontra, nella difficile situazione economica attuale, ostacoli di carattere finanziario.
2. Il numero degli equipaggi e dei veicoli controllati, espresso in percentuale, varia molto da un paese all'altro, che si tratti di controlli sulla strada o presso le imprese. Risulta auspicabile una certa armonizzazione verso l'alto e ciò vale soprattutto per i controlli presso le sedi delle imprese.
3. Soltanto in Francia il controllo presso le imprese è semiautomatizzato grazie all'utilizzazione di un apparecchio (Sabine). La Commissione giudica auspicabile anche negli altri Stati membri una meccanizzazione, che sarebbe addirittura indispensabile per gli Stati membri di vasta superficie.
4. In Irlanda funziona ormai un sistema di controllo adeguato e anche la repressione delle infrazioni sembra avviata.
5. In Italia si è visto che i controlli si svolgono già da molti anni. Il fatto che il governo italiano non abbia fornito dati adeguati alla Commissione sembra doversi attribuire ad una mancanza di coordinamento fra i vari servizi governativi. Misure sono state adottate per migliorare la situazione.

6. La Commissione ha l'impressione che nel Lussemburgo l'organizzazione del controllo sia ancora inadeguata e si tenda a lasciare il controllo ai paesi limitrofi. Tuttavia il Lussemburgo ha dichiarato di voler prendere misure per rimediare a queste lacune.
7. In taluni Stati membri, il controllo sulla strada si concentra sulla durata giornaliera della guida, e trascura la durata di guida ininterrotta. La Commissione ritiene siffatta pratica incompatibile con la buona applicazione del regolamento comunitario.
8. In Germania, un film che mostra in modo molto chiaro l'organizzazione e gli scopi del controllo nonché gli obiettivi del regolamento n° 543/69, contribuisce efficacemente alla buona comprensione e all'applicazione del regolamento stesso.

B. Problemi tecnici del controllo

1. Secondo taluni Stati membri (Belgio e Lussemburgo), il controllo incontra numerose difficoltà di ordine tecnico :
 - fermare i veicoli sarebbe pericoloso;
 - il numero di luoghi in cui il controllo può essere effettuato sarebbe molto più limitato.
- Il Lussemburgo ha aggiunto in merito altri elementi contrari :
 - la scarsa superficie del suo territorio;
 - l'insufficiente disponibilità della polizia.
2. La Commissione ha constatato che in taluni casi sono le difficoltà linguistiche ad intralciare un controllo efficace. Tuttavia taluni Stati membri, quali il Regno Unito e la Germania, hanno risolto il problema introducendo un libretto plurilingue con domande e relative istruzioni.

La Commissione invita gli altri Stati membri a seguire questo esempio.

La Commissione ha inoltre constatato in taluni Stati membri la spiacevole tendenza a trascurare il controllo degli stranieri a causa delle difficoltà linguistiche che esso comporta, delle spese di traduzione e della difficoltà di infliggere sanzioni. Occorrerà ovviare a tale lacuna per giungere a un'efficace applicazione del regolamento comunitario.

II. INFRAZIONI

1. La Commissione ha preso in considerazione le infrazioni consuete, vale a dire :
 - il superamento della durata di guida continua giornaliera, settimanale e nell'arco di due settimane,
 - la non osservanza della durata di riposo giornaliero,
 - la non osservanza della clausola di tenere 7 dischi,
 - il fatto di lasciare un disco nell'apparecchio per molti giorni.
2. Hanno inoltre richiamato l'attenzione le seguenti infrazioni :
 - nei trasporti per conto proprio, la Commissione ha avuto modo di osservare taluni sistemi di ripartizione lavoro/riposo che non possono dirsi del tutto corretti dal punto di vista del regolamento comunitario, ma sono tuttavia da considerarsi molto favorevoli dal punto di vista sociale. Nei trasporti per conto terzi, invece, la situazione è molto meno edificante :
 - l'omissione, da parte di taluni conducenti, di portare il selettore sul "riposo", sicché l'apparecchio continua a registrare "lavoro";
 - l'omissione, da parte di taluni equipaggi composti di due persone, di ripartire la guida comune in modo uguale, sì da consentire il rispetto del regolamento;
 - le infrazioni in materia di durata di guida, anche su veicoli leggeri effettuanti trasporti su breve distanza.
3. I datori di lavoro in Italia hanno affermato che alla base delle infrazioni in materia di durata di guida giornaliera vi sarebbe la mancanza di sicurezza nel paese. La Commissione ritiene però che il governo italiano dovrebbe esaminare la questione allo scopo di migliorare le condizioni di sicurezza e per i veicoli e per gli equipaggi.

III. PROBLEMI INERENTI ALLE SANZIONI

A. Livello delle sanzioni

La Commissione è conscia del fatto che il livello delle sanzioni è determinato dalle legislazioni nazionali, dalle procedure amministrative e giudiziarie di ciascun paese e, infine, dal giudizio delle persone o degli organi che infliggono le ammende.

Tuttavia la Commissione ritiene che sarebbe opportuno cercare di stabilire un'equa relazione tra le sanzioni da un lato, e il vantaggio economico derivante dall'infrazione, dall'altro.

B. Competenza delle autorità preposte al controllo

1. La Commissione ha constatato che tale competenza è molto diversa da uno Stato all'altro. In taluni Stati membri, ad esempio, le autorità hanno le seguenti competenze :

- rifiutare l'ingresso ad equipaggi che non siano in regola;
- immobilizzare un equipaggio per otto ore;
- rinviare un equipaggio alla base di partenza;
- sospendere o ritirare l'autorizzazione di trasportatore.

2. In altri Stati membri, tali competenze o non esistono o esistono solo in parte. Secondo le autorità lussemburghesi, ad esempio, esse non avrebbero neppure il diritto di sequestrare i dischi di un equipaggio colto in infrazione.

C. Punizione degli stranieri

1. A giudizio della Commissione, si tratta di un problema importante per quanto riguarda le sanzioni aventi una funzione fondamentale nella buona applicazione del regolamento comunitario.

2. In taluni Stati membri, quali la Germania, la Francia
esiste la possibilità di imporre somme a titolo
di garanzia agli stranieri, le quali devono essere pagate im-
mediatamente. L'Italia ha un sistema analogo, ma non è in
grado di costringere lo straniero a pagare.

3. La Commissione ritiene che l'instaurazione di un sistema di
somme di garanzia costituisca una misura efficace ai fini della
buona applicazione del regolamento.

D. Problema di responsabilità da parte dei conducenti e dei
capi d'impresa

1. In taluni Stati membri, tanto i conducenti quanto i capi di
impresa sono responsabili in caso di infrazione. Nei Paesi
Bassi, solo responsabile è il datore di lavoro, da cui discen-
de, e ciò in relazione al principio di bandiera, che nessuna o
quasi nessuna sanzione possa essere inflitta a stranieri.
2. La Commissione ha dovuto constatare che anche in Belgio, nel
Lussemburgo, in Irlanda e in Italia non vengono inflitte, o
quasi, sanzioni a cittadini di un altro paese.
3. Un problema comparabile nasce dall'esclusiva applicazione del
principio di territorialità (ad esempio, in Germania), con la
conseguenza che vengono punite unicamente le infrazioni commes-
se sul territorio dello Stato membro in questione.

E. Problemi tecnici connessi con le sanzioni

La crescente utilizzazione delle carte di credito potrebbe, a giu-
dizio delle autorità danesi, ostacolare l'incasso delle ammende
inflitte agli stranieri.

F. Assistenza tra autorità competenti

1. In numerosi Stati membri, la Commissione ha dovuto constatare una mancanza di cooperazione fra le autorità incaricate del controllo e le autorità giudiziarie.
2. La Commissione ha potuto osservare che la predetta assistenza lascia ancora molto a desiderare. In tale contesto, il governo italiano ha segnalato la sua intenzione di rivolgersi direttamente alla Commissione ogni qualvolta non sarà data risposta ai passi compiuti presso autorità di altri Stati membri.

IV. PROBLEMI CONNESSI CON IL CRONOTACHIGRAFO

A. Installazione

Nella grande maggioranza degli Stati membri, il tachigrafo è montato a bordo di tutti i veicoli presi in considerazione.

In tre Stati membri la situazione in merito non è ancora soddisfacente.

B. Frodi

La Commissione ha constatato le seguenti frodi :

- montaggio di un capello umano o di un elastico per alterare la registrazione della velocità;
- soppressione dei dischi indicanti infrazioni;
- utilizzazione di più dischi consecutivamente senza alcuna necessità nell'arco di un periodo relativamente breve, per mascherare un eccesso della durata di guida.

C. Come migliorare il sistema del tachigrafo

1. Per ovviare alle frodi suddette sono stati suggeriti alla Commissione i seguenti rimedi :

- numerazione, da parte delle ditte produttrici, di tutti i dischi nonché registrazione, da parte delle imprese, di tutti i dischi acquistati;
- sviluppo di un cronotachigrafo elettronico;
- distribuzione agli equipaggi di un foglio di viaggio che preveda la distribuzione dei tempi (timing) durante il percorso.

2. La Commissione si dichiara particolarmente disposta circa le due prime raccomandazioni e prevede la convocazione del Comitato di cui all'articolo 22 del regolamento n° 1463/70 allo scopo di incoraggiare lo sviluppo di un tachigrafo elettronico.

D. Problemi tecnici secondari in materia di tachigrafo

La Commissione ha constatato l'insorgere, talora, di problemi dovuti all'utilizzazione di dischi non omologati per un determinato tachigrafo.

V. DIVIETO DI TALUNI TIPI DI PREMI (ARTICOLO 12 BIS DEL
REGOLAMENTO N° 543/69)

La Commissione ha constatato che in numerosi Stati continuano ad essere corrisposti tali premi.

La Commissione sta attualmente esaminando i problemi connessi con una soddisfacente applicazione dell'articolo 12 bis.

B.

CONCLUSIONI FINALI DELLA COMMISSIONE*

In base alle informazioni ricevute e alle impressioni raccolte durante le visite condotte negli Stati membri, è lecito trarre le seguenti conclusioni generali :

1. Nel settore del controllo, tutti i governi compiono seri sforzi per adempiere correttamente ai compiti loro spettanti in sede di applicazione del diritto comunitario. Tanto più occorre riconoscere questi sforzi in quanto gli stessi richiedono sempre una stretta cooperazione fra diverse amministrazioni nazionali a livello nazionale, regionale e locale, il che comporta numerosi lavori di concertazione e molta buona volontà da parte di tutti i funzionari interessati. Occorre pure riconoscere che tutte queste unità amministrative non sono responsabili unicamente delle norme comunitarie di cui trattasi, ma hanno competenze più vaste che vertono, in linea generale, su un'ampia gamma di disposizioni nel settore dell'ordine pubblico.

Ovviamente esistono disparità circa la quantità e, occorre riconoscerlo, la qualità delle misure di controllo da uno Stato membro all'altro, e anche all'interno di uno stesso paese. Esse traggono la loro origine da una serie di motivi troppo evidenti perchè sia necessario enumerarli o spingerli nei particolari. Tradizioni, priorità di ordine politico, concetto del rapporto Stato-cittadino, last but not least, le possibilità finanziarie, per non citare che alcuni degli elementi essenziali, non sono identici in tutti i paesi della Comunità.

* Le conclusioni che presentiamo non riguardano la situazione in Grecia, Stato membro non ancora visitato.

Tuttavia, la necessità di essere inseriti in queste situazioni non è in contraddizione col postulato del rispetto del diritto comunitario anche in questo settore, esigenza che è irrinunciabile. Devono pertanto continuare gli sforzi volti ad un'armonizzazione delle misure e di risultati quanto più equivalenti possibile.

2. Divergenze più marcate debbono constatarsi circa le sanzioni delle infrazioni commesse nei confronti dei due regolamenti. Anche in questo campo, le differenze fra gli ordinamenti giuridici nazionali, le opinioni sfumate circa la distinzione tra reati e infrazioni amministrative, i principi costituzionali, come l'indipendenza dei giudici, non consentono di uniformare le effettive sanzioni inflitte negli Stati membri.

Tuttavia, anche in questo campo, sembra si possano realizzare progressi sforzandosi di attuare a termine un ravvicinamento delle sanzioni comminate in caso di infrazioni comparabili, evitando, almeno, le disparità più flagranti fra le pratiche nazionali.

Si tratta, nella fattispecie, di un'azione che più che su norme di carattere coercitivo deve fondarsi su un atteggiamento volontaristico delle amministrazioni nazionali interessate, secondo principi ed orientamenti comuni enunciati (ad esempio sotto forma di raccomandazione), dalle istituzioni comunitarie.

In questo senso la Commissione ha già avviato un'azione.

3. Il miglioramento della situazione resta pertanto un compito importante per tutti coloro che possono e debbono considerarsi i "destinatari" delle norme in questione. E' ovvio comunque che l'onere sostanziale di questo compito spetta alle autorità nazionali.

Le misure di miglioramento si collocano segnatamente nei campi e a tutti i livelli di una rafforzata cooperazione tra gli organismi competenti. Importanza particolare in questo contesto riveste lo scambio permanente di informazioni interessanti e utilizzabili. Un altro aspetto che merita ora maggiore attenzione che in passato è l'utilizzazione di tecniche moderne per il controllo e la sanzione; non sembra che siano pienamente sfruttate, per non dire scoperte le possibilità e le prospettive che già esistono o che si apriranno in futuro, soprattutto in questo campo.

4. In questa situazione, costituisce fattore inquietante il fatto che il numero delle infrazioni dei regolamenti 543/69 e 1463/70 si mantenga da anni ad un livello relativamente elevato e non esiste la minima tendenza al regresso (nella fase attuale si ha addirittura l'impressione di un'evoluzione contraria visto il contesto economico).

Una situazione del genere porta a chiedersi se le disposizioni adottate in materia sociale nel settore dei trasporti su strada siano adeguate alle realtà economiche e sociali del nostro tempo e se una riduzione delle infrazioni, oltre che tramite controlli e sanzioni non debba realizzarsi tramite un miglior equilibrio tra le esigenze di armonizzazione delle condizioni di concorrenza, di sicurezza stradale e di progresso sociale da un lato, e i bisogni di una organizzazione razionale ed economicamente efficace dei trasporti stradali dall'altro.

5. Appunto con l'intento di raggiungere tale risultato, la Commissione ha iniziato la revisione dei regolamenti 543/69 e 1463/70. Tale azione non corrisponde ad una rassegnazione di fronte a pratiche illegali che, secondo taluni, non sarà mai possibile sopprimere. L'azione mira piuttosto a :

- trarre insegnamenti da un'esperienza che dura ormai da più di vent'anni.
- concentrare la normativa sulle disposizioni essenziali, conferendo ad esse l'elasticità necessaria per poter tener conto di situazioni particolari
- instaurare un regime stabile che non dia luogo in permanenza a dibattiti, adeguato agli scopi stabiliti nel quadro della politica comune dei trasporti e atto a promuovere la sicurezza della circolazione ed il progresso sociale.

ALLEGATI

1. Trasporto di merci (infrazioni rilevate)
2. Trasporto regolare di viaggiatori (infrazioni rilevate)
3. Trasporto occasionale di viaggiatori (infrazioni rilevate)
4. Irlanda. Infrazioni accertate, ripartite per articolo (nazionali e stranieri)
- 5.1. Germania. Infrazioni accertate, ripartite per articolo (nazionali e stranieri)
- 5.2.1. - 5.8.2. Germania. Procedure avviate (a titolo di esempio)
- 6.1. Paesi Bassi. Infrazioni rilevate, ripartite per articolo e per nazionalità
- 6.2. Paesi Bassi. Importo delle sanzioni, riprese per nazionalità
7. Francia. Infrazioni accertate e perseguite, ripartite per nazionalità
8. Italia. Infrazioni rilevate
- 9.1. Francia. Controllo presso l'impresa. Indicatori globali
- 9.2. Francia. Controllo su strada. Indicatori globali (reg. 1463/70)
- 9.3. Francia. Sanzioni comminate
10. Regno Unito. Veicoli controllati e infrazioni accertate
- 11.1. Danimarca. Infrazioni e sanzioni (datori di lavoro)
- 11.2. Danimarca. Infrazioni e sanzioni (conducenti)
- 11.3. Regno Unito. Sanzioni

	B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK			
	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.		
a) Art. 6 Lim. 450 km	321				41	8					2730	168	807							
b) Art. 7.1 guida - 4h (art. 6)					5750	652														
Art. 7.2 guida giorn. 8h (art. 6)					12666	792							1123							
Art. 7.4 guida sett. 48h (art. 6)	192		3		730	19	22290						97		1851					
Art. 7.1 guida 4h (non art. 6)	267	1			2878	71		44710			10262	283				4665	100	310		
Art. 7.2 guida giorn. 8h (non art. 6)	16					2572		133	7091							24			165	1381
Art. 7.4 guida sett. 48h(non art. 6)					82						-				0					
c) Art. 8 interr. guida	22				2841	385							473				102	10		
d) Art. 11.1 riposo giorn.	95	1	30		6284	491	72899				5449	492	219		9320	171	89	30		
e) Art. 12 riposo sett.	9				593	4							7		28		39			
f) Art. 14.1. e allegati - libretto	37		31										0		129	2	2834	189		
Art. 14.2 libretto non in ordine	113													52		5		5099	114	
Art. 14 - altre	151											85631	9260			24025	258	159		
g) Art. 15.1 serv. reg. - orario reg. serv.	8		3		3	4											1			
Art. 15.2 avente a bordo reg. serv.	15																		2	
h) Altre	326	11	84		31506	2672	330515								51					
TOTALE	1572	13	151		66676	5231	473034	5011			107464	10799	2778		40098	696	9994	380		
" Naz. + Est.	1585		151		71907		478.045				118263				40794		10374			
Processi verbali	478		109		42006(Av)	183109	3624				2196				11056		3881			
Azioni ritentate	26		109		24636	183109	3624								402		5472			

	B		DK		D		F		IRL		I		L		NL		UK	
	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.
a) Art. 6 Lim. 450 km					12													
b) Art. 7.1 guida - 4h (art. 6)					169	3									}			
Art. 7.2 guida giorn. 8h (art. 6)					144	12												
Art. 7.4 guida sett. 48h (art. 6)					-	-										9		
Art. 7.1 guida 4h (non art. 6)					203	3												
Art. 7.2 guida giorn. (non art. 6)					107													
Art. 7.4 guida sett. 48h(non art. 6)					16													
c) Art. 8 interr. guida					104	3										37		
d) Art. 11.2 riposo giorn.					106	10												
e) Art. 12 riposo sett.					16	2												
f) Art. 14.1 e allegati - libretto																		
Art. 14.2 libretto non in ordine																79		
Art. 14 - altre																		
g) Art. 15.1 serv. reg. - orario reg. serv.					69	4										2		
Art. 15.2 avente a bordo reg. serv.					96	12										4		
h) Altre					-	-												
TOTALE					1042	49										131		
" Naz. + Est.																		

1091

Verbali

Azioni intentate

	B		DK		D		F(*)		IRL		I (**)		L		NL		UK	
	Naz.	est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.	Naz.	Est.
a)																		
a) Art. 6 Lim. 450 km	0				4													
b) Art. 7.1 guida - 4h (art. 6)					263	6												
Art. 7.2 guida giorn. 8 h (art. 6)					90	23												
Art. 7.4 guida sett. 48h (art. 6)	1				4											85		
Art. 7.1 guida 4 h (non art. 6)					524	83												
Art. 7.2 guida giorn. (non art. 6) 8h					593	64												
Art. 7.4 guida sett. 48h(non art. 6)					21													
c) Art. 8 interr. guida	0				244	58												
d) Art. 11.2 riposo giorn.	2				1164	30										294		
e) Art. 12 riposo sett.	0				92	4										4		
f) Art. 14.1 e allegati - libretto	1																	
Art. 14.2 libretto non in ordine	2																	
Art. 14 - altre																630		
g) Art. 15.1 serv. reg. - orario reg. serv.																		
Art. 15.2 avente a bordo reg. serv.																		
h) Altre	128	93			1472	206					10							
TOTALE	134	93			4471	474					10		5			1013		
" Naz. + Est.	227				4495						-		5					
Verbali	227										3							
Azioni intentate	16																	

(*) Per la Francia e l'Italia cfr. tabelle negli allegati che seguono

IRLANDA Infrazioni rilevate :

Trasporti di merci

Articolo	Servizi regolari		Servizi occasionali	
	NAZIONALI	STRANIERI (R.U.)	NAZIONALI	STRANIERI (R.U.)
14/1	18	-	2363	33
14/2	-	-	53	10
15/1	165	3	-	-
* (a)	37	-	1696	40
(b)	15	-	1159	90
(c)	-	-	103	11
TOTALE	235	3	5374	184

- * Regolamento 1463/70 (a) Mancanza del tachigrafo
 (b) Tachigrafo montato ma non utilizzato
 (c) Tachigrafo non standardizzato

Trasporto di viaggiatori

Articolo	Servizi regolari		Servizi occasionali	
	NAZIONALI	STRANIERI (R.U.)	NAZIONALI	STRANIERI (R.U.)
14/1	1	-	25	-
14/2	-	-	-	-
15/1	13	-	-	-
* (a)	3	-	19	-
(b)	1	-	11	-
(c)	-	-	-	-
TOTALE	18	-	55	-

- * regolamento 1463/70 (a) Mancanza di tachigrafo
 (b) Tachigrafo montato ma non utilizzato
 (c) Tachigrafo non standardizzato

TOTALE : 5869

GERMANIA

Infrazioni commesse nel 1980

Articolo		Merci		Passeggeri			
		Nazion.	Non nazione	Regolare		Occasionale	
				Naz.	Non Naz.	Naz.	Non naz.
Reg. (CEE) n. 543/69							
	6	41	8	12	-	4	-
(Art. 6)	7.1	5.750	652	169	3	263	6
	7.2	12.666	792	144	12	90	23
	7.4	730	19	-	-	4	-
(Non Art.6)	7.1	2.878	71	203	3	524	83
	7.3	2.572	133	107	-	593	64
	7.4	82	-	16	-	21	-
	8	2.841	385	104	3	244	58
	11.1	6.284	491	-	-	-	-
	11.2	-	-	106	10	1.164	30
	12	593	4	16	2	92	4
	15.1	3	4	69	4	-	-
	15.5	22	8	96	12	-	-
Reg. (CEE) n. 1463/70							
	15	3.310	308	-	-	349	10
	16	61	-	-	-	-	-
	17	27.968	2.356	-	-	1.084	93
	18	145	-	-	-	39	103

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Strafverfolgung/ Verurteilung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				Strafverfahren				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen Ans./LW	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen Ans./LW	Verletzte Bestimmungen			Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
A	334				111	85	17	6	3	3071 61420	2012	791	268		9919 1059612	2379	1475	555	128	7435 4476 2283 829 131	
AFG										1 20	1				2 300	2				3 3	
AL										2 40	2				2 300	2				4 4	
And															1 150	1				1 1	
B	164	137	33	10	6	4	2			1958 39150	1080	660	218		1378 325638	949	740	198	3	3506 2170 1435 426 3	
BG	7				3					94 1880	91	3			27 5460	14	15	2		131 105 18 2	
CH	52	4	41	5	10	23	6	3	14	389 7780	216	146	27		333 105691	25	254	73	64	797 251 444 119 74	
CS	5									34 680	29	3	2		24 2570	14	6	1		60 43 9 3	
CY															1 200	1				1 1	
DDR	4	4			1	1				104 2080	90	14			38 5610	33	7			147 128 21	
DK	132	71	63	11	3	54	49	5		632 12630	395	179	58		1190 290569	789	477	208	2	2008 1304 724 277 5	
E	15	10	5	1	2	6	6			139 2780	130	9			208 39590	171	20	12	9	368 317 34 13 11	
Über- trag	713	226	142	27	15	204	151	27	20	3	5424 128460	4046	1805	573		7128 1835730	4380	2994	1049	206	14461 8803 4968 1669 224

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e			
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen			
		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e		Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- e
Über- trag	713	226	142	27	15	204	151	27	20	3	6424 128450	4046	1805	573		7120 1835730	4380	2994	1049	206
F	300	114	179	55	2	13	96	23	7	1	24200	480	591	137		1689 810135	434	1310	252	2
FL	3	1	1		1						77 340	12	3	2		22 6630	5	9	7	6
GB	18	17	1			1	1				184 3280	105	51	8		105 21674	89	24	8	1
GR	35					9	9				475 9500	391	55	29		480 92987	395	82	44	
H	1										21 420	18	3			7 1050	7			
I	174					33	27	6			3480 69600	1728	1287	465		3021 749650	1844	1050	467	6
IR	1										5 100	3	2			17 5530	16	2		
IRL	3	3									11 220	6	5			28 6010	22	9		
IRQ											1 20	1								
JOR											3 60	2	1			3 350	2		1	1
KT											2 300					2 300	2			
Über- trag	1251	361	323	82	18	377	284	58	27	4	11809 236200	6792	3863	1244		12494 3528046	7194	5480	1827	222

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Beförderung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ann./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ann./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Über- trag	1253	361	323	82	18	377	284	98	27	4	11809 236200					12494 3528046	7194	5480	1827	222	25933	14631	9664	3750	244
L	15	10	4			11	4	4	1	1	68 1360	33	23	12		85 34380	55	53	6	1	179	102	84	19	2
Liban																1 150		1			1	1			
M																2 400	1	1			2	1	1		
MA											1 20										1	1			
MC																1 280	1				1	1			
N	10	5	5	2		2	2				138 2760	99	31	8		212 45006	141	76	16	7	362	247	112	26	7
NL	403	289	114	53	6	56	53	4			3641 72828	1859	1467	323		3075 978770	1640	1334	435	46	7115	3821	2919	811	52
P	3		3	2		1	1				28 960	23	9			21 4420	18	3			53	42	11	2	
PL	2	4				2	2				19 380	16	3			12 480	9	4	4		35	31	7	4	
R	9										20 400	20				24 960	22	4			49	42	4		
RSM											2 40	1	1			6 1320	4	1	1		8	5	2	1	
Über- trag	1691	649	449	179	24	449	346	66	28	5	15726 314540	8844	5333	1557		15873 4596842	9086	6956	2289	276	53799	18925	12804	4073	305

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr insgesamt

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen					Maß- Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	1691	649	449	134	24	449	346	66	28	5	15726 314540	8844	5333	1557		15873 4598342	9086	6956	2289	276	33739	18925	12804	4013	305
S	11	9	2			1	1				194 3880	164	22	8		105 20146	72	33	6	1	311	246	57	14	1
SF	4	1	3	1		1	1				85 1700	68	16	1		148 8520	31	17	5	2	138	101	36	7	2
SU						2	2				24 480	22	2			17 675	16	1	2		43	40	3	2	
SYR						2	2				3 60	3				4 650	4				9	9			
TN											1 20	1									1	1			
TR	28					5	5				281 5620	250	24	7		379 63560	357	24	7		695	612	48	14	
YU	8					14	10				412 8240	375	62	35		229 45765	176	53	33		663	501	115	68	
Summe	1742	659	454	140	24	474	367	66	28	5	16726 334540	9667	5459	1608		16655 4738758	9742	7084	2342	279	35597	20475	13063	4118	308

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
A	50					13	5	7		1						479 325962	90	377	88	48	542	55	384	88	49
B	35	30	5			2	1	1			1 20	1				175 83975	91	120	14		233	123	126	14	
CH	46	4	39	1	9	1	1									61 35499	2	56	2	17	108	7	95	3	26
DDR																10 4240	10				10	10			
DK	67	20	48	7	2	8	6	2			5 100	5				202 89496	100	104	27		282	131	154	34	2
E	3	2	2		2											37 11180	24	6	5	2	40	26	8	5	4
F	76	26	48	6	1	36	24	9	3		1 40	1				609 470390	67	553	83	1	722	118	610	92	2
FL	3	1	1		1											7 3540	2	5		2	10	3	6		3
GB	1	1														18 5640	16	2			19	17	2		
GR	1															15 4810	8	8			16	8	8		
I	13					3	2	1								275 197967	33	233	71	2	291	35	234	71	2
IR																1 640		1			1				
Über- trag	295	84	143	14	15	63	39	20	3	1	7 160	7				1909 1233239	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	88

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e							
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.				
Über- trag	295	84	143	14	6	15	63	39	20	3	1	7	160	7	2		5	1909	1233239	403	1465	290	72	2274	533	1628	307	88
IRL	2	2																1000	3					5	5			
B	11	8	1				5	1	2		1							37	20960	25	25	1	1	53	34	28	1	2
N	7	3	4	1														38	12545	75	23	4	3	43	18	27	5	3
NL	70	48	18	4	1	6	6					4	80	2	2			73	455605	195	439	148	20	811	251	459	152	27
P	1						1	1										4	1700	3	1			6	4	2	1	
PL																		2	70	2				2	2			
R																		1	720		1			1		1		
RSM																		1	640		1			1		1		
B	3	2	1															75	4873	9	6			18	11	7		
SF	3		3	1														2	1080	1	1	1		5	1	4	2	
SU																		4	180	3	1			4	3	1		
Über- trag	392	147	171	21	16	75	47	22	3	2		11	240	9	2			2745	1732612	659	1963	444	56	3223	862	2758	468	114

Güter- u. Personenkraftverkehr Unternehmer

Annexe 2.5.2

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./DM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen			
		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrer		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrer		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrer		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrer		Kontr.	Lenk.	Ruhe-	Fahrer
		Mittel	zeit	zeit	Beif.		Mittel	zeit	zeit	Beif.		Mittel	zeit	zeit	Beif.		Mittel	zeit	zeit	Beif.		Mittel	zeit	zeit	Beif.
A	49					13	5	7		1						472 322982	48	373	86	47	534	53	380	86	48
B	35	30	5			2	1	1			1 20	1				195 83915	91	120	14		233	123	126	14	
CH	46	4	39	1	9	1	1									61 35459	2	56	2	17	108	7	95	3	26
DDR																10 4240	10				10	10			
DK	67	20	48	7	2	7	5	2			4 80	4				196 87596	94	104	27		274	123	154	34	2
E	3	2	2		2											35 10780	23	6	4	2	38	25	8	4	4
F	76	26	48	6	1	36	24	9	3		1 40	1				608 469670	67	352	83	1	721	118	609	92	2
FL	3	1	1		1											7 3540	2	5		2	10	3	6		3
GB	1	1														18 5640	16	2			19	17	2		
GR	1															15 4810	8	8			16	8	8		
I	13					3	2	1								274 196607	33	232	71	2	290	35	233	71	2
IR	-															1 640		1			1		1		
Über- trag	294	84	143	14	15	62	38	20	3	1	6 140	6				1892 1225875	394	1459	287	71	2754	522	1622	304	87

Annexe 5.4.1

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Unternehmer

Land	Einstellung/ Belohnung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen Ans./DM	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrer- Beif.
Übertrag	294	84	143	14	75	62	38	20	3	1	6 140	6				1892 1225879	394	1459	287	71	2254	522	1622	304	87
IRL	2	2														3 1000	3				5	5			
L	11	8	1			5	1	2		1						34 19480	24	23	1	1	50	33	26	1	2
N	7	3	4	1												36 12545	15	23	4	3	43	18	27	5	3
NL	70	48	18	4	1	6	6				4 80	2	2			731 455605	195	439	143	20	811	251	459	152	21
P	1		1	1		1	1									4 1700	3	1			6	4	2	1	
PL																2 70	2				2	2			
R																1 720		1			1		1		
RSM																1 640		1			1		1		
S	3	2	1													15 4873	9	6			18	11	7		
SF	3		3	1												2 1080	1	1	1		5	1	4	2	
SU																4 180	3	1			4	3	1		
Übertrag	391	147	171	21	16	74	46	22	3	2	10 220	8	2			2725 1723772	649	1955	441	95	3200	890	2150	465	113

Güterkraftverkehr Unternehmer

BA7 L - 270

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz 1930

im Jahre 1930

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Beschäftigung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e								
	Mah- nahmen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mah- nahmen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mah- nahmen Anz./DK	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mah- nahmen Anz./DK	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Mah- nahmen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A	284					98	80	10	6	2	3071 61420	2012	791	268		3440 733650	2329	1098	467	80	6893	4421	3592	741	82
AFG											1 20	1				2 300	2				3	3			
AL											2 40	2				2 300	2				4	4			
And																1 150	1				1	1			
B	129	107	28	10		4	3	1			1957 39130	1079	660	218		1183 247723	858	620	184	3	3273	2047	1329	412	3
BG	7					3					94 1830	91	3			27 5430	14	15	2		131	105	18	2	
CH	6		2	4	1	22	5	3	14		389 7730	216	146	27		272 70232	23	198	71	47	629	244	349	716	48
CS	5										34 680	29	3	2		21 2570	14	6	1		60	43	9	3	
CY																1 250	1				1	1			
DDR	4	4				1	1				104 2080	90	14			28 1370	23	7			137	118	21		
DK	65	51	15	4	1	46	43	3			627 12530	390	179	58		988 201073	689	373	181	2	7726	1773	570	243	3
E	12	8	3	1		6	6				139 2780	130	9			771 28430	147	14	7	7	328	291	25	8	7
Übertrag	512	770	48	19	2	180	138	17	20	2	6418 128340	4047	1805	572		6136 1285478	4103	2331	913	199	13246	8451	4291	1525	143

Personenkraftverkehr Unternehmer

ALLIANCE 2000

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen ...
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe					
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen	Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		
Übertrag	512	770	48	19	2	180	138	17	20	2	6418	128340	4040	1805	573	6136	1285478	4103	2331	913	139	13246	8451	4201	1525	143
F	224	88	131	49	1	94	72	16	4	1	1207	24160	477	591	137	1080	339745	367	757	169	1	2605	1004	1495	359	3
FL											17	340	12	3	2	15	3090	3	4	7	4	32	15	7	9	4
GB	77	16	1			1	1				164	3280	105	51	8	87	16034	73	22	8	1	269	195	74	16	1
GR	34					9	9				475	9500	391	55	29	465	88177	385	74	44		983	785	129	73	
H	1										21	420	18	3		7	1050	7				29	25	5		
I	166					30	25	5			3480	69600	1728	1287	465	2746	551683	1811	817	396	4	6422	3564	2109	861	4
IR	1										5	100	3	2		16	2890	16	1			22	19	3		
IRL	1	1									11	220	6	5		25	5010	19	9			37	26	14		
JOR											4	80	3	1		3	350	2			1	7	5	1		1
KT																2	300	2				2	2			
L	4	2	3			6	3	2	1		68	1360	33	23	12	48	13420	30	28	5		126	68	56	18	
Übertrag	960	277	153	68	3	320	248	40	25	3	11879	237400	6816	3826	1226	10630	2307227	6818	4043	1542	150	23780	14159	8092	2861	156

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswertige
im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e						
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
Übertrag	960	277	183	68	3	320	248	40	25	3	11870 237400	6816	3826	1226		10630 2307221	6818	4043	1542	150		23780	14752	8092	2861	156
Liban																1 150	1					1	1			
M											1 20	1				2 400	1	1				3	2	1		
MC																1 200	1					1	1			
N	3	2	1	1		2	2				138 2760	99	31	8		176 32461	126	53	12	4		379	229	85	21	4
NL	333	221	96	49	5	50	47	4			3637 72740	1837	1465	323		2284 523165	1445	895	287	26		6304	3570	2460	679	31
P	2		2	1							28 560	23	5			17 2750	15	2				47	38	9	1	
PL	2	4				2	2				19 380	16	3			10 380	7	4	4			33	29	7	4	
R	5										20 400	20				23 4950	22	3				48	42	3		
RSM											2 40	1	1			5 680	4		1			7	5	1	1	
S	8	7	1			1	1				194 3880	164	22	8		90 15273	63	27	6	1		293	235	50	14	1
SF	1	1				1	1				85 1700	68	16	1		46 7440	30	16	4	2		133	100	32	5	2
Übertrag	1314	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 317580	9065	5369	1566		13285 2895076	8533	5044	1856	183		30964	18411	10740	3566	194

Annexe 5.6.3

im Jahre 1980

Güter- u. Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./Lm	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./Lm	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	134	512	283	119	8	376	301	44	25	3	15994 313880	9065	5369	1566		13285 2895076	8533	5044	1856	183	30969	18411	10740	3566	194
SYR						2	2				60	3				670	4				9	9			
SU						2	2				400	22	2			13 495	13		2		39	37	2	2	
TN											1 20	1									1	1			
TR	27					5	5				281 5620	250	24	7		368 58080	320	20	6		681	605	44	13	
YU	8					14	10				412 8240	315	62	35		221 41075	174	46	29		655	495	108	64	
Summe	1349	512	283	119	8	399	320	44	25	3	16715 334300	9656	5457	1608		13891 2995336	9074	5110	1893	183	32354	19562	10894	3645	194

Annexe 5.6.4

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung				Verwarungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e								
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Ans./DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A	284					96	78	10	6	2						3402 727575	2293	1095	466	80	3782	2371	1105	472	82
AFG																2 300	2				2	2			
AL																2 300	2				2	2			
And																1 150	1				1	1			
B	129	107	28	10		4	3	1			1 20	1				1183 24723	858	620	184	3	1317	969	649	194	3
BG	7					3										27 5450	14	15	2		37	14	15	2	
CH	6		2	4	1	21	4	3	14							271 70132	22	198	71	47	298	26	203	89	48
CS	4															19 2270	12	6	1		23	12	6	1	
CY																1 250	1				1	1			
DDR	4	4				1	1									28 1370	23	7			33	28	7		
DK	65	51	15	4	1	46	43	3			69 1380	62	6	1		973 199073	674	373	181	2	1153	830	397	186	3
E	12	8	3	1		6	6									162 27160	138	14	7	7	180	152	17	8	7
Über- trag	511	170	48	19	2	177	135	17	21	2	70 1400	63	6	1		6071 1275693	4840	2528	912	139	6829	4408	2399	952	143

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Ausw. 1980

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belehrung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					Summe					
	Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./LM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen Anz./LM	Verletzte Bestimmungen				Maß- nahmen	Verletzte Bestimmungen				
		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke		Kontr.- Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
Übertrag	511	170	48	79	2	177	135	17	20	2	70 1400	63	6	1		6071 1275693	4040	2326	912	139		6829	4408	2399	952	143
F	223	87	131	49	1	93	71	16	4	1	2 60	2				1076 339145	364	757	168	1		1394	524	904	221	3
FL																15 3090	3	4	7	4		15	3	4	7	4
GB	17	16	1			1	1									87 16034	73	22	8	1		105	90	23	8	1
GR	34					9	9									456 86927	376	74	44			499	385	74	44	
H	1															7 1050	7					8	7			
I	166					30	25	5								2733 549003	1800	815	336	4		2929	1825	820	336	4
IR	1															16 2890	16	1				17	16	1		
IRL	1	1														25 5010	19	9				26	20	9		
JOR																3 350	2			1		3	2			1
KT																2 300	2					2	2			
L	4	2	3			6	3	2	1							44 12410	29	25	5			54	34	30	6	
Übertrag	958	276	183	68	3	316	244	40	25	3	72 1460	65	6	1		10535 2291902	6731	4035	1540	150		11881	7316	4264	1634	158

Annexe 5.7.2

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einverleibung z/ Verletzte Bestimmungen				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e				
	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	Maßnahmen	Kontr. Mittel	Lenk-zeit	Ruhe-zeit	Fahrt-strecke	
Übertrag	958	275	183	68	3	316	244	40	25	3	72 1460	65	6	1		10535 2291902	6731	4035	1540	150	71881 7316 4264 1634 756
Liban																1 150					1 1
M																2 400					2 1 1
N	3	2	1	1		2	2				4 80	4				175 32311	125	53	12	4	184 133 54 13 4
NL	332	220	96	49	5	49	46	4			169 3380	93	75	9		2277 522215	1441	892	287	26	2827 1800 1067 345 31
P	2		2	1												16 2600					16 14 4 1
PL	2	4				2	2									10 380					10 14 13 4 4
R	5															23 4950					23 28 22 3
RSM																5 680					5 4 1 1
S	8	7	1			1	1				4 80					86 14723					86 59 27 6 1 99 71 28 6 1
SF	1	1				1	1									41 6690					41 26 15 4 2 43 28 15 4 2
SYR						2	2									4 650					4 6 6
Übertrag	1311	570	281	110	8	373	298	44	25	3	243 5000	166	81	10		13175 2877651	8435	5032	1854	183	75108 9409 5440 2008 194

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Güterkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Sicherung					Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld					Verwarnungen mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheide					S u m m e				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./EM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen Anz./EM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
Übertrag	1311	510	283	119	8	373	298	44	25	3	249 5000	166	81	10		13775 2877651	8435	5032	1854	183	15108	9409	5440	2008	194
SU						2	2									13 495	13		2		15	15		2	
TR	27					5	5									368 58080	350	20	6		400	355	20	6	
YU	8					14	10									220 40835	174	45	29		242	184	45	29	

Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach dem Fahrpersonalgesetz gegen Auswärtige

im Jahre 1980

Personenkraftverkehr Fahrpersonal

Land	Einstellung/ Belohnung				Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld				Verwarnungen mit Verwarnungsgeld				Bußgeldbescheide				S u m m e			
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- streck- ke
A						2	2				38 6175		36	3	1		40	36	3	1
CH						1	1				1 100		1				2	2		
CS	1										2 300		2				3	2		
DK										4 80	15 2000		15				19	17	2	
E											9 1250		9				9	9		
F	1	1				1	1				4 600		3		1		6	5		1
GR											9 1250		9				9	9		
I											13 2680		11	2			13	11	2	
L											4 1010		1	3			4	1	3	
MC											1 200		1				1	1		
N											1 150		1				1	1		
NL	1	1				1	1			1 20	7 950		4	3			10	6	4	
Über- trag	3	2				5	5			5 100	104 16625		93	11	2		117	102	14	2

in Jahre 1980

Personenkraftverkehr Fahrpersonal

[illegible]

PAESI BASSI Infrazioni (per paese d'origine)

Art.	B	DK	D	UK	F	IRL	I	L	Paesi terzi
7.1	32	7	17	-	12	-	30	-	2
7.2/3	40	15	57	1	16	1	28	6	7
7.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.1	54	16	54	1	18	1	21	-	6
11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
14.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.4/16	68	10	93	10	4	8	54	2	9
15.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	196	48	221	12	50	10	133	8	24

PAESI BASSI

Numero totale di verbali stesi e importo delle sanzioni per i trasporti
di merci e di viaggiatori, ripresi per nazionalità :

PAESI	PV	Infrazioni	Sanzioni HFL	Di cui :
PAESI BASSI	11.101	41039	2.336.205	386 archiviazioni
BELGIO	77	196	1.750	37 archiviazioni 31 pratiche trasmesse
DANIMARCA	20	48	---	19 archiviazioni 1 pratica trasmessa
GERMANIA	61	221	900	51 archiviazioni 3 pratiche trasmesse
REGNO UNITO	4	12	500	3 archiviazioni
FRANCIA	23	50	---	17 archiviazioni 6 pratiche trasmesse
IRLANDA	3	10	---	3 archiviazioni
ITALIA	16	133	---	15 archiviazioni 1 pratica trasmessa
LUSSEMBURGO	1	2	---	1 archiviazione
PAESI TERZI	8	24	200	7 archiviazioni
TOTALE	11.314	41.735	2.339.555	539 archiviazioni 42 pratiche trasmesse ai servizi esteri competenti

FRANCIA : Controllo su strada

NAZIONALITA'	Numero di infrazioni rilevate	Numero di infrazioni oggetto di verbale
Francia	109.602	91.399
RF di Germania	466	346
Belgio	888	731
Danimarca	20	18
Regno Unito	492	204
Paesi Bassi	368	209
Lussemburgo	55	28
Italia	1.505	1.188
Irlanda	49	29
Paesi terzi	1.138	871
TOTALE	114.613	95.023

I T A L I A

Infrazioni rilevate nel 1980 :

Regolamento (CEE) n° 543/69							
Infrazione	Trasporto di merci		Trasporto di viaggiatori				TOTALE
	nazionali	esteri	nazionali	esteri	regolari	occasional	
Articolo 5	3.292	596	5.118	46	410	1.263	10.725
Articolo 6	2.730	168	79	36	4	-	3.017
Articoli 7 - 8	10.362	283	224	101	23	11	11.004
Articoli 11-12	5.449	492	201	31	6	-	6.179
Articoli 14-15	85.631	9.260	862	53	284	57	96.147
TOTALE	107.464	10.799	6.484	267	727	1.331	127.072

FRANCIA

A) Controlli presso le imprese :

1) Indicatori globali :

Numero di equipaggi controllati	:	41.045
Numero di dischi analizzati (1) e quindi di giorni di trasporto	:	492.546
Numero di infrazioni accertate (2)	:	363.432
Numero di infrazioni perseguite	:	91.710

(1) Insieme dei dischi analizzati con procedura manuale dagli ispettori del lavoro (Trasporti) e dai due centri d'analisi (SABINE).

(2) Ivi comprese manipolazioni irregolari del selettore.

2) Ripartizione delle infrazioni del regolamento (CEE) N. 543/69

Superamento della durata massima di guida	Continua	22.290
	Giornaliera	44.710
	Settimanale	4.935
	Nell'arco di 14 giorni	2.696
Riposo giornaliero nullo o insufficiente		72.899
TOTALE		147.530

FRANCIARipartizione delle infrazioni del regolamento 1463/70

Mancata conservazione di dischi	4.061
Impiego di dischi non adatti o non omologati	2.155
Informazioni incomplete dei fogli di registrazione - parte centrale dei dischi non riempita	5.850
Manipolazione irregolare del selettore	203.836
T O T A L E	215.902

B) Controlli sulla strada :

Numero di equipaggi controllati	:	639.846
Numero di dischi analizzati e quindi di giorni - trasporti controllati	:	2.140.653
Numero di infrazioni rilevate	:	114 613
Numero di infrazioni perseguite	:	95.023

Sanzioni pronunciate dai tribunali nel corso del 1980 (1)

Ammende penali

Importo in franchi	Numero	Percentuale
. meno di 40 FF	4.280	16,1 %
. da 41 a 100 FF	8.872	33,5 %
. da 101 a 160 FF	4.969	18,7 %
. da 161 a 220 FF	4.492	17 %
. più di 220 FF	3.898	14,7 %
	26.481	100 %

- (1) Seguito dato ai verbali stesi dagli ispettori del lavoro (Trasporti) e dai controllori dei trasporti terrestri. I seguiti dei verbali stesi dagli altri agenti preposti al controllo (polizia urbana-gendarmeria) non sono noti.

REGNO UNITO

Veicoli controllati (merci e viaggiatori), ripartiti per nazionalità :

UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Paesi terzi	TOTALE
199,775	169	506	308	913	113	1365	11	1378	754	205,292

Infrazioni rilevate :

Articolo	UK	B	D	DK	F	I	IRL	L	NL	Paesi terzi	TOTALE
Art. 6 450 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 7.1	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-	310
Art. 7.2/4	1381	1	-	-	7	4	19	-	3	1	1416
Art. 8	102	-	-	2	3	-	4	-	-	1	112
Art. 11	89	1	1	-	11	2	12	-	2	1	119
Art. 12	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
Art. 14.1	2814	2	-	1	2	2	167	1	3	11	3003
Art. 14.2	5099	1	1	1	9	1	72	-	2	27	5213
Art. 14.3	159	-	-	-	-	-	-	-	-	-	159
Art. 15.1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Art. 15.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
TOTALE	9994	5	2	4	32	9	274	1	10	43	10374

Danimarca

Infrazioni e sanzioni inflitte ai datori di lavoro
relativamente al regolamento n° 543/69 nel corso
del 1980

Natura della infrazione Sanzioni	Articolo 7	Articolo 11 ₁	Articolo 14	Articolo 15	Articolo 7 e 11 ₁	Totale
Datori di lavoro						
Ammonizione scritta	0	1	0	0	0	1
Ammenda di 200 DKR	0	0	0	1	0	1
300	0	0	1	0	0	1
500	0	1	0	0	0	1
600	1	3	21	1	0	26
750	0	0	1	0	0	1
800	0	1	0	0	0	1
1000	0	4	0	0	4	8
1200	0	1	0	0	2	3
1500	1	3	0	0	0	4
2000	0	2	0	0	8	10
3000	0	0	0	0	1	1
NUMERO TOTALE DI TRASPORTATORI	2	16	23	2	15	58

Danimarca

Infrazioni e sanzioni inflitte ai conducenti
relativamente al regolamento (CEE) n° 543/69
nel corso del 1980

Natura della infrazione Sanzione	Articolo 7	Articolo 11 ₁	Articolo 14	Articolo 15	Articolo 7 e 11 ₁	Totale
Conducenti						
Ammonizione scritta	0	0	0	0	0	0
Ammenda di 200 DKR	0	3	5	1	4	13
250	0	0	1	0	0	1
300	0	4	1	0	7	12
400	0	0	1	0	3	4
500	0	2	0	0	7	9
600	1	3	0	0	6	10
1000	0	2	0	0	0	2
NUMERO TOTALE DI CONDUCENTI	1	14	8	1	2	51
NUMERO TOTALE DI CONDUCENTI E DI TRASPORTATORI	3	30	31	3	42	109

REGNO UNITO. Sanzioni

Articolo	Ammoniz. orale	Ammoniz. scritta	Immobilizzazioni	Azioni intentate	Totale delle ammende UKL
Art. 6	-	-	-	-	} 33.528
Art. 7.1	13	209	-	74	
7.2/3	40	762	32	566	
Art. 8	-	11	7	90	
Art. 11	3	4	23	77	
Art. 12	-	19	-	21	} 184.538
Art. 14.6	428	223	193	1374	
14.8	715	1025	80	3226	
14.7	2	92	-	44	
TOTALE	1201	2345	335	5472	218.066