

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)616

Vol. 1975/0234

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(75) 616 def.

Bruxelles, il 5 dicembre 1975

QUARTA RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

riguardante l'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

Periodo considerato: 1° gennaio - 31 dicembre 1973

COM(75) 616 def.

A. INTRODUZIONE

1. Questa è la quarta relazione generale sull'applicazione, da parte degli Stati membri, del regolamento (CEE) n. 543/69 del Consiglio del 25.3.1969 , che la Commissione è tenuta a presentare ogni anno al Consiglio in conformità dell'articolo 17 di tale regolamento (periodo considerato: 1° gennaio - 31 dicembre 1973).

L'adesione alla Comunità della Danimarca, del Regno Unito e dell'Irlanda, avvenuta nel periodo considerato, non solo ha esteso a tali Stati il campo di applicazione del regolamento, soprattutto nel settore dei trasporti internazionali, ma ha anche ampliato la sfera delle esperienze fatte grazie all'applicazione delle condizioni di lavoro comunitarie nel settore dei trasporti su strada (2).

Le comunicazioni che debbono essere fatte dagli Stati membri e che sono necessarie per la stesura della relazione lasciano ancora a desiderare: parte di esse giunge ai servizi della Commissione molto tardi, parte risulta incompleta rispetto al resoconto tipo. La Danimarca e l'Irlanda non hanno potuto fornire informazioni dettagliate. In nessuno dei due paesi erano emanate, durante il periodo di riferimento, le necessarie norme di applicazione, ne sono stati realizzati i presupposti per una normale applicazione del regolamento comunitario e per una normale vigilanza sul medesimo. Le norme di applicazione necessarie per la Danimarca sono entrate in vigore il 21 febbraio 1975. Con lettere del 28 marzo e del 3 aprile 1973, il Governo irlandese aveva già sottoposto all'esame della Commissione due progetti di regolamento intesi ad attuare il regolamento comunitario. Sebbene con talune riserve, la Commissione si è espressa positivamente su entrambi i progetti nel suo parere del 16 maggio 1974 (3).

L'incompletezza delle informazioni ed il ritardo, spesso molto notevole, con cui esse vengono inviate alla Commissione sono dovuti, in parte, alla molteplicità delle competenze nei singoli Stati membri relativamente alla produzione di documenti ed alle difficoltà connesse con questa situazione. I nuovi

.../...

-
- (1) Il Trattato di adesione del 22 gennaio 1972 è entrato in vigore il 1° gennaio 1973.
 - (2) Per i nuovi Stati membri, il regolamento n. 543/69 viene applicato a partire dal 1.4.1973 per quello che riguarda i trasporti internazionali e a partire dal 1.1.1976 per quello che riguarda i trasporti nazionali.
 - (3) COM(74) 669 def. pubblicato nella GU delle CE n. L160/74. Secondo le previsioni le norme irlandesi di applicazione entreranno in vigore nel luglio 1975.

Stati membri devono inoltre uniformarsi, fino ad un certo grado, alla nuova situazione creata dall'applicazione del regolamento n. 543/69. Una maggiore esperienza ed un reciproco scambio di informazioni dovrebbero far sperare in futuro notevoli miglioramenti.

B. SINTESI DELLE INFORMAZIONI FORNITE DAI SINGOLI STATI MEMBRI CIRCA L'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 543/69

statistiche sui numerosi controlli effettuati dalla polizia e dalla gendarmeria. Soprattutto la gendarmeria non ha continuato nel 1973 la registrazione dei controlli, effettuata parzialmente nel 1972 (autoveicoli di più di 10 tonnellate).

- b) La competenza per i controlli da effettuare nelle imprese o nelle ditte è attribuita, a seconda che si tratti di imprese di trasporto oppure di altre imprese (è noto che molte di esse effettuano trasporti di cose proprie) all'ispettorato del lavoro per il settore dei trasporti oppure all'ispettorato generale del lavoro.

Italia: vari sono in Italia gli organi amministrativi responsabili del controllo sull'osservanza delle disposizioni comunitarie di cui trattasi. Per le imprese di trasporti di merci e di persone, i controlli vengono effettuati dall'ispettorato del lavoro.

Lussemburgo: in base al regolamento granducale del 23 dicembre 1972 riguardante le sanzioni per infrazioni commesse contro il 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, la polizia giudiziaria (Kriminalbeamten), la gendarmeria, la polizia, la dogana e l'ispettorato del lavoro (Gewerbe- und Bergaufsichtsämter), nonché gli organi di controllo dei trasporti su strada sono competenti per l'accertamento delle infrazioni agli articoli 5, 6, 7, 8, 11, 12, 14 e 15 del regolamento (CEE) n. 543/69.

I controlli nelle imprese vengono effettuati soprattutto dall'ispettorato del lavoro, mentre quelli sulle strade vengono svolti dagli organi di ispezione dei trasporti su strada.

Paesi Bassi : i controlli sulla strada consistono perlopiù nell'esame della "cartella professionale", contenente un documento individuale con le generalità del membro dell'equipaggio interessato, un foglio di viaggio nel quale sono registrati i dati di cui all'articolo 14, paragrafo 7, ed un libretto individuale di controllo. All'atto del controllo viene pure esaminato il libretto di circolazione del veicolo, in correlazione ai dati indicati al punto 2 dei fogli quotidiani del libretto di controllo.

In sede d'ispezione presso l'impresa vengono esaminati i libretti di controllo consegnati, i rapporti settimanali, il registro e l'orario di

servizio di cui all'articolo 15 del regolamento comunitario, ed eventualmente anche il registro del personale di guida, contenente dati vari sui membri degli equipaggi.

Regno Unito : ci sono 11 compartimenti dei trasporti (ed un distretto), ciascuno alle dipendenze di un commissario dei trasporti :

Nord ; Yorkshire ; Nordovest ; West-Midlands ; East-Midlands ; Est ; Galles meridionale ; Ovest ; Sudest ; Grande Londra ; Scozia (ufficio principale dei trasporti) ; Scozia (ufficio secondario dei trasporti).

Gli uffici dei trasporti sono gli organi competenti per il rilascio delle autorizzazioni per il trasporto di persone e di merci. Nell'Irlanda del Nord in tale campo, è competente il Ministero dell'Ecologia (NI). Agenti di controllo vigilano sull'osservanza delle disposizioni nazionali ed intracomunitarie nel settore dei trasporti di merci e di persone e riferiscono alle autorità dei trasporti sulle infrazioni accertate nel corso di controlli effettuati su strada. Tali rapporti vengono inviati dalle autorità dei trasporti e dal Ministero dell'Irlanda del Nord per l'Ecologia al Ministero per l'ecologia di Londra che elabora le informazioni per tutto il Regno Unito.

2. Agenti addetti al controllo e loro poteri.

La Repubblica federale di Germania ha confermato il numero annunciato precedentemente, cioè circa 2.500 agenti. Negli uffici dell'ispettorato del lavoro, 250-300 impiegati si occupano delle operazioni di controllo.

Belgio:

a) Ispettorato del lavoro

I controlli vengono effettuati da 129 impiegati.

b) Amministrazione dei trasporti

Ai controlli hanno partecipato 39 agenti addetti al controllo, che nel 1973 avevano gli stessi poteri del 1972. Tali poteri sono stati già sufficientemente illustrati nelle due prime relazioni.

Francia: i controlli sono eseguiti da 40 ispettori dell'Ispettorato del lavoro e spesso anche da agenti della polizia, e più precisamente dai 6.500 gendarmi motorizzati. In tutti i casi constatati di violazione delle norme del regolamento (CEE) n.543/69 e delle relative disposizioni d'applicazione è stato redatto processo verbale.

In seguito alla modifica del Codice della strada (decreto del 6 settembre 1972) gli agenti della polizia giudiziaria e della polizia stradale le possono ritirare dalla circolazione gli automezzi i cui equipaggi si siano resi colpevoli d'infrazione in materia di durata di guida e di riposo.

Italia: i controlli nelle aziende vengono effettuati da una o più persone, i cui poteri si basano sulle leggi n. 520 del 19 marzo 1955 e n. 628 del 20 luglio 1961 concernenti i compiti e la sfera d'azione degli ispettorati del lavoro. Talvolta essi operano insieme ad altri organismi, come la polizia stradale, gli organi di controllo del traffico privato su strada e la guardia di finanza. Dalle informazioni fornite dalle autorità competenti non si possono ricavare indicazioni precise sul numero degli agenti addetti al controllo poiché non sono soltanto gli ispettorati del lavoro che li effettuano.

Lussemburgo: i controlli vengono effettuati dall'agente addetto al controllo nominato appositamente dall'ispettorato del lavoro per le aziende di trasporti per ferrovia e su strada, e da 4 dipendenti degli organi di controllo per i trasporti su strada.

L'agente dell'ispettorato del lavoro può visitare in qualsiasi momento e senza preavviso i locali della ditta che si trovi nella sua zona di competenza. Egli ha il diritto di controllare tutti i libri, gli elenchi ed i documenti riguardanti la durata del periodo di guida, dei periodi di riposo giornalieri e settimanali, le ferie annuali, i salari, gli stipendi e tutti i documenti che riguardano le condizioni di lavoro legali e le disposizioni relative alla tutela del conducente.

Se gravi indizi fanno supporre un'infrazione, i dipendenti degli organi di controllo dei trasporti su strada possono esaminare di giorno ed anche di notte gli autoveicoli dell'impresa ed i documenti prescritti dal regolamento della CEE.

Paesi Bassi: il reparto "Controlli" dell'Ispettorato nazionale dei trasporti, dipende dalla direzione generale "Trasporti" del Ministero dei trasporti, comprende 123 funzionari. I controlli sono pure eseguiti dall'Ispettorato del lavoro (una decina di ispettori),dalla gendarmaria e dalla polizia sia nazionale che municipale.

Tali funzionari sono autorizzati, qualora rilevino gravi infrazione al decreto sulla durata di guida, a vietare la continuazione del viaggio; le relative spese sono a carico del trasportatore. Dopo consultazione del pubblico Ministero, essi possono pure confiscare il veicolo. Nella misura necessaria all'assolvimento del loro compito, essi hanno libero accesso ovunque, senza limitazione nè di luogo nè di tempo, e possono farsi mostrare qualsiasi documento, ove lo ritengono opportuno per verificare l'osservanza del summenzionato decreto.

Regno Unito

Il Regno Unito ha nominato 250 agenti che possono effettuare controlli su strada e nelle aziende, sono dotati degli stessi poteri dei funzionari di polizia e possono esaminare il carico dell'autoveicolo, l'autoveicolo stesso ed i relativi documenti, nonché i locali dell'impresa. Non è stato comunicato il numero dei controlli effettuati nel 1973.

3. Metodi di controllo (luogo e frequenza dei controlli)

Repubblica federale di Germania: su strada vengono effettuati controlli, in parte nell'ambito della normale sorveglianza del traffico, in parte nell'ambito di controlli speciali, da parte della polizia, della "Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" (BAG) e dell'ispettorato del lavoro.

Nel corso di controlli periodici nelle aziende, effettuati nella sede delle aziende stesse, vengono esaminati i documenti relativi all'attività lavorativa (libretti individuali di controllo, fogli di registrazione per tachigrafi) per periodi relativamente lunghi. Vengono esaminati anche altri documenti per l'accertamento dell'attività. Oltre ai normali controlli vengono effettuati anche controlli particolari e verifiche specifiche in base alle notificazioni, ai reclami ed alle indicazioni pervenute ed in questi casi è necessario, per lo più, interrogare l'equipaggio e gli agenti di controllo.

La Repubblica federale ha aggiunto alla sua comunicazione un altro rapporto della BAG sui controlli speciali effettuati su strada ed una pubblicazione del "Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und Sozialordnung" (Ministero bavarese del lavoro e degli Affari sociali) sulle azioni intraprese nel 1973 dall'ispettorato del lavoro e dirette a verificare l'osservanza delle disposizioni in materia sociale.

Belgio

a) Ispettorato del lavoro:

nel 1973 sono stati effettuati 1.413 controlli nelle aziende e 316 controlli su strada;

b) l'elevato numero dei controlli nelle aziende va attribuito a due circostanze:

1. la maggior parte dei rappresentanti dell'accusa nelle cause di diritto del lavoro (Auditeurs du Travail) affidano l'indagine dei fatti all'ispettorato del lavoro in base ai controlli effettuati sulle strade da parte degli altri organi di polizia del Regno, mentre le altre inchieste hanno naturalmente luogo nella sede dell'impresa;
2. i controlli nelle aziende vengono effettuati per lo più nell'adempimento di altri compiti che rientrano tra le normali attività dell'ispettorato del lavoro.

Va rilevato che l'ispettorato del lavoro veglia sull'osservanza non soltanto delle disposizioni del regolamento (CEE) ma anche di quelle di circa altre 30 leggi del Codice Penale. Per tutte le altre leggi di diritto civile, soprattutto per le leggi riguardanti i vari contratti di lavoro, l'ispettorato del lavoro agisce da consulente dei datori di lavoro, dei lavoratori e delle loro organizzazioni professionali.

Controllare l'osservanza delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 rappresenta quindi soltanto una minima parte dell'attività dell'ispettorato del lavoro, per cui esso non può effettuare controlli più frequenti e destinare una parte dei suoi funzionari a questo compito che deriva dagli impegni del Belgio nel campo dell'armonizzazione nel settore dei trasporti.

Francia:

- a) controlli su strada: gli ispettorati dei trasporti hanno effettuato 538 controlli, di cui 315 di concerto con i rappresentanti di altri organi, e 223 per conto proprio;
- b) controlli nelle imprese: esistono soltanto le cifre dell'ispettorato dei trasporti, che nel 1973, nel corso delle sue indagini nelle sedi delle imprese e delle ditte, ha esaminato 7.687 documenti di controllo.

I controlli su strada, nel corso dei quali il predetto ispettorato del lavoro ha controllato gli equipaggi, sono diminuiti del 7,5% rispetto al 1972, mentre i controlli nelle aziende sono aumentati del 48%, per cui il numero dei controlli di equipaggi ha registrato un incremento complessivo del 9,3%.

Lussemburgo: i controlli nelle aziende sono stati effettuati a periodi regolari almeno due - tre volte l'anno. Inoltre sono stati effettuati sistematici controlli ai confini e sulle strade.

Regno Unito : gli 11 uffici dei trasporti hanno effettuato controlli sulle strade di maggior traffico, in media due volte alla settimana e in ogni porto d'entrata almeno una volta alla settimana.

Paesi Bassi: continua ad essere valido quanto è stato esposto nella precedente relazione, eccetto l'ultimo capoverso.

Per verifiche di campionamento (cfr. in seguito al punto IV.1) si ritiene che siano stati formati per lo meno 215.000 autoveicoli. Oltre ai controlli svolti nelle aziende in base a segnalazioni effettuate a seguito delle verifiche su strada, i funzionari dell'ufficio centrale di controllo dei trasporti hanno effettuato 82 meticolosi controlli nelle aziende che hanno condotto a denunce.

Italia: nel settore del trasporto delle merci, in Italia sono state controllate per le più grandi imprese o imprese artigianali che svolgono la loro attività su tutto il territorio della Comunità, e solo poche aziende di trasporto di persone.

L'elaborazione delle informazioni raccolte dagli agenti addetti al controllo ha confermato quanto già affermato in precedenti relazioni, e cioè che le disposizioni comunitarie vengono osservate in modo perfettamente soddisfacente da parte delle grandi ditte che operano nel settore dei trasporti di merci e di persone, mentre nelle ditte minori, soprattutto in quelle a conduzione artigianale, il numero delle infrazioni si mantiene ad un livello alto.

I controlli, in linea generale, vengono effettuati non già sistematicamente, bensì occasionalmente in seguito alle segnalazioni presentate agli uffici competenti. Alcuni ispettorati del lavoro, inoltre, effettuano anche controlli di campionamento in base a programmi accuratamente elaborati. Nel corso delle verifiche aziendali, vengono esaminati i documenti relativi all'impiego del personale e, per quanto possibile, vengono effettuati colloqui con i dipendenti della ditta. Non vengono effettuati controlli sistematici nelle

aziende. Ad essi si procede invece solo quando si rivelino necessari in seguito ad un controllo effettuato sulla strada.

II. INFRAZIONI E SANZIONI

1. Numero delle infrazioni al regolamento

Repubblica federale di Germania: nel 1973 sono state accertate e punite circa 65.800 infrazioni, di cui 61.200 nel settore dei trasporti di merci e 4.600 nel settore dei trasporti di persone (cfr. allegato I).

Delle 65.800 infrazioni, 24.000 riguardano le disposizioni relative all'orario di lavoro e 41.800 quelle concernenti i relativi certificati.

Tra le infrazioni sembra molto difficile distinguere quelle commesse da stranieri e quelle commesse da cittadini della Repubblica federale. Il Governo federale esaminerà con i Länder la possibilità di fare degli elenchi separati senza eccessive spese amministrative.

Belgio:

a) Osservazioni preliminari

- i) Si fa rilevare che fra il numero delle infrazioni accertate e quello delle denunce c'è una grande sproporzione. Ciò è dovuto al fatto che in una denuncia possono essere contenute parecchie infrazioni di uno stesso trasgressore. Tuttavia la vera spiegazione è data dal metodo con cui l'ispettorato del lavoro procede al controllo.

L'ispettorato del lavoro vigila sull'osservanza del regolamento (CEE) n. 543/69 con lo stesso metodo seguito per le altre disposizioni in materia sociale.

L'ispettorato del lavoro può procedere a diffide, senza essere tenuto a denunciare al tribunale competente ogni infrazione accertata.

Questo diritto si basa sulla legge del 16 novembre 1972 riguardante l'ispezione del lavoro (pubblicata l'8 dicembre 1972 sulla Gazzetta Ufficiale belga). L'articolo 4 della legge recita:

"I funzionari e gli agenti ai sensi dell'articolo 1 hanno non soltanto il diritto di sporgere denuncia, ma possono anche pronunciare diffide o invitare l'interessato a porre fine ad un'infrazione entro un determinato periodo".

Il diritto di impartire ammonizioni si richiama all'articolo 17, capoverso 2 dell'Accordo internazionale, relativo all'ispezione del lavoro, concluso a Ginevra l'11 luglio 1947 dall'Organizzazione internazionale del lavoro (n. 81).

- ii) Ciascuna delle denunce sporte da un funzionario addetto al controllo o all'ispezione viene inviata nelle cause di diritto del lavoro al rappresentante dell'accusa (Auditeur du Travail), il quale, senza essere tenuto a proporre una sanzione, decide se sia il caso di procedere giudiziariamente contro l'interessato.

Il rappresentante dell'accusa nelle cause di diritto del lavoro (Auditeur du Travail) può proporre, in base alla denuncia o a inchieste supplementari, una pena pecuniaria. Pagandola, l'interessato ha la possibilità di evitare un procedimento giudiziario nei suoi confronti, nonché l'eventuale iscrizione o un'ulteriore annotazione nel casellario giudiziario.

Se l'infrazione, secondo il rappresentante dell'accusa, è più grave o se l'interessato presenta ricorso contro l'accusa, viene istituito un procedimento giudiziario.

Tra la presentazione della denuncia e la pronuncia della sentenza può perciò passare un periodo più lungo.

L'elenco delle denunce sporte nel corso di un anno e delle reazioni dell'interessato di cui si abbia conoscenza alla fine di questa relazione danno un quadro soltanto incompleto delle ammende e delle sanzioni effettivamente comminate.

b) Trasporto di merci

Nel settore del trasporto di merci sono state accertate 2.949 infrazioni, di cui 163 commesse da stranieri. Nella tabella dell'allegato IV si può vedere come siano suddivise queste infrazioni.

Le infrazioni commesse dai cittadini sono riportate all'allegato V, mentre la suddivisione delle denunce si trova nell'allegato VII.

c) Servizio regolare di viaggiatori

Nel settore dei servizi regolari di viaggiatori sono state accertate, nel corso di 82 controlli effettuati nelle aziende, le seguenti infrazioni:

(Articolo 15)	Mancanza dell'orario di servizio	2
	Mancanza del registro di servizio	<u>2</u>
		4

In tutti i casi si tratta di imprese belghe, contro le quali non è stata sporta denuncia con proposta di sanzione (cfr. al riguardo le osservazioni preliminari).

d) Servizio occasionale di viaggiatori

Nel settore dei trasporti occasionali di viaggiatori sono state accertate, nel corso di 84 controlli nelle aziende, le seguenti infrazioni:

(Articolo 14 ed allegati)	Registro mancante:	3
	Registro compilato male:	7
	Libretti di controllo compilati male	<u>3</u>
	Totale	13

L'ispettorato del lavoro non ha comminato ammende, ma ha preso misure in base all'articolo 4 della Legge del 16 novembre 1972 (cfr. al riguardo le osservazioni preliminari).

L'ufficio di controllo dell'amministrazione dei trasporti ha sporto sei denunce; non si sa ancora nulla della reazione degli interessati.

L'ispettorato del lavoro ha effettuato otto controlli su strada, riguardanti:

- 6 autoveicoli immatricolati in Belgio,
- 1 autoveicolo immatricolato nei Paesi Bassi,
- 1 veicolo immatricolato in Germania.

Si è constatato che gli equipaggi di questi otto autoveicoli osservavano le disposizioni.

L'amministrazione dei trasporti ha effettuato circa 1.000 controlli, accertando le infrazioni riportate nella tabella dell'allegato VI.

Francia

La Francia ha fornito delle cifre relative alle infrazioni accertate soltanto dall'ispettorato del lavoro per i trasporti. Non ci sono statistiche riguardanti i numerosi controlli effettuati su strada dalla polizia e dalla gendarmeria.

Sono state accertate 40.339 infrazioni commesse da autoveicoli francesi, il che rappresenta un aumento del 33% rispetto al 1972 ed è dovuto al fatto che i controlli effettuati nelle aziende erano stati più ampi e numerosi rispetto a quelli effettuati su strada (cfr. allegato IX).

Su un totale di 40.339 infrazioni, sono state denunciate 24.028 (35%
, in più rispetto al 1972.

134 sono state le infrazioni commesse da autoveicoli esteri e 94 le denunce sporte (cfr. allegato VIII). La Francia ha accertato che il numero degli equipaggi esteri che osservavano tutte le disposizioni è leggermente sceso (49% contro il 52%).

Italia

L'Italia non ha fornito dati statistici sulle infrazioni.

Lussemburgo

Il Lussemburgo ha registrato 10.797 infrazioni soprattutto nel trasporto di merci. La suddivisione dei corrispondenti controlli figura all'allegato IX.

Paesi Bassi

I Paesi Bassi hanno accertato in totale 47.364 infrazioni (allegato XIII), di cui 46.833 (allegato XII) nel settore del trasporto di merci e 531 (allegato XII) in quello del trasporto di persone. Sono state presentate 21.202 denunce (allegato XIII) e sono stati redatti 471 (allegato XIII) rapporti di controllo (cfr. allegati XII, XIII e XV).

Regno Unito: I dati statistici completi sulle infrazioni del regolamento n. 543/69 nel settore dei trasporti internazionali si riferiscono soltanto agli ultimi cinque mesi del periodo aprile-dicembre 1973. L'elaborazione centralizzata dei dati riguardanti le infrazioni a questo regolamento, introdotto nel Regno Unito il 1° aprile 1973 per i trasporti internazionali, ha potuto aver inizio soltanto dal 1° agosto 1973. Grazie all'introduzione di questo sistema, le prossime relazioni annuali conterranno i dati di tutto l'anno. Dalla tabella allegata risulta che, nel corso di 2.000 controlli nel settore del trasporto di merci, sono state rilevate 182 infrazioni, mentre nel settore dei servizi non regolari di viaggiatori sono state accertate una infrazione all'articolo 14 ed una all'articolo 7 del regolamento. Nel periodo considerato non sono state accertate altre infrazioni.

Come risulta dalla tabella dell'allegato XVI, gran parte delle infrazioni nel settore del trasporto di merci erano dovute alla mancato o insufficiente compilazione dei libretti di controllo. In totale sono state accertate 123 infrazioni all'articolo 14 (i) e 59 infrazioni all'articolo 14 (ii).

2. Proporzioni delle infrazioni commesse dai cittadini e dagli stranieri

Repubblica federale di Germania : La BAG ha appurato, in una relazione a parte, redatta in base a controlli speciali, che le infrazioni commesse più spesso sono le seguenti:

- a) mancanza di un assistente alla guida o di un altro conducente, che dia il cambio al conducente dopo un percorso superiore ai 450 km;
- b) superamento del periodo di guida;
- c) non osservanza dei periodi di riposo;
- d) registrazioni difettose o contraddittorie nel libretto di controllo.

La tabella dell'allegato II illustra la ripartizione delle infrazioni.

Belgio: delle 2.949 infrazioni accertate, di cui alla sezione I, una è stata commessa da un autoveicolo immatricolato in un paese terzo e 163 da autoveicoli immatricolati in un altro Stato membro della Comunità.

Così le infrazioni commesse da autoveicoli immatricolati in Belgio sono state 2.785.

Le 163 infrazioni commesse da stranieri vengono suddivise nella tabella dell'allegato V^a, mentre la tabella dell'allegato V fornisce la ripartizione delle infrazioni commesse da cittadini belgi.

Nel corso di un controllo effettuato su strada, è stato accertato che l'equipaggio di un autoveicolo immatricolato in un paese terzo non aveva il libretto di controllo.

Francia

La Francia ha suddiviso i controlli su strada e le altre verifiche in base ai paesi di origine degli equipaggi esteri (cfr. allegato VIII).

Italia

L'Italia ha fatto osservare che le infrazioni commesse più spesso erano quelle contro gli articoli 14 e 15 del regolamento (CEE) n. 543/69, però non ha fornito né il numero delle infrazioni, né una tabella dei vari Stati d'appartenenza degli equipaggi.

Lussemburgo

Il Lussemburgo ha dichiarato che erano stati effettuati non soltanto controlli nelle aziende ad intervalli regolari almeno 2-3 volte l'anno, ma anche regolari controlli ai confini e sulle strade.

Paesi Bassi

I Paesi Bassi hanno suddiviso le infrazioni secondo i vari articoli del regolamento (CEE) e secondo i vari Stati d'appartenenza degli equipaggi (cfr. allegati XII-XV).

Regno Unito: delle infrazioni commesse contro l'articolo 14 (i), 59 sono state commesse da cittadini del Regno, 41 da cittadini di altri Stati membri della CEE e 23 da cittadini di paesi terzi. Delle infrazioni all'articolo 14 (ii), 19 sono state commesse da cittadini del Regno, 22 da cittadini degli altri paesi CEE e 8 da cittadini di paesi terzi (cfr. tabella dell'allegato XVI).

3. Sanzioni applicate

Repubblica federale di Germania: la BAG, che ha il potere di comminare ammende alle imprese ed agli equipaggi esteri, ha comminato nel 1973 un totale di 3.001 ammende ad imprese e conducenti esteri nel settore del trasporto di merci su strada. Inoltre, sono state emesse 689 diffide accompagnate da multe. Per i trasporti di viaggiatori, sono state comminate 20 ammende ed impartite due ammonizioni. Negli allegati II e III è riportato un prospetto suddiviso in servizio merci, servizio viaggiatori e Stato di appartenenza dell'interessato. In futuro si dovrà procedere ad una suddivisione degli interessati a seconda che siano equipaggi o imprenditori.

Gli ispettorati del lavoro e gli altri organismi competenti hanno comminato nel 1973 18.709 ammende per infrazione al regolamento (CEE) n. 543/69. Molte di esse erano state comminate a conducenti perché il libretto individuale di controllo era compilato in modo insufficiente. In 18 casi è stata presentata denuncia. Alcune delle ammende comminate alle imprese erano molto alte (parecchie superavano infatti i 1.000 marchi).

Nel periodo considerato, 13.822 membri di equipaggio hanno proceduto ad oblazioni di importo compreso tra i 10 ed i 20 marchi. Nello stesso periodo sono state impartite 4.993 ammonizioni orali senza contravvenzione.

Belgio: dati particolari non sono stati forniti. Dalla tabella dell'allegato IV si può dedurre il numero delle condanne nel settore del trasporto di merci.

Francia: in totale sono state comminate 11.783 (allegato X) ammende tra i 12 ed i 240 franchi (cfr. allegato X) nel settore delle merci ed in quello dei viaggiatori.

Italia e Lussemburgo: cifre non sono state fornite sulle ammende comminate nei due paesi nel 1973. Probabilmente, in questi due paesi, sono state impartite per lo più ammonizioni orali.

Paesi Bassi: questo paese ha ripartito non solo in base ai due tipi di trasporto le ammende comminate nel 1973 per un valore di 763.117,50 fiorini olandesi, ma anche in base alle imprese straniere con filiali nei Paesi Bassi (cfr. allegati XIII, XIV e XV).

Regno Unito : le infrazioni all'articolo 14 (i) sono state così punite:

denunce	2
divieti	23
diffide scritte	12
diffide orali	86

Le infrazioni all'articolo 14 (ii) sono state così punite:

denunce	2
divieti	2
diffide scritte	5
diffide orali	50

Nei casi in cui è stata presentata denuncia, non vi sono informazioni relative alle ammende perché questi casi non sono ancora stati trattati. In un caso, il divieto non è stato osservato ed il guidatore è stato pertanto denunciato e condannato ad una ammenda di 50 sterline ed al pagamento delle spese per un importo di 10 sterline.

Potrà diminuire la percentuale delle ammonizioni scritte ed orali dovute ad infrazioni e aumentare la percentuale di denunce quando le imprese di trasporto avranno maggiore esperienza delle finalità e dell'applicazione del regolamento.

Nell'unico caso di infrazione all'articolo 7 del regolamento è stata fatta una ammonizione orale, come anche nel caso di un autoveicolo adibito al trasporto di persone che aveva violato l'articolo 14 (i).

III. ASSISTENZA RECIPROCA DEGLI STATI MEMBRI E COMUNICAZIONE DELLE INFRAZIONI

Repubblica federale di Germania

La Repubblica federale di Germania ha collaborato anche nel 1973 con i Paesi Bassi e con l'Austria per migliorare l'esecuzione dei controlli e la sanzione delle infrazioni. Gli Stati con i quali esistono accordi bilaterali relativi ai trasporti internazionali su strada sono stati informati delle disposizioni da osservare nel territorio della Comunità, affinché i conducenti esteri ne avessero sufficiente conoscenza e potessero ottenere i libretti di controllo nella lingua dei rispettivi paesi.

Ove si conoscano gli uffici centrali competenti per la cooperazione con gli altri Stati membri, risulta più agevole perseguire le infrazioni. Nella Germania federale, l'organo competente per tale cooperazione è la BAG.

Belgio

Assistenza reciproca (art. 18, par. 2):

- Su richiesta dell'ispettorato francese del lavoro, l'ispettorato belga del lavoro ha effettuato un controllo presso un'impresa belga, poiché un conducente di questa non risultava munito del libretto individuale di controllo, il che aveva dato luogo a notificazione del processo verbale. Il conducente in questione aveva dichiarato di non aver ricevuto alcun libretto dal suo datore di lavoro.
- L'amministrazione dei trasporti ha inviato ai tribunali competenti dieci denunce contro membri di equipaggi belgi, presentate da agenti francesi addetti al controllo.

Comunicazione delle infrazioni (art. 18, par. 3):

- L'amministrazione dei trasporti ha trasmesso alle autorità competenti gli elenchi delle denunce sporte contro membri dell'equipaggio di autoveicoli immatricolati in altri Stati membri.

- La medesima è stata informata delle infrazioni commesse da cittadini belgi in territorio tedesco e francese.

Comunicazione delle sanzioni inflitte:

- Non sono pervenute informazioni relative alle sanzioni applicate negli altri Stati membri.
- L'ufficio francese competente è stato informato delle azioni intraprese in base alle summenzionate denunce da parte di addetti al controllo francesi.

Francia

La Francia ha comunicato agli altri cinque Stati membri originari le infrazioni commesse in Francia. Dal canto suo, il Belgio ha comunicato alla Francia le infrazioni commesse da conducenti francesi. Poiché i tribunali francesi non sono competenti per le infrazioni commesse all'estero, ove se ne sia scorta la necessità, si è proceduto ad effettuare controlli nelle imprese.

Comunicazione delle sanzioni: l'Italia ha comunicato di aver ritirato alcune autorizzazioni di trasporto nel settore dei trasporti internazionali a destinazione della Francia. La Repubblica federale ha comunicato di aver inflitto pene pecuniarie a imprese di trasporto tedesche i cui equipaggi avevano commesso infrazioni in Francia.

Paesi Bassi

I Paesi Bassi hanno comunicato di aver notificato alla Repubblica federale 245 infrazioni, mentre la Repubblica federale di Germania ha notificato ai Paesi Bassi 34 infrazioni ed il Belgio 118.

Il Lussemburgo, l'Italia ed il Regno Unito non hanno fornito informazioni al riguardo.

IV. CONCLUSIONI E SUGGERIMENTI DEGLI STATI MEMBRI

1. Pareri circa l'applicazione del regolamento

Secondo la maggior parte degli Stati membri, l'applicazione del regolamento comunitario non è pienamente soddisfacente.

Repubblica federale di Germania: nel corso dei controlli effettuati nel 1973 non si è potuto ancora constatare un sostanziale miglioramento circa l'osservanza delle disposizioni. Insufficiente si rivela soprattutto la tenuta del libretto individuale di controllo, in parte perché gli imprenditori e gli equipaggi si dimostrano poco disposti ad informarsi esattamente delle disposizioni vigenti. La maggior parte delle infrazioni commesse dalle piccole e medie imprese è dovuta alla scarsa conoscenza della materia. Quelle delle imprese di maggiori dimensioni sono dovute a una mancanza di controllo e di organizzazione a livello aziendale. Si continua a far presente che le disposizioni sono poco chiare sia per gli imprenditori che per gli equipaggi. L'industria dei trasporti tedesca lamenta l'insufficienza dei controlli e delle sanzioni negli altri Stati membri. Quando vengono effettuati controlli nella Repubblica federale si deplora costantemente il fatto che il regolamento (CEE) n. 543/69 venga applicato negli altri Stati membri della Comunità con meno rigore che nella Repubblica federale. Questa circostanza sarebbe pregiudizievole alle imprese tedesche sul piano della concorrenza.

Belgio

Il Belgio ritiene che in base al numero dei controlli e delle infrazioni accertate si possa affermare che il regolamento (CEE) venga osservato meglio nel settore dei trasporti di persone che in quello dei trasporti di merci.

Il numero delle infrazioni accertate dimostra altresì che per quanto riguarda l'osservanza del regolamento (CEE) si possono registrare ben pochi miglioramenti. Così dicendo bisogna però tener presente che da quando è entrato in vigore il regolamento, gli agenti addetti al controllo hanno acquisito un'esperienza notevolmente maggiore, sì da poter accertare infrazioni e contravvenzioni con maggiore facilità.

Francia: gli sforzi per ottenere una migliore osservanza del regolamento sono stati moltiplicati soprattutto aumentando controlli nelle aziende.

Le difficoltà cui si era accennato in precedenza, soprattutto quelle risultanti dalla scarsa collaborazione dei datori di lavoro e dei lavoratori stessi, continuano comunque a sussistere.

Un'indagine per campionamento condotta su richiesta di un'organizzazione di datori di lavoro nell'ambito dei conducenti, ha dimostrato che, del resto, nella grande maggioranza, i conducenti sono contrari ad alcuni importanti punti del regolamento (CEE). In particolare si sono avuti i seguenti risultati:

- il 95% dei conducenti addetti ai trasporti a lunga distanza ed il 70% degli altri conducenti richiedono che la durata giornaliera di guida autorizzata sia superiore alle 8 ore;
- l'83% dei conducenti addetti ai trasporti a lunga distanza ed il 48% degli altri conducenti non ritengono opportuna un'interruzione del periodo di guida dopo 4 ore;
- l'80% dei conducenti rifiuta il sistema dell'equipaggio composto di due conducenti.

L'amministrazione sta effettuando attualmente una nuova indagine su basi rigorosamente scientifiche, ma è da prevedere che vengano confermati in ampia misura i risultati della prima indagine.

Italia

L'Italia ritiene che l'applicazione del regolamento in questione sia, nel complesso, insufficiente, tranne per quanto riguarda i periodi di riposo e l'orario di lavoro.

Lussemburgo: dall'ultima relazione concernente il periodo 1° ottobre 1971 - 31 dicembre 1972, si possono constatare notevoli progressi in ordine all'applicazione del regolamento (CEE), soprattutto grazie a disposizioni penali in questo campo introdotte col regolamento granducale del 23 dicembre 1972. Tuttavia, un giudizio definitivo sull'osservanza del regolamento medesimo sarà possibile soltanto dopo che siano trascorsi due-tre anni dall'entrata in vigore del regolamento granducale.

Paesi Bassi: da campionamenti è risultato che il 10,3% dei controlli sulle strade ha dato luogo a notificazioni. Il 66% delle infrazioni complessivamente accertate consisteva nel fatto che i conducenti non erano muniti del libretto individuale di controllo (art. 14, paragrafo 1), oppure non lo avevano compilato (art. 14, paragrafo 2), per cui eventuali ulteriori infrazioni agli altri articoli del regolamento non erano controllabili.

Regno Unito: sebbene i risultati riportati nella presente relazione si riferiscano soltanto a due mesi del periodo di riferimento, da essi è tuttavia dato rilevare come ci si sforzi per assicurare l'osservanza del regolamento n. 543/69.

Nel corso di un intero anno dovrebbero essere controllati almeno 6.000 autoveicoli adibiti ai trasporti internazionali. Dai circa 2.000 controlli effettuati tra agosto e dicembre del 1973 è risultato che il 94% circa dei conducenti era in possesso di un libretto individuale di controllo e che il 91% dei medesimi lo aveva debitamente compilato.

Queste cifre indicano che il regolamento viene osservato in ampia misura, il che pertanto fa sperare che in futuro le cifre salgano ancora. Molto incoraggiante è il fatto che sia stata constatata inoltre una sola infrazione ad un articolo diverso dall'articolo 14.

2. Difficoltà in sede di utilizzazione del libretto individuale di controllo nel settore dei trasporti internazionali

Repubblica federale di Germania: si presentano notevoli difficoltà soprattutto all'entrata di autoveicoli di paesi terzi poiché i conducenti non hanno, per lo più, libretti individuali di controllo, il che non consente di controllare i periodi di guida, né i percorsi compiuti.

Il Governo federale ritiene che dovrebbero essere prese ulteriori misure in tutti gli Stati membri per istruire debitamente gli imprenditori e gli equipaggi. Tutti gli sforzi dovrebbero essere volti a rendere più comprensibili le disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Nella Repubblica federale, i libretti individuali di controllo dovrebbero essere completati con un breve sunto delle disposizioni principali. Inoltre, dovrebbe essere istituito un bollettino unificato sulle disposizioni sociali nel settore dei trasporti stradali per l'area della CEE. Tale bollettino potrebbe essere previsto anche per gli equipaggi dei paesi terzi.

Il Governo federale fa nuovamente presente che il regolamento (CEE) di cui trattasi dovrebbe essere applicato in modo uniforme e controllato efficacemente in tutti gli Stati membri, in quanto esso rappresenta un mezzo efficace per migliorare sia la sicurezza della circolazione che la tutela del lavoro. In particolare, si rivela necessario armonizzare le disposizioni penali e misure in materia di sanzioni.

Francia : l'unica difficoltà è rappresentata dal libretto individuale di controllo, che in molti casi i conducenti non avevano. Sono ancora in corso consultazioni circa un atteggiamento comune al riguardo.

Paesi Bassi : resta immutato quanto affermato al punto a) della relazione precedente, relative all'impiego e ai vantaggi del sistema "werkmap" per i conducenti olandesi. Qualora l'apparecchio automatico di controllo sostituisca gradualmente il libretto individuale di controllo, non sembra opportuno mantenere immutata l'osservazione del punto b) della relazione precedente, nel quale era stata suggerita l'adozione da parte degli altri Stati membri del sistema "werkmap", che permette al conducente di gestire direttamente il registro dei libretti individuali per mezzo dei fogli di lavoro.

il Belgio, il Lussemburgo ed il Regno Unito non hanno menzionato difficoltà, mentre l'Italia ha rimandato alla relazione precedente.

3. Proposte intese a modificare il resoconto tipo

Per facilitare la classificazione delle infrazioni ai fini della relazione, la Repubblica federale suggerisce di prevedere un elenco sotto forma di tabelle.

Francia: il modello potrebbe essere ulteriormente semplificato. Ad esempio, la disposizione di rilevare separatamente le infrazioni, distinguendo tra infrazioni nel settore dei trasporti di merci, infrazioni in quello dei trasporti regolari di persone ed in quello dei trasporti occasionali di persone dovrebbe essere soppressa.

L'esperienza mostra infatti che nessuno Stato membro dispone dell'apparato statistico che consenta di effettuare tali suddivisioni e che informazioni parziali di alcuni Stati membri potrebbero dare adito a conclusioni discutibili.

Italia

L'Italia ha rimandato alla relazione precedente. Il modello si è dimostrato troppo complicato e troppo differenziato, per cui non è stato possibile fornire tutte le indicazioni richieste. Si spera che il modello venga semplificato e che vengano eliminati gli elementi superflui.

Il Belgio, il Lussemburgo, i Paesi Bassi ed il Regno Unito non hanno avanzato al riguardo alcuna proposta.

4. Proposte di misure atte a migliorare l'applicazione del regolamento
Repubblica federale di Germania

La Repubblica federale è dell'opinione che gli Stati membri dovrebbero prendere provvedimenti comuni in caso di infrazioni alle disposizioni del regolamento.

Belgio

Il Belgio ritiene che, a parte le grandi aziende che appartengono a organizzazioni professionali, numerosi conducenti ed imprese di trasporti non siano sufficientemente informati circa le disposizioni attualmente vigenti. Per far conoscere tali disposizioni, sarebbe opportuno rilasciare patenti di guida per autoveicoli industriali in tutti i paesi della Comunità soltanto ove la conoscenza del regolamento (CEE) fosse comprovata in sede di esame.

Francia: come affermato nella relazione concernente il periodo 1° ottobre - 31 dicembre 1971, gli sforzi per giungere ad una migliore applicazione del regolamento n. 543/69 del 25 marzo 1969 sarebbero coronati da un maggiore e più rapido successo se tale regolamento divenisse più realistico grazie a talune affermazioni, si da rendere datori di lavoro e lavoratori disposti a collaborare.

L'indagine menzionata in precedenza ha comunque dimostrato che, stante la forma in cui si presenta attualmente il regolamento, non ci si può attendere collaborazione da parte dei lavoratori, cioè proprio da parte di coloro che il regolamento intende tutelare.

Italia : particolari proposte non sono state presentate.

Lussemburgo

Il Lussemburgo ritiene che, in base a quanto affermato nella sezione IV 1, non siano attualmente opportune proposte di modifica e di miglioramento.

Paesi Bassi

Secondo i Paesi Bassi, il regolamento dovrebbe essere attenuato e semplificato per poterne favorire l'applicazione. In questo contesto vengono ricordate soprattutto le dichiarazioni fatte dal Segretario di Stato per i Trasporti, i Lavori pubblici e le Acque nella riunione del Consiglio dei Ministri del 27 giugno 1974 a Lussemburgo in merito alla disposizione relativa ai 450 km e si rimanda all'allegato alla relazione in conformità dell'articolo 13 del regolamento n. 543/69 (doc. V/VII/573/71-D, punto 33, 2, 3) e 4).

Regno Unito

Il Regno Unito ritiene che controlli e sanzioni dovrebbero essere armonizzati (rafforzati). Inoltre non bisogna soltanto preoccuparsi di una buona informazione degli imprenditori di trasporti, ma occorre altresì badare a che gli Stati membri prendano efficaci provvedimenti atti a conferire maggiore validità alle disposizioni del regolamento.

C. RIEPILOGO E VALUTAZIONE

I dati forniti dagli Stati membri continuano ad essere relativamente non omogenei ed incompleti; per quanto le singole informazioni siano utilizzabili, una valutazione sicura ed un confronto approfondito delle condizioni esistenti in ciascun paese sono possibili, come del resto negli anni precedenti, solo a talune condizioni.

Le informazioni per il Regno Unito si riferiscono in gran parte, come è naturale, soltanto ai trasporti internazionali, poiché il regolamento n. 543/69 non viene ancora applicato ai trasporti nazionali.

I risultati più rilevanti si possono così riassumere.

Regolamentazione dei controlli, agenti addotti al controllo e loro poteri

In tutti gli Stati membri, eccetto che in Danimarca e in Irlanda, sono stati adottati provvedimenti intesi a regolare i controlli sulle strade e nelle aziende. Tuttavia in alcuni paesi, come ad esempio nel Regno Unito, le aziende vengono sottoposte soltanto a controlli saltuari e parziali.

Il Regno Unito, quale nuovo Stato membro, fornisce informazioni precise sul numero globale degli agenti preposti al controllo e sui loro poteri permettendo così di stimare la frequenza dei controlli. Altri Stati membri rinviano a informazioni presentate nelle relazioni precedenti, offrendo in tal modo soltanto un quadro incompleto della situazione.

Metodi di controllo

La Repubblica federale ha organizzato sistematicamente i controlli sugli stranieri e le rilevazioni da effettuarsi nel corso di tali controlli.

Pare che si delinei una certa tendenza a passare dai controlli su strada a quelli nelle aziende, che si possono organizzare con maggiore efficacia. In Francia, ad esempio, per determinati trasporti, i controlli effettuati sulle strade sono diminuiti del 7%.

Nel complesso si constata che i controlli riguardo all'organizzazione, al metodo e all'applicazione pratica, variano ancora molto da paese a paese e non si possono valutare con sicurezza quanto all'efficacia. Nel Regno Unito, ad esempio, i controlli nelle aziende vengono effettuati, per consuetudine, soltanto in modo parziale e saltuario. In Italia, il controllo non viene ancora effettuato sistematicamente, ma piuttosto per campionamento, e per motivi particolari.

Infrazioni e sanzioni

Anzitutto va constatato che le informazioni sul numero dei controlli e delle infrazioni e sulle sanzioni irrogate sono migliorate sensibilmente e si prestano pertanto ad una migliore utilizzazione.

In taluni paesi dovrebbero essere creati ancora alcuni presupposti di carattere pratico ed organizzativo per una più rapida e precisa raccolta di tutti i casi di infrazione e dei relativi procedimenti giudiziari.

Nel complesso c'è da tener presente che le informazioni tuttora lacunose consentono di dire qualcosa di preciso per tutti gli Stati membri sull'entità delle infrazioni e dei relativi procedimenti e di fare quindi un confronto soddisfacente della situazione.

In base alle esperienze finora fatte sembrerebbe opportuno elaborare norme comuni per la raccolta, la valutazione e la rappresentazione dei risultati per poter disporre in futuro di cifre più chiare.

Infrazioni commesse da stranieri

Le infrazioni commesse da cittadini di paesi terzi e la loro sanzione rappresentano, nella prospettiva comunitaria, un punto importante. Anche a questo riguardo le informazioni dei vari Stati membri hanno valore indicativo assai disparato e, nel compenso, si ha l'impressione che l'entità dei controlli dei trasporti internazionali lasci ancora a desiderare.

Mentre Belgio, Francia, Gran Bretagna e Paesi Bassi effettuano talune ripartizioni delle infrazioni, a seconda che queste vengano commesse da cittadini o da stranieri, tali ripartizioni non sono disponibili nella Repubblica federale di Germania e in Italia. La Repubblica federale intende esaminare la possibilità di una ripartizione sistematica. Inoltre, come nel passato periodo di riferimento, non si ha un quadro chiaro della portata dei controlli sugli stranieri. Questo appare insufficiente giacché la frequenza dei controlli non è commisurata al volume globale dei trasporti internazionali.

Sanzioni irrogate

La diversità delle normative in materia di sanzioni e delle relative pratiche negli Stati membri non è, per quanto si possa giudicare, sostanzialmente cambiata rispetto all'anno precedente. Come fu già accennato nella relazione precedente, soprattutto una certa armonizzazione del grado della pena sarebbe, nella fattispecie, la premessa per una soluzione non discriminatoria, e giusta dal punto di vista della concorrenza.

Assistenza reciproca e comunicazione delle infrazioni

Rispetto al precedente periodo di riferimento, l'assistenza reciproca è migliorata, soprattutto grazie all'invio ad ogni Stato membro dell'elenco completo degli uffici di collegamento intesi a facilitare l'assistenza reciproca.

In questo contesto va rilevato che la sanzione delle infrazioni commesse da stranieri (cittadini di un altro Stato membro) rappresenta un punto particolarmente discusso ed insoddisfacente a causa degli ordinamenti giuridici e procedurali molto diversi esistenti nei singoli Stati membri e dell'imperfetta organizzazione sul piano giuridico e amministrativo della reciproca assistenza (pene doppie, pene inadeguate). Tuttavia, il Belgio e la Francia, ad esempio, danno più ampie comunicazioni in materia di infrazioni commesse da stranieri.

.../...

Sarà necessario che gli Stati membri elaborino procedure e norme comuni che permettano, malgrado diversi ordinamenti giuridici e procedurali, di giungere, in modo semplice e pgrammatico, a risultati soddisfacenti per quanto riguarda azioni penali contro cittadini appartenenti ad altri Stati, nonché la necessaria collaborazione fra gli Stati membri.

Conclusioni e proposte degli Stati membri

Applicazione del regolamento

La maggior parte degli Stati membri constata la necessità di una migliore applicazione del regolamento. Il Regno Unito, invece, ritiene sufficienti le attuali condizioni di applicazione per quanto riguarda i trasporti internazionali. In questo contesto, la Repubblica federale pone l'accento sull'importanza di una migliore informazione delle imprese e dei conducenti.

Libretto individuale di controllo

Le informazioni trasmesse confermano nuovamente l'opportunità di fissare norme di comportamento comuni nei confronti dei conducenti di paesi terzi.

Con la graduale introduzione a partire dal 1° gennaio 1975 (1), dell'obbligo di utilizzare apparecchi automatici di controllo che verranno a sostituire completamente il libretto individuale di controllo, anche il problema del libretto individuale nei trasporti comunitari perderà importanza.

Regoconto tipo

Da parte francese ed italiana si suggerisce di semplificare e di strutturare più opportunamente lo schema in base al quale gli Stati membri inviano le loro comunicazioni alla Commissione.

.../...

(1) Regolamento del Consiglio n. 1463/70 del 20.7.1970, G.U.n. L 164/70, pag. 1.

Proposte di misure atte a migliorare l'applicazione del regolamento

I Paesi Bassi suggeriscono un riesame di talune disposizioni del regolamento, in particolare di quelle riguardanti l'obbligo di 2 conducenti in caso di percorsi superiori a 450 km (art. 6 del regolamento) per raggiungere una più soddisfacente applicazione della normativa comunitaria. mediante l'attenuazione delle disposizioni medesime.

Come la Repubblica federale, anche il Belgio pone un particolare accento sulla necessità di una migliore informazione dei conducenti e suggerisce di far dipendere il rilascio della patente di guida da un esame che accerti le conoscenze delle disposizioni del regolamento.

Da parte del Regno Unito si sottolinea la necessità di una più marcata armonizzazione delle misure di controllo e delle sanzioni nell'ambito della Comunità, quale premessa per una migliore applicazione del regolamento.

Le succitate proposte meritano un attento esame. Il problema dell'armonizzazione delle misure di controllo in sanzioni è già stato oggetto di una primo esame durante la riunione con gli esperti governativi, tenutasi nei giorni 5 e 6 dicembre 1974. Il suggerimento belga doveva essere collegato con l'azione della Commissione nel settore dell'armonizzazione della normativa sulle patenti di guida negli Stati membri (1).

Nel quadro dello scambio di vedute intercorsi recentemente in seno al gruppo "problemi dei trasporti" del Consiglio con la partecipazione della Commissione sulla possibilità di mitigare e modificare il regolamento n. 543/69, è già stata trattata la revisione dell'articolo 6 del regolamento, suggerita dai Paesi Bassi.

Nel complessa c'è da osservare che gli Stati membri dovranno impegnarsi seriamente a migliorare l'applicazione del regolamento, soprattutto mediante controlli e sanzioni più efficaci e mediante procedure più adeguate in materia di assistenza reciproca. Da parte sua, la Commissione metterà tutto in opera per contribuirvi.

(1) Una prima proposta di direttiva del Consiglio sull'armonizzazione delle norme relative al permesso di condurre autoveicoli è stata presentata dalla Commissione il 17 agosto 1972 (CO. 70362 def. del 24.7.1972).

Allegato I (Repubblica federale di Germania)

1973

Infrazioni nel corso di tra- sporti su stra- da di merci e di persone	Natura delle infrazioni - Capitolo II											Natura delle infrazioni			
	Limitazione della distanza	Durata di guida (trasporti stradali di merci)	Durata di guida (trasporti stradali di persone)	Interruzione della guida	Riposo giornaliero nei trasporti di merci	Riposo giornaliero nei trasporti di persone	Riposo settimanale	(Libretto di controllo)	Tenuta del libretto di controllo	Servizi regolari (imprese)	Servizi regolari (personale)	Avvertimento verbale	Ammonizione di avvertimento	Ammonizioni	Pene detentive
per II.1 65.887	a 2.410	b1 9.495	b2 3.243	c 2.281	d1 5.167	d2 573	e 466	f1 28.708	f2 13.140	g1 299	g2 105	per II.3			
												4.993	13.822	18.709	18

.../...

Allegato II (Repubblica federale di Germania)
Procedura contro le irregolarità, in conformità alla legge concernente i membri
dell'equipaggio nel 1973

Trasporti su strada di merci

Paese	Nessun provvedimento ulteriore per informazione					Avvertimenti senza ammenda					Avvertimenti con ammenda					Ammende					Somma totale				
	Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa					Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa					Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa					Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa					Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa				
	Mis- re	mez- zi di con- trollo	tem- po di guida	tem- po di riposo	distan- za	Mis- ure	mez- zi di con- trollo	tem- po di guida	tem- po di riposo	distan- za	Numero di DM	mez- zi di con- trollo	tem- po di guida	tem- po di riposo	distan- za	Numero di DM	mez- zi di con- trollo	tem- po di guida	tem- po di riposo	distan- za	Numero di DM	mez- zi di con- trollo	tem- po di guida	tem- po di riposo	distan- za
RF di Germania	720	-	-	-	-	5	2	2	2	-	8 160	4	-	3	1	85 17.615	9	69	38	28	818	15	71	43	29
Belgio	195	179	12	5	27	44	42	2	2	2	354 7.070	326	17	3	21	156 13.170	153	2	-	4	749	100	33	10	54
Svizzera	15	9	1	-	5	32	23	6	1	5	-	-	-	-	-	87 10.045	37	32	6	43	134	69	39	7	53
Danimarca	43	39	-	-	5	18	17	-	-	-	175 3.490	170	2	2	7	43 2.600	43	4	3	2	279	269	6	5	14
Francia	5	4	1	-	-	14	14	-	-	1	4 80	4	-	-	-	221 15.910	188	27	6	36	244	210	28	6	37
Regno Unito	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 50	1	-	-	-	3	3	-	-	-
Grecia	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Italia	66	14	-	-	5	16	16	-	-	-	58 1.160	58	-	-	-	362 20.700	353	8	4	4	502	441	8	4	9
Lussem- burgo	67	62	5	5	2	30	26	4	3	1	12 220	10	2	1	1	10 415	10	1	-	-	119	108	12	9	4
Norvegia	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1 20	1	-	-	-	1 50	1	-	-	-	8	8	-	-	-
Paesi Bassi	95	73	12	1	12	2	2	-	-	-	76 1.315	76	-	-	-	2.034 179.150	1.004	222	47	282	2.207	1.960	234	48	294
Svezia	17	15	2	1	1	-	-	-	-	-	1 20	-	-	-	1	1 50	1	-	-	-	19	16	4	1	4
Finlandia	8	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	-	-	1
Turchia	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Somma totale	1.245	411	33	12	58	161	142	14	8	9	689 13.535	21	9	31	-	3.001 259.755	2.605	365	104	399	5.096	3.807	433	133	497

Allegato III (Repubblica federale di Germania)
Procedura contro le irregolarità, in conformità alla legge concernente i membri
dell'equipaggio nel 1973

Trasporti su strada di persone

Paese	Nessun provvedimento ulteriore per informazione					Avvertimenti senza ammenda					Avvertimenti con ammenda					Ammende					Somma totale				
	Misure	Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa				Mi- su- re	Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa				Misure	Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa				Misure	Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa				Misure	Disposizioni contro le quali l'infrazione è stata commessa			
		mezzi di con- trollo	tempo di guida	tempo di ri- oso	distan- za		mezzi di con- trollo	tempo di guida	tempo di ri- oso	distan- za		mezzi di con- trollo	tempo di guida	tempo di ri- oso	distan- za		mezzi di con- trollo	tempo di guida	tempo di ri- oso	distan- za		mezzi di con- trollo	tempo di guida	tempo di ri- oso	distan- za
RF di Germania	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Belgio	3	3	-	-	-	1	1	-	-	-	1 20	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-
Svizzera	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2 150	1	1	-	-	4	3	1	-	-
Danimarca	2	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-
Francia	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Regno Unito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grecia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lussem- burgo	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Norvegia	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Paesi Bassi	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1 20	1	-	-	-	18 840	17	-	-	-	21	18	2	-	-
Svezia	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Finlandia	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Turchia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Somma totale	13	8	2	-	-	6	6	-	-	-	2 40	2	-	-	-	20 990	18	1	-	-	41	34	3	-	-

Allegato IV (Belgio)

1. Numero di infrazioni constatate nel trasporto di merci

Le 2.949 infrazioni constatate nel trasporto di merci si ripartiscono come segue:

a) Limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	13
b) Durata di guida (art. 7)	
guida continua	29
guida giornaliera	33
guida settimanale	11
c) Interruzione della guida (art. 8)	7
d) Riposo giornaliero (art. 11)	27
e) Riposo settimanale (art. 12)	1
f) Libretto di controllo (art. 14 e allegati)	
art. 14 - 1 membri dell'equipaggio sprovvisti di libretto	1.728
art. 14 - 1 (allegato) libretti non consegnati	18
art. 14 - 2 libretti non tenuti o mal tenuti	474
art. 14 - 7 registri non tenuti	362
art. 14 - 7 registri mal tenuti	116
Mancata conservazione dei libretti art. 14 - 8	114
g) Controlli dei servizi regolari (art. 15)	
1. Orario di servizio non stabilito	9
Registro di servizio non tenuto	7
2. Obbligo per ogni membro dell'equipaggio di essere munito di una copia dell'orario di servizio e del registro di servizio	0

TOTALE

2.949

.../...

Allegato V (Belgio)

Infrazioni commesse dai cittadini belgi

a) Limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	12
b) Durata di guida (art. 7)	
guida continua	23
guida giornaliera	30
guida settimanale	11
c) Interruzione della guida (art. 8)	7
d) Riposo giornaliero (art. 11)	27
e) Riposo settimanale (art. 12)	1
f) Libretto di controllo (art. 14 e allegati)	
art. 14 - 1 sprovvisti di libretto	1.584
art. 14 - 1 (allegato) libretto non consegnato	18
art. 14 - 2 libretti non tenuti o mal tenuti	464
art. 14 - 7 registri non tenuti	362
art. 14 - 7 registri mal tenuti	116
art. 14 - 8 mancata conservazione dei libretti	114
g) Controlli dei servizi regolari (art. 15)	
1. Orario di servizio non stabilito	9
Registro di servizio non tenuto	7
2. Obbligo per ogni membro dell'equipaggio di essere munito di una copia dell'orario di servizio e del registro di servizio	0

TOTALE

2.785

.../...

Allegato Va (Belgio)

Infrazioni commesse da cittadini di altri paesi

	PB	L	G	I	F	DK	Totale
a) Limitazione della distanza (450 km - art. 6)	1	-	-	-	-	-	1
b) Durata di guida (art. 7)							
guida continua	5	-	1	-	-	-	6
guida giornaliera	2	-	-	-	1	-	3
guida settimanale	-	-	-	-	-	-	-
c) Interruzione della guida (art. 8)	-	-	-	-	-	-	-
d) Riposo giornaliero (art. 11)	-	-	-	-	-	-	-
e) Riposo settimanale (art. 12)	-	-	-	-	-	-	-
f) Libretti di controllo (art. 14 ed allegati)							
Membri dell'equipaggio sprovvisti di libretto (art. 14, 1)	97	14	16	1	14	1	143
Libretti non tenuti o mal tenuti (art. 14, 2)	7	1	1	-	1	-	10
Totale	112	15	18	1	16	1	163

Allegato VI (Belgio)

Infrazioni constatate nei trasporti irregolari di persone:

a) Limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	0
b) Durata di guida (art. 7) (8 B e I F)	9
c) Interruzione della guida (art. 8)	0
d) Riposo giornaliero (art. 11)	0
e) Riposo settimanale (art. 12)	0
f) Libretto di controllo (art. 14 e allegati)	
- art. 14-1 sprovvisti di libretto (di cui 73 B, 11 D, 7 F, 15 NL, 5 L, 6 I)	117
- art. 14-2 libretto non tenuto o mal tenuto (di cui 33 B, 2 D, 2 F, 11 NL, 1 L)	49
- art. 14-7 registri non tenuti o mal tenuti (6 B)	6
TOTALE	181

.../...

Allegato VII (Belgio)

Suddivisione dei processi verbali redatti nel 1973 ed in seguito portati a conoscenza

Trasporti di merci

Verbali in base all'articolo	Numero di verbali	Messi agli atti senza ulteriore seguito	Transazione	Assoluzione	Condanne penali	Seguito sconosciuto
7 (1)	6	-	4	-	-	6
14 - 1 (2)	1.687	186	273	-	56	1.172
14 - 2 (3)	107	14	21	-	4	68
14 - 7 (4)	103	11	26	-	1	65
14 - 8 (5)	1	1	-	-	-	-
15 - (6)	1	1	-	-	-	-
	1.905	213	320	-	61	1.311

- (1) 7 : durata di guida continua eccessiva
- (2) 14.1 : membri dell'equipaggio sprovvisti di libretto individuale di controllo
- (3) 14.2 : libretto individuale di controllo non tenuto o mal tenuto
- (4) 14.7 : registro dei libretti individuali di controllo non tenuto
- (5) 14.8 : mancata conservazione dei libretti durante un anno
- (6) 15 : orario di servizio e registro di servizio non stabilito (servizi regolari)

Allegato VIII (Francia)

Controllo dei membri dell'equipaggio cittadini di altri paesi

I dati corrispondenti ai controlli effettuati su membri dell'equipaggio cittadini di altri paesi sono ricapitolati nella seguente tabella (tra parentesi, le stesse informazioni per il periodo dal 1° ottobre 1971 al 31 dicembre 1972).

	Numero dei membri		Percentuale dei membri dell'equi- paggio in regola	Numero	
	controllati	in regola		di infrazioni rilevate	di verbali
Insieme, di cui	318 (540)	156 (279)	49 (52)	134 (362)	94 (191)
RF di Germania	108 (147)	68 (94)	63 (64)	38 (97)	24 (39)
Belgio	87 (191)	37 (80)	43 (42)	50 (137)	33 (85)
Italia	76 (79)	34 (36)	45 (46)	25 (57)	16 (31)
Paesi Bassi	17 (97)	7 (57)	41 (59)	3 (56)	3 (33)
Lussemburgo	4 (16)	3 (9)	75 (56)	1 (3)	1 (3)
Paesi terzi	26	7	27	17	17

.../...

Allegato IX (Francia)

Ripartizione delle infrazioni constatate

	1973 Numero	1973 %	Richiamo 1972	Supplemento
Durata di guida giornaliera eccessiva	9.682	24%	29%	- 5%
Libretto individuale di controllo tenuto in ma- niera non conforme	13.716	34%	27%	+ 7%
Superamento dei 450 km	6.858	17%	13%	+ 4%
Durata di guida continua eccessiva	3.630	9%	10%	- 1%
Insufficienza di riposo giornaliero	3.227	8%	10%	- 2%
Mancanza di documenti di controllo	806	2%	4%	- 2%
Varie	2.420	6%	7%	- 1%

Si noterà, in particolare, che il numero di infrazioni consistenti nella mancanza di documenti di controllo, continua a diminuire, in seguito, probabilmente agli sforzi compiuti su questo punto da parecchi anni.

.../...

Allegato X (Francia)

Ammende inflitte dai tribunali francesi

Ammende	Numero di ammende	%	% cumulate	Richiamo delle percentuali cu- mulate del 2° e del 3° trimestre 1972
Ammende < 12 Fr.f.	2.080	18	18	22,8
Ammende da 12 a 20 Fr.f.	720	6	24	38,0
Ammende da 21 a 30 Fr.f.	1.674	14	38	53,2
Ammende da 31 a 60 Fr.f.	3.549	31	69	} 91,16
Ammende da 61 a 100 Fr.f.	1.827	15	84	
Ammende da 101 a 150 Fr.f.	745	6	90	93,5
Ammende da 151 a 200 Fr.f.	658	5	95	94,6
Ammende da 201 a 240 Fr.f.	133	1	96	94,6
Ammende > 240 Fr.f.	402	4	100	100,0
	11.788	100		

Si rammenta che l'esiguità dell'importo di certe condanne si spiega col fatto che numerose ammende sono spesso state inflitte simultaneamente e che i tribunali ne tengono conto per fissare l'importo di ciascuna di esse (per quanto, sotto il profilo strettamente giuridico, non si possa avere, in materia di contravvenzioni, fusione delle pene).

.../...

Allegato XI (Lussemburgo)

Quadro delle infrazioni

- a) Limitazione della distanza (450 km) per talune categorie di veicoli quando non ci sono due conducenti presenti a bordo sin dall'inizio del viaggio (art. 6)

Numero di infrazioni: 3.147

- b) Durata di guida (art. 7)

- veicoli di cui all'articolo 6:
guida giornaliera: 8 h

Numero di infrazioni: 4.176
guida settimanale: 48 h

Numero di infrazioni: 135

- altri veicoli: nessuna indicazione

- c) Interruzione della guida (art. 8)

Numero di infrazioni: 1.809

- d) Riposo giornaliero (art. 11)

1. Trasporti di merci:

- 11 ore sulle 24 ore precedenti con deroga di 2 x 9 ore alla settimana sul luogo di sosta o di 2 x 8 ore al di fuori del luogo di sosta.

Numero di infrazioni: 1.301

2. Trasporti di viaggiatori:

nessuna indicazione

- e) Riposo settimanale (art. 12)

Numero d'infrazioni: 35

.../...

Allegato XIII (Paesi Bassi)

Infrazioni e sanzioni

1.	<u>Articoli</u>	<u>Trasporti su strada di merci</u>	<u>Trasporti su strada di persone</u>	
			<u>casi regolati</u>	<u>casi non regolati</u>
a.	6	3026	-	-
b.	7/1	2333	-	2
	7/2	6732	-	33
	7/3	451	-	3
	7/4	334	-	-
	8	3	-	-
d. 1)	11/1	2616	-	-
2)	11/2	-	5	101
e.	12	40	-	27
f. 1)	14/1	11973	5	206
2)	14/2	19325	11	131
g.	15/1	-	-	-
	15/5	-	-	-
Totale		46833	21	510

2.	<u>Articoli</u>	<u>Paesi Bassi</u>	<u>Belgio</u>	<u>RF di Germania</u>	<u>Francia</u>	<u>Italia</u>	<u>Lussem- burgo</u>	<u>Paesi terzi</u>
a.	6	2984	15	23	2	-	-	2
b.	7/1	2326	-	9	-	-	-	-
	7/2	6723	31	12	2	-	-	2
	7/3	454	-	-	-	-	-	-
	7/4	332	1	1	-	-	-	-
c.	8	3	-	-	-	-	-	-
d.	11/1	2587	16	11	2	-	-	-
	11/2	104	2	-	-	-	-	-
e.	12	67	-	-	-	-	-	-
f. 1.	14/1	11325	203	143	5	3	2	5
2.	14/2	19157	117	152	2	37	-	2
g.	15/1	-	-	-	-	-	-	-
	15/5	-	-	-	-	-	-	-
Totale		46562	385	351	13	40	2	11

3. Conformemente all'articolo 6 della legge sui periodi di guida (GU olandese 1936, 802) la sanzione relativa alle infrazioni può raggiungere un importo di 300 Fior.ol. o un mese di detenzione; in caso di recidiva entro i due anni seguenti la prima sanzione la pena può raggiungere sino a un massimo di 600 Fior.ol. o due mesi di detenzione.

.../...

f) Libretto di controllo (art. 14 ed allegati)

Punto 1

Nel corso dei controlli svolti è stato constatato che i conducenti delle maggiori imprese di trasporti erano muniti di libretto.

Punto 2

Libretti da tenere conformemente alle disposizioni del regolamento:
numero di infrazioni 194.

g) Controllo dei servizi regolari (art. 15)

Punti 1 e 2

Dal controllo dei servizi regolari è risultato che sono stati generalmente rispettati tanto l'obbligo del titolare dell'azienda di stabilire un orario di servizio e tenere un registro di servizio, quanto quello di ogni membro dell'equipaggio di essere munito di una copia o di un estratto di questi documenti.

.../...

Allegato XIII (Paesi Bassi)

Numero totale di verbali e di rapporti di controllo nei settori dei trasporti su strada di merci e di persone nei Paesi Bassi.

	Verbali	Rapporti di controllo	Infrazioni	Sanzioni	Particolarità
Paesi Bassi	21.093		46.562	Fior.ol. 761.437,50	210 verbali annullati 21 verbali annullati (1)
Belgio	72	224	385	Fior.ol. 1.195,-	23 verbali annullati
RF di Germania	36	209	351	Fior.ol. 475,-	18 verbali annullati
Francia	-	9	13	Fior.ol. -	
Italia	-	22	40	Fior.ol. -	
Lussemburgo	1	1	2	Fior.ol. 10,-	
Paesi terzi		6	11	Fior.ol. -	
Totale	21.202	471	47.364	Fior.ol. 763.117,50	

(1) Non hanno dato luogo ad alcuna sanzione.

Allegato XIV (Paesi Bassi)

II. Specificazione delle sanzioni inflitte per quanto concerne le imprese
di trasporti stradali olandesi

Trasporti su strada di merci

Articoli del regolamento	Numero di verbalì	Totale delle in- frazioni menzio- nate nei verbalì	Importo totale delle sanzioni
6	40	218	Fior.ol. 3.760,-
7.1	13	142	Fior.ol. 1.230,-
7.2	84	753	Fior.ol. 6.540,-
7.3	22	68	Fior.ol. 1.245,-
11.1	66	204	Fior.ol. 10.340,-
12	5	7	Fior.ol. 340,-
14.1	11.519	11.519	Fior.ol. 330.545,-
14.2	8.206	18.144	Fior.ol. 279.052,50
Articoli diversi da quelli menzionati in questa co- lonna	839	15.017	Fior.ol. 116.385,-
	20.794	46.072	Fior.ol. 749.437,50
Trasporti di persone regolati			
14.1	4	4	Fior.ol. 115,-
14.2	1	1	Fior.ol. 30,-
Articoli diversi da quelli menzionati in questa co- lonna	1	16	Fior.ol. 500,-
	6	21	Fior.ol. 645,-
Trasporti di persone non regolati			
14.1	185	185	Fior.ol. 5.555,-
14.2	82	108	Fior.ol. 2.375,-
Articoli diversi da quelli menzionati in questa co- lonna	26	176	Fior.ol. 3.425,-
	293	469	Fior.ol. 11.355,-

Allegato XV (Paesi Bassi)

Imprese di trasporti su strada olandesi stabilite in Belgio

Trasporti su strada di merci	Numero di verbali	Totale delle infra- zioni citate nei verbali	Totale delle sanzioni
Articoli del regolamento			
14.1	73	73	Fior.ol. 2.375,-
14.2	36	44	Fior.ol. 1.125,-
Articoli diversi da quelli citati in que- sta colonna	3	41	Fior.ol. 425,-
<u>Trasporti su strada di persone, non regolati</u>	112	158	Fior.ol. 3.925,-
14.1	3	3	Fior.ol. 95,-
14.2	3	3	Fior.ol. 90,-
	6	6	Fior.ol. 185,-

Imprese di trasporti su strada belghe stabilite nei Paesi Bassi

Trasporti su strada di merci	Numero		Totale delle in- frazioni citate nei verbali e nei rapporti di con- trollo	Importo totale delle sanzioni
	di verbali	di rappor- ti di con- trollo		
14.1	58	142	200	Fior.ol. 1.195,-
14.2	14	56	98	Fior.ol. -
Articoli diversi da quelli citati in que- sta colonna	-	19	68	Fior.ol. -
	72	217	366	Fior.ol. 1.195,-
<u>Trasporti su strada di persone, non regolati</u>				
14.1	-	3	3	
14.2	-	3	8	
Articoli diversi da quelli citati in que- sta colonna	-	1	8	
	-	7	19	

Imprese di trasporti su strada tedesche stabilite nei Paesi Bassi

Trasporti su strada di merci	Numero		Totale delle in- frazioni citate nei verbali e nei rapporti di con- trollo	Importo totale delle sanzioni
	di verbali	di rappor- ti di con- trollo		
14.1	27	97	124	Fior.ol. 360,-
14.2	9	80	145	Fior.ol. 115,-
	36	177	269	Fior.ol. 475,-
<u>Trasporti su strada di persone, non regolati</u>				
14.1	-	19	19	
14.2	-	7	7	
Articoli diversi da quelli citati in questa colonna	-	6	56	
	-	32	82	

Imprese di trasporti su strada francesi stabilite nei Paesi Bassi

<u>Trasporti su strada di merci</u>				
14.1	-	5	5	
14.2	-	2	2	
Articoli diversi da quelli citati in questa colonna	-	2	6	
		9	13	

Allegato XV (Paesi Bassi)

(seguito)

Imprese di trasporti su strada italiane stabilite nei Paesi Bassi

Articoli del regolamento	Numero		Totale delle infrazioni citate nei verbali e nei rapporti di controllo	Importo totale delle sanzioni
	di verbali	di rapporti (1) di controllo		
14.1	-	3	3	
14.2	-	19	37	
	-	22	40	

Imprese di trasporti su strada lussemburghesi stabilite nei Paesi Bassi

14.1	1	1	2	Fior.ol. 10,-
------	---	---	---	---------------

Paesi terzi (Imprese di trasporti su strada) nei Paesi Bassi

<u>Trasporti su strada di merci</u>				
14.1	-	3	3	
14.2	-	1	2	
Articoli diversi da quelli citati in questa colonna	-	2	6	
	-	6	11	

(1) Non hanno dato luogo ad alcuna sanzione.

.../...

Allegato XVI (Regno Unito)

ELENCO DELLE INFRAZIONI

Solo dal 1° agosto 1973 al 31 dicembre 1973

Numero totale delle infrazioni riscontrate - 184

- a) (Art. 6) nessuna
- b) (Art. 7) (1) nessuna
(2) Regno Unito - 1 (merci) -
avvertimento verbale
- c) (Art. 8) nessuna
- d) (Art. 11) nessuna
- e) (Art. 12) nessuna
- f) (Art. 14 e suoi allegati)

TRASPORTI STRADALI DI MERCI - NUMERO DI INFRAZIONI

	RU	F	PB	G	B	DK	I	Eire	Luss.	PT	TOTALE
14 (1)	59	4	12	2	2	13	1	7	-	23	123
14 (2)	19	27	2	1	-	2	-	-	-	8	59
										TOTALE	182

di cui:

TRASPORTI STRADALI DI MERCI - SANZIONI

- 14 (1) SUMMONS Regno Unito: 2
PROHIBITION RU: 5; PB: 2; DK: 10; EIRE: 3; PAESI TERZI: 3
AVVERTIMENTI SCRITTI RU: 5; FRANCIA: 1; PAESI BASSI: 4;
PAESI TERZI: 2
AVVERTIMENTI VERBALI RU: 47; FRANCIA: 3; PAESI BASSI: 6; GERMANIA: 2;
BELGIO: 2; DANIMARCA: 3; ITALIA: 1; EIRE: 4;
PAESI TERZI: 18
- 14 (2) SUMMONS Regno Unito: 2
PROHIBITION RU: 2
AVVERTIMENTI SCRITTI FRANCIA: 2; PAESI BASSI: 1; DANIMARCA: 1;
PAESI TERZI: 1
AVVERTIMENTI VERBALI RU: 15; FRANCIA: 25; PAESI BASSI: 1;
DANIMARCA: 2; PAESI TERZI: 7

TRASPORTI STRADALI DI PERSONE - NUMERO DI INFRAZIONI E DI SANZIONI

- 14 (1) REGNO UNITO: 1 - AVVERTIMENTO VERBALE
- g) (Art. 15) nessuna.