

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (79)713

Vol. 1979/0242

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.

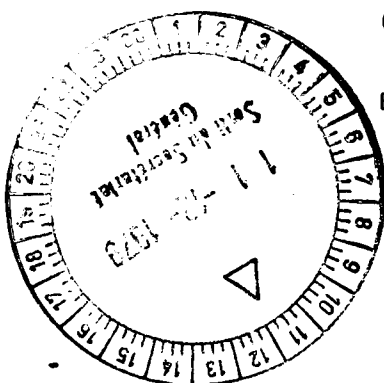
In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 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.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(79) 713 final

Bruxelles, le 6 décembre 1979



SIXIEME RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL

concernant l'application du règlement (CEE) n° 543/69
du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à
l'harmonisation de certaines dispositions en
matière sociale dans le domaine des transports par route

Période du 1er janvier 1975 au 31 décembre 1976

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : TRANSPORTS
: EMPLOI ET AFFAIRES SOCIALES

Service associé

- pour avis -

Service juridique : avis favorable

Les versions, dans les autres langues que celles reprises au présent document, sont
tenues à votre disposition au cours de la procédure écrite par la Secrétariat Général
(tél. 2363)

Bruxelles, 21 giugno 1979

SESTA 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

Periodo considerato: 1° gennaio 1975-31 dicembre 1976

A. INTRODUZIONE

1. La Commissione presenta qui di seguito la sesta relazione generale in merito all'applicazione, da parte degli Stati membri, del regolamento (CEE) n. 543/69 del Consiglio, del 25 marzo 1969, relazione che è tenuta a trasmettere annualmente al Consiglio in virtù dell'articolo 17 di detto regolamento. Nella presente relazione sono state riassunte, per motivi tecnici, le comunicazioni relative al 1975 e al 1976: pertanto, essa riguarda il periodo compreso fra il 1° gennaio 1975 e il 31 dicembre 1976.
2. Dopo che il 21 febbraio 1975 la Danimarca ha emanato le norme di attuazione del regolamento comunitario relativo ai trasporti internazionali e ai trasporti interni e che l'Irlanda, il 1° dicembre dello stesso anno, ha emanato tali norme per i trasporti internazionali, anche per questi paesi si dispone di dati relativi al periodo considerato. Durante tale periodo, stanti le particolari disposizioni transitorie applicabili al Regno Unito e all'Irlanda, le norme del regolamento comunitario non erano ivi ancora applicate ai trasporti interni per cui i dati concernenti i suddetti due paesi si riferiscono soltanto al traffico internazionale.
3. Nell'allegato alla relazione sono riportate, in forma concisa, le comunicazioni dei singoli Stati membri. La parte B contiene un riassunto e una valutazione di tali comunicazioni e la parte C le conclusioni che sono state tratte sulla base dei rapporti dei singoli Stati membri.

.../...

B. RIASSUNTO E VALUTAZIONE

I dati contenuti nelle comunicazioni degli Stati membri hanno forma assai diversa ed è quindi difficile procedere ad una valutazione comparativa sicura della situazione.

Dal punto di vista quantitativo, la relazione è divenuta ora più significativa, da quando, cioè, anche la Danimarca e il Regno Unito hanno emanato in conformità le norme di attuazione e sono quindi disponibili dati più precisi. Per il Regno Unito ciò vale per ora soltanto in ordine al traffico internazionale. Per l'Irlanda, invece, non si dispone purtroppo di alcuna cifra.

Organizzazione del controllo

La riorganizzazione amministrativa e il miglioramento del sistema di controllo francese costituiscono un fatto positivo in quanto consentiranno una sorveglianza sensibilmente più efficace. In particolare, l'esame sistematico e centralizzato dei fogli di registrazione e degli apparecchi di controllo nonché i lavori relativi ad una utilizzazione automatica di tali fogli sono del massimo interesse e dovrebbero costituire, a tempo debito, l'oggetto di uno scambio di esperienze.

Purtroppo, da parte dell'Irlanda, non si dispone ancora di alcun dato al riguardo. Anche per quanto concerne l'Italia, si deve rilevare con rammarico che i controlli vengono effettuati soltanto presso la sede dell'impresa sicché, sul territorio italiano, i veicoli esteri sfuggono ad ogni controllo.

Infrazioni e sanzioni

Dai dati forniti dalla maggior parte dei paesi relativamente alle infrazioni accertate, si può dedurre che ci si adopera effettivamente affinché il regolamento venga osservato e qualsiasi infrazione punita.

.../...

Rimane tuttavia il dubbio se ciò sia pienamente sufficiente e si svolga nel modo migliore.

Per l'Italia e l'Irlanda non si dispone di dati precisi o i dati mancano affatto, cosicchè si deve escludere una valutazione comparativa. All'Irlanda e al Regno Unito era stata data facoltà di applicare le norme comunitarie in un primo tempo soltanto ai trasporti internazionali. Per aver tardato ad emanare le norme di attuazione relative ai trasporti interni, la Danimarca ha potuto fornire informazioni limitate al 1976 e anche in questo caso, soltanto per i trasporti internazionali, sicchè anche della situazione di questo paese non è possibile dare un giudizio preciso. Giustamente, il Regno Unito fornisce, per i trasporti internazionali anche dati sui veicoli che rientrano complessivamente nel campo d'applicazione del regolamento comunitario nel settore dei trasporti internazionali e pone questi dati in relazione alle infrazioni rilevate nel corso dei controlli, il che ha consentito di stabilire che, nel 1975, l'1% e nel 1976 lo 0,6% dei veicoli interessati, cioè dei veicoli che sono soggetti al regolamento comunitario, hanno commesso infrazioni. Soltanto se fosse stato preso in considerazione anche il numero dei veicoli controllati e non trovati in infrazione, sarebbe tuttavia possibile esprimere un giudizio pienamente soddisfacente.

Dai dati francesi si può desumere una tendenza positiva: con la generale introduzione del tachigrafo e di un controllo sistematico mediante l'esame dei fogli di registrazione, non solo è possibile effettuare un controllo più razionale e più preciso, ma diminuisce anche il numero delle infrazioni. Anche i dati forniti dal Belgio suggeriscono le stesse constatazioni.

Infrazioni commesse da stranieri

Purtroppo, i dati numerici dei vari paesi non consentono di fare dei confronti attendibili. L'Italia non dispone di dati a questo proposito. L'Irlanda non ne ha forniti affatto e in Danimarca non è ancora stato possibile effettuare dei controlli di più ampia portata e ripartire le infrazioni tra nazionali e stranieri. Inoltre, la qualità dei documenti varia di anno in anno, i dati vengono forniti sotto forme diverse da un paese all'altro e, di norma, vengono comunicate delle cifre assolute che non sono molto indicative.

Le sanzioni applicate

Per l'Italia, il Lussemburgo e l'Irlanda, non si dispone di alcun dato quantitativo, cosa che può essere considerata estremamente insoddisfacente. La Danimarca non ha comminato nessuna sanzione nel 1975, mentre nel 1976 ne sono state applicate. Negli altri Stati membri, la prassi che risulta dai dati è senza dubbio migliore. Va tuttavia fatto rilevare che, purtroppo, soltanto la Repubblica federale e i Paesi Bassi forniscono cifre separate relative alle sanzioni comminate agli stranieri. Poiché i dati forniti dai vari paesi sono in parte lacunosi ed eterogenei, è difficile fare una valutazione esatta della situazione. Tale situazione potrà migliorare soltanto se tutti gli Stati membri trasmetteranno informazioni esatte e particolareggiate attenendosi al modello stabilito.

Assistenza reciproca e notifica delle infrazioni

Purtroppo, l'assistenza fra Stati membri registra ancora pochi progressi e rimane al di sotto del livello che sarebbe opportuno e auspicabile. La Repubblica federale fornisce informazioni anche sulla collaborazione con Stati terzi (Austria). L'evoluzione è ancora molto diseguale, il che dipende forse dall'urgenza della situazione che varia da paese a paese. Gli Stati membri dovrebbero comunque prendere maggiori iniziative in questo settore. I paesi che hanno raggiunto il grado più elevato di reciproca collaborazione sono la Repubblica federale, i Paesi Bassi, la Francia ed il Belgio. I Paesi Bassi hanno fornito dati numerici precisi; essi hanno, ad esempio, ricevuto dalla Repubblica federale nel 1975, complessivamente 3.217 e nel 1976, complessivamente 4.498 comunicazioni relative a sanzioni comminate. Mentre l'informazione reciproca relativa alle contravvenzioni (denunce, processi verbali) ha fatto considerevoli progressi, è rimasto quasi irrilevante il numero delle comunicazioni relative alle sanzioni successivamente applicate. Soltanto la Repubblica federale e il Belgio hanno trasmesso informazioni a questo proposito.

Conclusioni e proposte degli Stati membri

- Attuazione del regolamento

Nonostante alcune riserve, secondo certi Stati membri si constata un miglioramento nell'osservanza delle norme comunitarie. Al riguardo va fatto tuttavia osservare che sebbene anche l'Italia constati tale miglioramento, essa non ha messo a disposizione della Commissione nessun dato che comprovi tale constatazione. La Danimarca ha fornito cifre soltanto sui trasporti internazionali, mentre l'Irlanda non ne ha fornite affatto. Per poter fare una valutazione esatta, il Lussemburgo ritiene che sia necessario un periodo maggiore di esperienza.

Soprattutto la Repubblica federale di Germania, le cui esperienze hanno particolare peso per la sua posizione geografica e la sua collocazione nel traffico internazionale, si rammarica del fatto che il regolamento venga applicato in modo troppo poco uniforme nei vari paesi oppure dagli stranieri nella Repubblica federale, e che questa disparità interessi sia i controlli che la procedura di applicazione delle sanzioni. Una migliore informazione, soprattutto, delle piccole e medie imprese, viene considerata importante dal Belgio e dall'Italia. Il Belgio invita ancora una volta a riflettere se non sarebbe il caso di esigere una certa conoscenza del regolamento comunitario in sede di esame per il conseguimento della patente di guida.

Il governo francese si ripromette un tangibile miglioramento dei controlli e, di conseguenza, dell'applicazione del regolamento, da una uniformazione e da una standardizzazione degli strumenti di controllo all'interno della Comunità.

.../...

- Utilizzazione del libretto individuale di controllo

In considerazione della graduale e generale introduzione del tachigrafo, questo problema perde a poco a poco di importanza per quanto riguarda il traffico comunitario; la sua importanza rimane peraltro immutata nel settore del traffico con paesi terzi, dove la situazione lascia ancora molto a desiderare relativamente alla corretta tenuta dei libretti e alla possibilità di svolgere sufficienti controlli - soprattutto nel caso dei veicoli provenienti dagli Stati dell'Europa sudorientale. Con l'applicazione generale dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETR), non soltanto su tutto il territorio della Comunità (1), ma anche in un numero possibilmente rilevante di paesi terzi, la situazione potrà migliorare considerevolmente. In proposito va osservato che nel Regno Unito e in Irlanda il regolamento (CEE) n. 1463/70 relativo al tachigrafo non è stato purtroppo ancora applicato; in Irlanda, la situazione era particolarmente insoddisfacente in quanto il governo irlandese non aveva ancora nemmeno introdotto l'obbligo del libretto individuale di controllo.

- Modello di resoconto

Tutti gli Stati membri si sono dichiarati soddisfatti del modello di resoconto.

- Misure proposte per migliorare l'applicazione del regolamento

Viene richiamata particolare attenzione sulla necessità di migliorare la informazione delle imprese e degli equipaggi in merito alle norme comunitarie; in proposito, si ricorda ancora una volta l'opportunità di distribuire note informative (Repubblica federale) nonché la proposta di far rientrare fra le materie dell'esame di guida la conoscenza di determinate disposizioni (Belgio). In questo contesto si ribadisce l'importanza di uniformare i fogli di registrazione dei tachigrafi e di giungere ad una certa standardizzazione degli apparecchi utilizzati (Francia). Infine, da parte della Gran Bretagna, della Danimarca e dei Paesi Bassi è stata ancora una volta sottolineata l'importanza di dare una struttura sufficientemente flessibile alle norme comunitarie tenendo conto delle opinioni espresse dai suddetti paesi durante le discussioni in seno al Consiglio.

(1) In virtù del regolamento (CEE) n. 2829/77 del Consiglio del 12.12.1977 sull'entrata in vigore dell'AETR (GU delle CE n. L 334/11 del 24.12.1977) tutti gli Stati membri, ad eccezione dell'Irlanda, sono parti contraenti dell'accordo. Con decorrenza dal 1° gennaio 1978, le disposizioni AETR si applicano a tutti i veicoli dei paesi terzi che circolano sul territorio della Comunità.

C. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Si deve purtroppo constatare che la situazione - con alcune differenze - non corrisponde ancora non solo alle aspettative ma spesso nemmeno alle esigenze. E' molto difficile farsi un'idea esatta della situazione e poter procedere ad utili raffronti, non solo a causa della grande disparità, tra un paese e l'altro, dei singoli dati forniti o della mancanza totale di dati in alcuni casi, ma anche del fatto che il Regno Unito e l'Irlanda limitavano ancora l'applicazione del regolamento comunitario al solo traffico internazionale ed alcuni Stati membri dovrebbero acquisire una maggiore esperienza nelle loro norme di attuazione, relativamente a determinati punti, onde far fronte alla situazione in modo migliore.

Anche la più ampia introduzione del tachigrafo come mezzo di controllo, in sostituzione del libretto individuale, contribuisce a creare una situazione transitoria con alcune difficoltà di adattamento. Può essere considerato negativo inoltre il fatto che nel Regno Unito e in Irlanda il regolamento (CEE) n. 1463/70, relativo all'introduzione del tachigrafo, non è ancora stato applicato. In Irlanda non è nemmeno obbligatoria la tenuta del libretto individuale di controllo per mancanza di disposizioni nazionali. E' assolutamente necessario che, in futuro, taluni Stati membri non si accontentino più di compilare in modo approssimativo il modello di resoconto, ma forniscano dei dati completi e particolareggiati. Soltanto in questo caso sarà possibile dare un giudizio sull'applicazione delle disposizioni comunitarie negli Stati membri.

Dopo che, a partire dal 1° gennaio 1978, il regolamento comunitario è stato in alcuni punti modificato e reso più flessibile, per tener conto di quanto auspicato dagli Stati membri, e che tutti i traffici con gli Stati terzi sono stati uniformemente regolati sulla base di quanto disposto nell'Accordo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETR), la Commissione esprime ormai la speranza che le disposizioni comunitarie vengano osservate con maggiore rigore e i controlli effettuati in maniera più completa. La Commissione comunque, da parte sua, insisterà affinché la situazione in questo campo migliori.

.../...

A tale scopo la Commissione studierà con gli esperti governativi, la possibilità di assicurare in una certa misura i differenti sistemi nazionali di sanzioni, almeno per quanto attiene all'eliminazione delle differenze più flagranti in questo campo. In seguito si dovrà controllare in generale e caso per caso in qual modo sia possibile migliorare la collaborazione fra gli Stati membri al fine di un'assistenza reciproca che, attualmente, può considerarsi ancora allo stadio embrionale. La Commissione si adopererà per risolvere favorevolmente anche tale questione.

ALLEGATO

SINTESI DELLE COMUNICAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

RIGUARDANTI L'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N° 543/69

PERIODO CONSIDERATO: 1° gennaio 1975-31 dicembre 1976

I. ORGANIZZAZIONE DEL CONTROLLO

1. Organizzazione del controllo sul piano amministrativo

Poiché le informazioni fornite dagli Stati membri non distinguono tra

a) i controlli sulla strada e,

b) i controlli presso la sede dell'impresa,

queste due forme di controllo sono state esaminate insieme.

- Repubblica federale di Germania

Negli anni 1975 e 1976, la responsabilità dei controlli sull'applicazione delle disposizioni sociali nei trasporti su strada è stata affidata alle autorità designate dai governi regionali (autorità di controllo). E' autorizzato inoltre ad effettuare controlli sull'applicazione delle norme relative all'occupazione e all'attività degli equipaggi degli autoveicoli l'ufficio federale per i trasporti di merci (BAG).

L'osservanza delle norme del regolamento (CEE) n. 543/69 viene verificata mediante controlli presso la sede dell'impresa, sulla strada e alle frontiere. Per i controlli presso la sede dell'impresa sono competenti gli ispettorati nazionali del lavoro, mentre i controlli sulla strada e alle frontiere sono effettuati dalla polizia, dalla BAG e dagli ispettorati del lavoro che agiscono in stretta collaborazione.

- Belgio

Nel 1975 come nel 1976, i controlli sul piano amministrativo sono stati organizzati analogamente a quanto avvenuto nel 1974. L'organizzazione di tali controlli è descritta nelle prime due relazioni.

- Francia

Come nel 1974 e negli anni precedenti, anche nel 1975 e nel 1976, il controllo sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 543/69, del 25 marzo 1969, ha continuato ad essere esercitato, sia sulla strada che presso la sede delle imprese o stabilimenti.

L'efficacia di tale controllo è risultata tuttavia maggiore in seguito all'abilitazione di nuove categorie di funzionari e agenti statali, essenzialmente controllori di trasporti terrestri e agenti doganali, in virtù della legge n. 75/1355 del 31 dicembre 1975.

.../...

I controllori recentemente abilitati, dopo aver ricevuto l'indispensabile formazione, sono entrati in funzione a partire dall'aprile 1976.

Il controllo in questione può ormai essere effettuato:

- dagli ispettori del lavoro;
- dai controllori delle leggi sociali in agricoltura;
- dagli ispettori dei trasporti e dai funzionari o agenti statali addetti al controllo dei trasporti terrestri sotto l'autorità del ministro responsabile dei trasporti;
- dai funzionari o agenti abilitati a constatare le infrazioni alla normativa sociale negli istituti soggetti al controllo tecnico del ministero dell'industria e della ricerca;
- dagli agenti doganali;
- dagli agenti abilitati a constatare i reati o le contravvenzioni in materia di circolazione stradale.

All'atto dei controlli sulla strada, gli ispettori del lavoro (trasporti) ed i controllori dei trasporti terrestri agiscono congiuntamente con i membri dei servizi di polizia e di gendarmeria, ma non hanno il potere giuridico di imporre l'arresto dei veicoli.

I controlli effettuati presso le imprese nel 1976 hanno comportato l'analisi manuale di 80.000 registrazioni di cronotachigrafi. Sono proseguite attivamente le ricerche finalizzate alla messa a punto di un apparecchio per la lettura automatica di tali registrazioni.

- Italia

Il controllo sull'applicazione della normativa comunitaria in questione è di competenza delle varie amministrazioni pubbliche e viene effettuato dagli ispettorati del lavoro in forma di visite di controllo presso le sedi delle imprese di trasporto merci e viaggiatori su strada. Non esistono pertanto controlli su strada.

- Lussemburgo

Il controllo sull'applicazione delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 è stato effettuato principalmente dall'ispettorato del lavoro presso le sedi delle imprese nonché per quanto riguarda i controlli sulla strada, dal servizio di controllo dei trasporti stradali.

.../...

Il sistema di controllo non ha subito modifiche rispetto alla relazione del 1973.

- Paesi Bassi

Il sistema di controllo non ha subito variazioni. Esso è descritto nelle relazioni precedenti.

- Regno Unito

1. In Gran Bretagna esistono 11 "Traffic Areas" (zone di traffico) (e una sottozona) poste ciascuna sotto il controllo di un "Traffic Commissioner" (commissario per il traffico).

Si tratta delle seguenti zone:

- | | |
|------------------|----------------------|
| 1. Northern | 7. South Wales |
| 2. Yorkshire | 8. Western |
| 3. North Western | 9. South Eastern |
| 4. West Midland | 10. Metropolitan (*) |
| 5. East Midland | 11. Scottish |
| 6. Eastern | |

(*) Londra e sobborghi e parti delle contee limitrofe.

2. Il segretario di Stato ai trasporti ha nominato tre commissari per il traffico per ciascuna zona di traffico, fatta eccezione per la "Metropolitan" dove ve ne è uno solo. Ciascun gruppo di commissari addetti al traffico ha l'intera responsabilità per quanto riguarda il rilascio di autorizzazioni e il controllo delle operazioni di trasporto di viaggiatori nella zona di sua competenza. Il presidente a tempo pieno di ciascun gruppo di commissari è al tempo stesso l'autorità responsabile per il rilascio delle autorizzazioni relative ai trasporti di merci nella zona di sua competenza.
3. I controlli vengono effettuati dal personale alle dipendenze dell'autorità responsabile per il rilascio delle autorizzazioni, e dalla polizia. Ogni mese, i commissari delle zone di traffico inviano alla sede centrale del ministero dei trasporti di Londra relazioni sui controlli effettuati dal suddetto personale. Inoltre, vengono presentate relazioni trimestrali sulle azioni ulteriori. Le relazioni sui controlli non includono comunicazioni sui procedimenti giudiziari e altri dettagli sulle azioni intentate dalla polizia, in quanto si tratta di attività interne di esclusiva competenza delle autorità di polizia; al contrario, le condanne vengono riferite alle autorità responsabili per il rilascio delle autorizzazioni qualora queste ultime intendano avviare un'eventuale azione penale per il ritiro delle autorizzazioni alle persone interessate.
4. Nell'Irlanda del Nord, il personale dipendente dal ministero dell'ambiente (per l'Irlanda del Nord) e la polizia sono responsabili dei controlli sull'attuazione del regolamento.

.../...

- Danimarca

Non essendo intervenuta alcuna modifica in materia, si rimanda alla relazione 1974 (quinta relazione). Il controllo sull'osservanza delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 è garantito in parte dalla polizia e in parte dalla direzione dell'ispettorato del lavoro. La polizia esercita il controllo sulla strada, mentre l'ispettorato del lavoro lo esercita presso la sede delle imprese.

- Irlanda

Nessuna indicazione è stata fornita in materia.

2. Agenti addetti al controllo e loro poteri

- Repubblica federale di Germania

Il controllo sull'occupazione e sull'attività degli equipaggi degli autoveicoli nei trasporti su strada è affidato, sul territorio federale, a circa 2.500 funzionari (polizia, BAG, ispettorato del lavoro) i quali non adempiono esclusivamente questi compiti bensì operano nel quadro di più ampie competenze. Negli uffici federali dell'ispettorato del lavoro circa 250-300 funzionari svolgono, oltre ad altre attività di loro competenza, anche attività di controllo. I funzionari competenti in materia di controllo sono autorizzati ad effettuare i necessari accertamenti e a comminare sanzioni contro le infrazioni.

- Belgio

a) Ispettorato sociale

	Numero di agenti	Numero di effettivi nel quadro teorico	Poteri
1975	126 ispettori e ispettori aggiunti	132	cfr. le relazioni precedenti
1976	213 ispettori e ispettori aggiunti	244	cfr. le relazioni precedenti

b) Amministrazione dei trasporti

	Numero di agenti	Numero di effettivi nel quadro teorico	Poteri
1975	52 controllori e ispettori	61	cfr. le relazioni precedenti
1976	50 controllori e ispettori	61	cfr. le relazioni precedenti

c) Gendarmeria nazionale, dogana e altri

Nessun dato disponibile.

- Francia

I corpi dei funzionari o agenti statali la cui azione si esplica in via prioritaria in materia di controlli sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 543/69 sono i seguenti:

- ispettori del lavoro (trasporti): 40 funzionari
- controllori dei trasporti terrestri: 230 agenti.

I suddetti funzionari o agenti intervengono sulla strada e presso la sede delle imprese. All'atto del controllo sulla strada, queste due categorie di funzionari agiscono congiuntamente con la polizia e la gendarmeria in quanto non dispongono del potere giuridico di imporre l'arresto dei veicoli.

Inoltre, esclusivamente sulla strada, partecipano attivamente al controllo 6.500 motociclisti dipendenti dai servizi di polizia e della gendarmeria.

Le infrazioni constatate danno luogo alla compilazione di processi verbali che vengono rimessi alle giurisdizioni competenti (tribunale di polizia o tribunale correctionale).

Gli ufficiali della polizia giudiziaria, nonché gli agenti abilitati ad accertare le infrazioni alla regolamentazione relativa alla circolazione stradale, possono ordinare l'immobilizzo dei veicoli i cui equipaggi siano in infrazione alle norme sui tempi di guida e di riposo nei trasporti stradali (art. R 278-10 del codice della strada).

.../...

- Italia

In Italia, il controllo dell'applicazione della normativa comunitaria in questione è di competenza di varie amministrazioni pubbliche. Non è stato possibile precisare il numero di persone addette alla sorveglianza, né il numero di ispezioni effettuate.

- Lussemburgo

Indicazioni dettagliate sono contenute nella relazione concernente il 1973. Da allora, il sistema di controllo non ha subito modifiche.

- Paesi Bassi

Non sono intervenute modifiche rispetto all'ultima relazione. L'organico dei funzionari addetti al controllo, dipendenti dall'ispettorato dei trasporti, sarà tra breve notevolmente potenziato.

- Regno Unito

Nel 1975, le 11 "zone di traffico" sono state dotate di altri 250 controllori del traffico, i quali dispongono di ampi poteri per verificare le condizioni dei veicoli e dei loro carichi, i pesi dei veicoli e qualsiasi documentazione pertinente, ivi compresi i libretti individuali di controllo e le patenti di guida. I funzionari sono autorizzati a formulare avvertimenti e a vietare la prosecuzione del viaggio in determinate circostanze. Le contravvenzioni possono essere deferite ai commissari per il traffico ai fini di un procedimento giudiziario presso i tribunali. Gli ispettori del traffico sono inoltre autorizzati a recarsi presso le ditte per controllare le registrazioni dei conducenti (fra altri documenti) e, per accertarne la validità, a confrontare tali registrazioni scritte con il foglio di paga o altro materiale pertinente di gestione. Qualsiasi funzionario di polizia ha gli stessi poteri di controllare e verificare le registrazioni dei conducenti e può intimare l'alt e vietare ai veicoli di proseguire in qualsiasi momento.

Nel 1976, il segretario di stato ha nominato 210 ispettori del traffico che si occupano dei problemi connessi con la sicurezza e l'adeguato impiego dei veicoli adibiti ai trasporti pubblici ed ai trasporti merci.

.../...

Essi sono assegnati alle undici zone di traffico ed operano sotto il controllo e la sorveglianza dei funzionari alle dipendenze delle autorità responsabili per il rilascio delle autorizzazioni. Attualmente, sono disponibili altri 30 posti di ispettori del traffico.

Un gruppo a parte di ispettori, noti come "ispettori dei veicoli" (Vehicle Examiners) si occupa delle caratteristiche e delle condizioni tecniche dei veicoli adibiti ai servizi pubblici ed ai trasporti di merci.

- Danimarca

Il controllo sulle strade è effettuato da circa 600 agenti di pubblica sicurezza.

Il controllo presso le imprese è espletato da circa 180 ispettori dell'ispettorato del lavoro.

- Irlanda

Nessuna informazione è stata fornita in materia.

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

- Repubblica federale di Germania

I controlli sulla strada sono effettuati, in parte, nel quadro del controllo generale della circolazione e, in parte, nel quadro di controlli speciali da parte della polizia, della BAG e delle autorità dell'ispettorato del lavoro.

.../...

Nel corso dei controlli periodici effettuati presso la sede dell'impresa vengono esaminati i documenti comprovanti l'attività degli equipaggi (libretto individuale di controllo, dischi o fogli di registrazione del tachigrafo e degli apparecchi di controllo) per un periodo di tempo abbastanza lungo. Vengono inoltre analizzati altri documenti utili per gli accertamenti relativi all'occupazione e alle attività dei dipendenti. Oltre ai controlli di ordinaria amministrazione vengono effettuati anche controlli speciali e verifiche specifiche sulla base di denunce, ricorsi e segnalazioni pervenuti. Di norma, in questi casi, vengono uditi i membri dell'equipaggio e le persone da cui essi dipendono.

Nel 1975 sono stati effettuati complessivamente 82.613 controlli, di cui 11.784 svolti presso le imprese e 70.829 sulle strade.

Nel 1976 sono stati effettuati complessivamente 63.945 controlli, di cui 11.083 presso la sede delle imprese e 52.862 sulle strade.

- Belgio

- a) Nel 1975, l'ispettorato sociale ha proceduto a 387 controlli effettuati presso la sede delle imprese.

Il fatto che i servizi dell'ispettorato sociale abbiano rinunciato al controllo sulla strada si spiega con la carenza di ispettori. I controlli avvengono durante l'adempimento di altri compiti derivanti dalla normale attività dell'ispettorato sociale che è l'organo preposto all'applicazione delle sanzioni previste nel quadro di una trentina di altre leggi penali.

L'ispettorato sociale ha proceduto, nel 1976, a 853 controlli presso la sede delle imprese, di cui 480 per i trasporti di merci e 373 per i trasporti di viaggiatori, ed a 4 controlli sulle strade.

- b) Nel 1975, gli agenti dell'amministrazione dei trasporti hanno effettuato circa 8.000 controlli, 7.000 dei quali per i trasporti di merci e 1.000 per i trasporti di viaggiatori.

Nel 1976, gli stessi hanno effettuato circa 8.300 controlli, di cui 7.200 per i trasporti di merci e 1.100 per i trasporti di viaggiatori.

.../...

- c) Gendarmeria nazionale, dogana e altri: nessun dato è disponibile.

Tenuto conto del numero di agenti addetti al controllo stradale, il numero di controlli ammonta a molte migliaia all'anno.

- Francia

1.a) Controllo sulla strada: metodo

Il controllo sulla strada resta orientato in via primaria sull'utilizzazione corretta dei dispositivi di controllo manoscritto (libretto individuale) e meccanico (tachigrafo), e sul rispetto delle norme che disciplinano direttamente la sicurezza della circolazione stradale durante il trasporto in corso, e cioè: durata massima della guida continua e giornaliera; durata minima del riposo giornaliero.

In questo spirito, i decreti interministeriali del 16 giugno 1976 (già citati nella relazione 1975) - adottati in conformità delle disposizioni dell'articolo 17, paragrafo 6 del regolamento (CEE) n. 1463/70 - hanno ridotto a due giorni, per il traffico nazionale, il periodo precedente il momento di un controllo su strada per il quale i membri dell'equipaggio che utilizzano un tachigrafo omologato sono tenuti a giustificare la loro attività.

1.b) Controlli presso la sede dell'impresa: metodo

I controlli su periodi di tempo maggiori (durata di guida settimanale, per periodi di 14 giorni, riposi settimanali) sono effettuati direttamente presso la sede dell'impresa.

L'utilizzazione dei dischi prelevati alle condizioni su indicate, per serie omogenee inerenti ad un periodo di due settimane consecutive per un medesimo conducente, ha permesso all'amministrazione di verificare l'osservanza dell'insieme delle norme imposte dal regolamento (CEE) n. 543/69, del 25 marzo 1969, e di far compilare dal servizio dell'ispettorato del lavoro (trasporti) i verbali di accertamento in caso d'infrazione.

.../...

2.a) Controlli sulla strada di membri di equipaggi nazionali e non nazionali
- frequenza

1975: L'ispettorato del lavoro ha proceduto a 3.367 controlli di membri di equipaggi francesi ed a 16 controlli di membri di equipaggi stranieri.

1976: L'ispettorato del lavoro, i controllori dei trasporti terrestri, la polizia e la gendarmeria hanno effettuato 62.567 controlli di membri di equipaggi francesi e 8.153 controlli di membri di equipaggi stranieri.

2.b) Controlli presso la sede dell'impresa - frequenza

1975: L'ispettorato del lavoro dichiara di aver effettuato 5.411 controlli presso le imprese, di cui 2.700 in seguito a prelievi di dischi.

1976: L'ispettorato del lavoro, in collaborazione con altri organismi (cfr. 2.a) ha proceduto a 6.380 controlli presso le imprese. Questi controlli comportano anche l'analisi manuale di 80.000 registrazioni di tachigrafi.

- Italia

Dai dati forniti dall'Italia, risulta che nel 1975 i controlli sono avvenuti principalmente, e nel 1976 esclusivamente, presso la sede delle imprese.

A motivo della carenza di personale che deve dedicarsi ad altre attività, la frequenza dei controlli non è uniforme in tutte le regioni. Tuttavia, a richiesta dei lavoratori o in seguito a segnalazioni da parte delle organizzazioni sindacali, sono stati effettuati dei controlli che in molti casi sono stati ripetuti anche più volte nel corso di uno stesso anno.

- Lussemburgo

Sono stati effettuati controlli presso le sedi delle imprese almeno 2 o 3 volte all'anno. Periodicamente si è proceduto a verifiche alle frontiere e sulla strada.

.../...

- Paesi Bassi

Controlli esercitati dai funzionari dell'ispettorato dei trasporti

I suddetti funzionari esercitano individualmente regolari controlli sulle strade. Inoltre, ogni distretto dell'ispettorato effettua una volta al mese, un controllo specifico, in collaborazione o meno con altri organismi di controllo: ogni tre mesi viene stilato un rapporto con l'indicazione della data e del luogo in cui è stato effettuato il controllo, nonché degli organi che vi hanno preso parte. In collaborazione con la polizia vengono esercitati poi controlli anche sui trasporti pesanti su strada, nel qual caso la polizia si occupa degli aspetti tecnici e l'ispettorato di quelli amministrativi. In totale, i veicoli fermati sono stati perlomeno 160.000 nel 1975 e 140.000 nel 1976.

Oltre ai controlli condotti presso la sede delle imprese a seguito di infrazioni constatate sulla strada, i funzionari dell'ispettorato dei trasporti hanno effettuato, nel 1975, circa 50 e, nel 1976, circa 90 ispezioni di vasta portata presso le imprese, ispezioni che hanno dato luogo a processi verbali.

- Regno Unito

In media, le "zone di traffico" organizzano due volte alla settimana, in cooperazione con la polizia, controlli di veicoli sulle strade principali. Inoltre, almeno il 10-15% degli autoveicoli in entrata nel Regno Unito viene ispezionato alla frontiera. Il personale addetto alle "zone di traffico" ha esaminato materialmente nel 1975 circa 15.000 autoveicoli, e nel 1976 circa 13.000 autoveicoli soggetti al regolamento (che si applica soltanto ai trasporti internazionali).

Ripartizione del numero di veicoli nazionali e non nazionali controllati nel 1975 e nel 1976

RU		B		RFG		DK		FR		IT		EIRE	
1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
4.975	5.758	650	432	702	643	545	285	3.605	2.354	269	170	405	392
LUX		PB		PAESI TERZI		TOTALE							
1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976				
14	10	2.044	1.817	1.768	1.161	14.977	13.022						

.../...

L'attuazione della normativa sulle ore di guida in Gran Bretagna comprende anche controlli "silenziosi" o invisibili sui movimenti degli autoveicoli da parte degli ispettori del traffico. Si procede regolarmente ad osservazioni sull'ora e sul luogo degli spostamenti degli autoveicoli e, se opportuno si mettono successivamente a confronto tali osservazioni con i dati forniti dai conducenti alle rispettive imprese, allo scopo di accertare discordanze e infrazioni. Nel 1975 si è proceduto complessivamente a 66.000 osservazioni del genere, con successive 45.000 ispezioni presso le sedi dell'impresa, e nel 1976 si sono registrate oltre 54.000 osservazioni, con 37.000 ispezioni presso la sede delle imprese. Questo metodo di controllo si applica, per il momento, a livello nazionale e continuerà ad applicarsi quando il regolamento 543/69, o il suo successore, avrà effetto sia per gli operatori di trasporti nazionali che per quelli di trasporti internazionali del Regno Unito. Esso costituisce un importante complemento alle ispezioni materiali degli autoveicoli. I funzionari di polizia ricorrono alle medesime procedure di controllo "silenzioso", su scala analoga.

Attualmente ci si avvale di questo importante complemento all'ispezione materiale degli autoveicoli esclusivamente per i trasporti interni. Si continuerà questa procedura quando il regolamento in questione, o il suo successore, sarà applicabile nel Regno Unito sia ai trasporti nazionali che a quelli internazionali. Anche la polizia collabora fornendo informazioni sui movimenti degli autoveicoli.

- Danimarca

Non essendo intervenuta alcuna modifica in materia dalla relazione del 1974 (quinta relazione), è opportuno fare riferimento a quest'ultima.

- Irlanda

Non è stata fornita alcuna informazione.

.../...

II. INFRAZIONI E SANZIONI

1. Numero di infrazioni alle disposizioni del regolamento

- Repubblica Federale di Germania

Il numero complessivo delle infrazioni registrate contro le norme del regolamento (CEE) n. 543/69 ammonta, nel 1975 a circa 78.200, di cui circa 75.000 nel settore dei trasporti merci e circa 3.200 nel settore dei trasporti viaggiatori.

Delle 78.200 infrazioni, circa 32.700 riguardano le norme sull'orario di lavoro e circa 42.300 le disposizioni sulla documentazione comprovante l'attività.

Nel 1976, il numero complessivo delle infrazioni accertate contro le norme del regolamento (CEE) n. 543/69 ascende a circa 49.600, di cui circa 48.000 nel settore dei trasporti merci e circa 1.600 in quello dei trasporti viaggiatori.

Delle 49.600 infrazioni, circa 19.700 riguardano le norme sull'orario di lavoro e circa 29.900 le disposizioni sulla documentazione comprovante l'attività.

La diminuzione del numero di infrazioni nel 1976 rispetto al 1975 può essere dovuta al minor numero di controlli effettuati.

- Belgio

a) Osservazioni preliminari

- 1) Nel 1975 e nel 1976, i controlli sulla strada sono stati effettuati dai controllori dell'amministrazione e dalla gendarmeria; i controlli presso la sede delle imprese sono stati affidati all'ispettorato sociale.
- 2) Per spiegare la grande sproporzione esistente tra il numero di infrazioni constatate ed il numero di "pro justitia", va ricordato che gli ispettori ed i controllori hanno il diritto di formulare avvertimenti e sono esentati dall'obbligo di segnalare sistematicamente le infrazioni constatate all'autorità giudiziaria.

.../...

Questa prerogativa, stabilita dall'articolo 17, paragrafo 2 della convenzione internazionale n. 81 relativa all'ispettorato del lavoro, è confermata dall'articolo 4 della legge del 16 novembre 1972 sull'ispettorato del lavoro (pubblicata sul Moniteur belge dell'8 dicembre 1972).

- 3) Nelle relazioni precedenti si è spiegato il motivo per cui trascorra un tempo abbastanza lungo tra la data del "pro justitia" e la data della eventuale condanna. In queste stesse relazioni si sottolinea come l'elenco dei processi verbali sommari redatti nel corso di un anno e delle azioni intentate a seguito dei medesimi, e note al momento in cui vengono stabiliti i prospetti da inserire nella presente relazione non riflettano che imperfettamente l'effettiva situazione delle sanzioni inflitte.

b) Trasporti di merci

Numero di infrazioni accertate nel 1975 e nel 1976

	<u>1975</u>	<u>1976</u>
a) limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	9	17
b) durata della guida (art. 7)		
guida continua	10	7
guida giornaliera	9	18
guida settimanale	0	3
c) interruzioni della guida (art. 8)	4	4
d) riposo giornaliero (art. 11)	23	11
e) riposo settimanale (art. 12)	0	7
f) libretti di controllo (art. 14 e allegati)		
art. 14 - 1:		
membri dell'equipaggio non muniti di libretto	951	512
art. 14 - 1 (allegato): libretti non consegnati	6	0
art. 14 - 2: libretti non compilati o mal tenuti	310	182
art. 14 - 4: mancanza di tachigrafo	-	7
art. 14 - 7: registri non tenuti	45	45
art. 14 - 7: registri mal tenuti	22	26
mancata conservazione dei libretti (art. 14-8)	9	22
Allegato 4: rapporto settimanale non firmato	1	1
g) controllo dei servizi regolari (art. 15)		
orario di servizio non stabilito	1	8
registro di servizio non redatto	3	3
obbligo per ciascun membro dell'equipaggio di essere munito di una copia dell'orario di servizio e del registro di servizio	0	0
h) tachigrafo europeo (art.16)	-	10

TOTALE

1.403

883

.../...

c) Trasporti regolari di viaggiatori

Nel 1975, l'ispettorato delle leggi sociali ha effettuato 19 controlli e, nel 1976, 216 controlli presso le imprese belghe. Tali controlli hanno consentito l'accertamento delle seguenti infrazioni:

	<u>1975</u>	<u>1976</u>
(Articolo 6) Limitazione della distanza (450 km)	-	15
(Articolo 7) Durata di guida settimanale:	-	1
(Articolo 15) Orario di servizio non stabilito:	1	5
(Articolo 15) Registro di servizio non redatto:	2	6
TOTALE	<u>3</u>	<u>27</u>

A seguito di queste infrazioni, nel 1975 non è stata proposta alcuna sanzione mediante notifica "pro justitia". Nel 1976 è stato redatto un solo "pro justitia" inerente ad una infrazione all'articolo 15. Alla data del 31 dicembre 1976 il seguito dato al "pro justitia" non era ancora conosciuto.

d) Trasporti occasionali di viaggiatori

I controlli stradali effettuati nel 1975 e nel 1976 hanno consentito di accertare le seguenti infrazioni:

	<u>1975</u>
a) limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	0
b) durata della guida (art. 7) (1 B)	1
c) interruzioni di guida (art. 8)	0
d) riposo giornaliero (art. 11) (4 B)	4
e) riposo settimanale (art. 12)	0
f) libretto di controllo (art. 14 e allegati)	
- art. 14 - 1 (allegato):	
libretto non consegnato (4 B)	4
- art. 14 - 1: mancanza di libretto	
(di cui 49 B, 10 D, 14 F, 5 NL, 1 I, 5 GB, 3 L)	87
- art. 14 - 2: libretto non compilato o mal tenuto	
(di cui 24 B, 1 L, 1 I, 3 NL)	29
- art. 14 - 7: registri non tenuti o mal tenuti	
(1 B)	1
- art. 14 - 8: mancata conservazione del libretto (1 B)	1
TOTALE per il 1975	<u>127</u>

.../...

I 23 controlli effettuati nel 1975 presso imprese hanno permesso l'accertamento delle seguenti infrazioni:

Articolo 14 - 7: Registro non tenuto	2
Articolo 14 - 7: Tenuta inesatta del registro:	<u>3</u>
TOTALE	<u>5</u>

Nessuna di queste infrazioni ha formato oggetto di "pro justitia".

Per il 1976, i controlli effettuati sulle strade e presso le imprese hanno messo in luce le seguenti infrazioni:

	<u>1976</u>
a) limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	4
b) durata della guida (art. 7)	3
c) interruzioni di guida (art. 8)	0
d) riposo giornaliero (art. 11)	4
e) riposo settimanale (art. 12)	0
f) libretto di controllo (art. 14 e allegati)	
- art. 14 - 1 (allegato): libretto non consegnato	1
- art. 14 - 1: mancanza di libretto	56
- art. 14 - 2: libretto non compilato o mal tenuto	25
- art. 14 - 7: registri non tenuti o mal tenuti	16
- art. 14 - 8: mancata conservazione di libretti	<u>3</u>
TOTALE	<u>112</u>

- Francia

La Francia ha fornito, per il 1975, dati inerenti alle infrazioni constatate dall'ispettorato del lavoro e dati ottenuti dai prelievi di dischi effettuati nelle sedi delle imprese durante l'ultimo trimestre 1975.

1) Controllo dei membri di equipaggi francesi

Numero di equipaggi controllati:	8.778
di cui: 3.367 su strada e 5.411 presso le imprese	
Infrazioni constatate ai regolamenti 543/69 e 1463/70	35.182
di cui 24.743 al regolamento 543/69	

.../...

Infrazioni constatate con processi verbali sommari 5.915

A questa cifra vanno aggiunte 10.835 infrazioni constatate con processi verbali sommari dalla gendarmeria

Numero dei processi verbali redatti 1.026

2) Controllo dei membri di equipaggi non nazionali

Numero di equipaggi controllati 16

Numero di infrazioni accertate 6

Numero di processi verbali 5

I dati inerenti al 1976 sono i seguenti:

1) Controlli sulla strada relativi alla corretta utilizzazione dei dispositivi di controllo manoscritto (libretto individuale) e meccanico (tachigrafo) e al rispetto dei tempi di guida e di riposo

- Numero di equipaggi francesi controllati 62.567

- Numero di infrazioni constatate 16.553

- Numero di processi verbali redatti 2.569

- Numero di equipaggi non nazionali controllati 8.153

- Numero di infrazioni constatate 1.663

- Numero di processi verbali redatti 149

2) Controlli presso la sede delle imprese

Infrazioni accertate al regolamento 543/69 46.128

Infrazioni accertate al regolamento 1463/70 (tachigrafo) in seguito all'esame dei dischi 14.433

- Italia

Non si dispone di informazioni in materia.

- Lussemburgo

Nel 1975 sono state rilevate 8.288 infrazioni e nel 1976 8.166, così ripartite:

	<u>1975</u>	<u>1976</u>
a) limitazione della distanza (art. 6) 450 km	2.409	2.115
b) durata della guida (art. 7) paragrafi 1 e 2	3.201	3.607
art. 7 paragrafo 3	131	149
c) interruzioni di guida (art. 8)	1.347	1.243
d) riposo giornaliero (art. 11) trasporti merci	943	866
e) riposo settimanale (art. 12)	33	29
f) libretto di controllo (art. 14)	224	157
	<u>8.288</u>	<u>8.166</u>

- Paesi Bassi

Articoli del regolamento	Trasporti merci		Trasporti viaggiatori Trasporti regolari		Trasporti occasionali	
	1975	1976	1975	1976	1976	1976
6	6.540	4.029	-	-	-	-
7/1	1.406	1.898	20	-	3	2
7/2	8.328	5.437	-	1	1	14
7/3	1.199	736	26	1	20	4
7/4	254	80	-	-	2	-
8	1.171	92	-	-	-	8
11/1	4.695	4.896	-	-	-	-
11/2	-	-	164	4	44	28
12	25	19	20	2	21	17
14/1	7.284	6.113	27	79	128	84
14/2	16.781	10.007	483	94	348	120
14/4	2.219	9.086	-	5	-	124
16	222	2.216	1	1	3	26
TOTALE	50.124	44.609	741	187	570	427

→ Regno Unito

Durante il 1975 ed il 1976, il regolamento 543/69 si è applicato, nel Regno Unito, soltanto ai trasporti internazionali a norma del paragrafo 1 della parte III, allegato VII del trattato di adesione. Sui complessivi 14.977 autoveicoli soggetti al regolamento e controllati dagli ispettori del traffico nel 1975, sono stati trovati in infrazione al regolamento complessivamente 157 veicoli (1%). Nel 1976, gli ispettori del traffico hanno controllato un totale di 13.022 autoveicoli soggetti al regolamento, di cui 73 (0,6%) sono stati trovati in infrazione al regolamento. Come negli anni precedenti, le infrazioni riguardavano essenzialmente la mancanza a bordo dell'apposito libretto di controllo o la tenuta inesatta del medesimo. I casi che i commissari per il traffico hanno deferito ai tribunali nel 1975 e nel 1976 riguardavano esclusivamente operatori britannici: tali casi includevano alcune infrazioni commesse nel 1974 e nel 1975 ma non portate in tribunale prima del 1975 e del 1976, nonché contravvenzioni accertate da controlli presso la sede delle imprese. In alcuni casi, un solo conducente era accusato di più di un tipo di infrazione o di trasgressioni ripetute.

In totale sono state accertate 82 infrazioni all'articolo 14, paragrafo 1, nel 1975 e 46 nel 1976; nel 1975 sono state constatate 58 infrazioni all'articolo 14, paragrafo 2 e nel 1976, 20.

.../...

- Danimarca

Le disposizioni danesi che rendono il regolamento applicabile ai trasporti internazionali sono entrate in vigore il 21 febbraio 1975. Nel corso del 1975 non sono state constatate infrazioni alle disposizioni del regolamento, e non sono state quindi applicate sanzioni al riguardo.

Nel 1976, però, sono state accertate 19 infrazioni alle disposizioni del regolamento. Si tratta di violazioni dell'articolo 14 (libretto individuale di controllo) commesse da cittadini danesi nel quadro dei trasporti internazionali.

Il regolamento è applicabile ai trasporti nazionali soltanto dal 1° febbraio 1977. Sarà possibile fornire indicazioni sulla nazionalità dei trasgressori poiché il modulo su cui la polizia redige il proprio rapporto all'ispettorato del lavoro ed alla direzione dei trasporti stradali in merito alle infrazioni accertate comprende voci relative alla nazionalità sia del conducente e dell'assistente alla guida, che del proprietario/gestore del veicolo.

Inoltre, la direzione dei trasporti stradali - a cui pure vengono rese note le infrazioni - può ritirare le autorizzazioni di trasporto a seguito di un'infrazione. La direzione dei trasporti stradali informa la direzione dell'ispettorato del lavoro in merito alle misure adottate.

In virtù dell'articolo 4 del decreto n. 41 del ministero del lavoro, del 21 febbraio 1975, relativo alla tutela dei lavoratori nel settore dei trasporti internazionali su strada effettuati all'interno delle Comunità europee, le infrazioni accertate possono essere punite con un'ammenda se le disposizioni di legge in vigore non prevedono una pena più grave. Le infrazioni passibili di sanzioni sono notificate alla direzione dell'ispettorato del lavoro mediante il modulo di processo verbale della polizia di cui sopra.

- Irlanda

Nessuna informazione disponibile.

.../...

2. Importanza delle infrazioni commesse, rispettivamente, dai cittadini nazionali e dai cittadini stranieri

- Repubblica federale di Germania

Il numero complessivo delle infrazioni accertate alle norme del regolamento (CEE) n. 543/69 ascende, nel 1975, a circa 78.200, di cui circa 75.000 per il settore dei trasporti di merci e circa 3.200 per il settore dei trasporti di viaggiatori.

Delle 78.200 infrazioni, circa 32.700 riguardano le norme sulla durata del lavoro e circa 42.300 le disposizioni relative alla documentazione comprovante l'attività.

Il numero complessivo delle infrazioni accertate alle norme del regolamento (CEE) n. 543/69 ammonta, nel 1976, a circa 49.600, di cui circa 48.000 per il settore dei trasporti merci e circa 1.600 per il settore dei trasporti viaggiatori.

Delle 49.600 infrazioni, circa 19.700 riguardano le norme inerenti alla durata del lavoro e circa 29.900 le disposizioni relative alla documentazione comprovante l'attività.

Essenzialmente, le trasgressioni delle norme in materia di durata del lavoro riguardano la durata della guida giornaliera e i riposi giornalieri.

.../...

La tabella che segue riporta il tipo e il numero delle infrazioni al regolamento 543/69 commesse, rispettivamente, dai cittadini nazionali e dai cittadini stranieri.

Articoli del regolamento	TRASPORTO MERCI				TRASPORTO VIAGGIATORI							
	1975		1976		Trasporti regolari				Trasporti occasionali			
	(*) Naz.	(*) Str.	Naz.	Str.	Naz.	Str.	Naz.	Str.	Naz.	Str.	Naz.	Str.
Art. 6: limitazione di- stanza 450 km.	4.630	1.118	992	42	1	-	-	-	3	3	-	2
Art. 7, par. 1: dur. della guida: 4 ore	5.608	1.637	3324	275	-	1	-	-	144	144	97	26
Art. 7, par. 2: dur. della guida giorn.	6.041	1.791	5512	195	2	1	4	-	16	23	1	5
Art. 7, par. 3: dur. della guida giorn. 2 x 9 ore/settimana	1.112	231	783	39	-	-	-	3	193	223	158	25
Art. 7, par. 4: dur. della guida settim. 48 h/sett. o 92 h/2 sett.	653	68	268	2	-	-	-	-	7	22	-	-
Art. 8: interruz. della guida	2.287	664	2282	136	15	-	-	-	71	78	67	20
Art. 11: rip. giorn./trasp. merci	5.966	2.408	4757	251	3	-	-	-	-	-	2	3
Art. 11: rip. giorn./trasp. viagg.	-	-	-	-	5	-	-	-	224	161	195	24
Art. 12: riposo settimanale	60	41	67	2	30	-	-	-	10	12	18	1
Art. 14, par. 1: libretto di controllo	15.256	2.540	4964	208	2	4	-	-	215	301	236	68
Art. 14, par. 2: tenuta libretto di contr.	18.848	3.889	21851	2113	7	-	-	-	863	326	454	105
Art. 15, par. 1: servizi reg. - imprese	27	7	4	24	41	10	-	-	-	-	-	-
Art. 15, par. 2: servizi reg. - equipaggio	29	4	7	1	46	34	37	-	-	-	-	-
TOTALE	60.637	14505	44811	3288	152	50	41	3	1746	1263	1228	283
(*) Naz. - Nazionali												
(*) Str. - Stranieri												

Nel 1975 e nel 1976, la maggior parte delle infrazioni riguardava la mancanza a bordo del veicolo della prescritta documentazione comprovante l'attività (libretto individuale di controllo, copia dell'orario di servizio, copia dell'orario di lavoro, dischi o fogli degli apparecchi di controllo), ovvero l'incompleta o errata tenuta di essa.

- Belgio

1) Trasporto di merci

a) Infrazioni constatate nel 1975 e nel 1976 - cittadini stranieri

Articoli	DK		NL		L		D		I		F		TOTALE	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Art. 6: Limitas. della dist. 450 km	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	4	-
Art. 7: durata di guida continua	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	6	-	7	-
giornaliera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
settimanale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 8: interruzioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 11: riposo giornaliero	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	3	-
Art. 12: riposo settimanale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 14.1: mancanza del libretto	1	-	22	6	5	1	2	2	4	2	26	4	60	15
Art. 14.2: mancanza o non confor- me tenuta del libretto	-	-	7	-	-	-	-	-	7	5	18	3	32	3
	1	-	30	6	5	1	2	2	13	7	55	7	104	23

.../...

b) Infrazioni constatate nel 1975 e nel 1976 - cittadini nazionali

	1975	1976
a) Limitazione della distanza (450 km) (art. 6)	5	17
b) Durata della guida (art. 7)		
guida continua	3	7
guida giornaliera	9	18
guida settimanale	-	3
c) Interruzioni della guida (art. 8)	4	4
d) Riposo giornaliero (art. 11)	20	11
e) Riposo settimanale (art. 12)	-	7
f) Libretto di controllo (art. 14 e allegato)		
art. 14.1.: mancanza del libretto	891	497
art. 14.1. (allegato): libretto non restituito	6	-
art. 14.2.: mancanza o tenuta non conforme del libr.	278	174
art. 14.4.: deroga: esenzione del tachigrafo	-	7
art. 14.7.: mancata tenuta dei registri	45	45
art. 14.7.: tenuta non conforme dei registri	22	26
art. 14.8.: mancata conservazione dei libretti	9	22
allegato 4: rapporto settimanale non firmato	1	1
g) Controlli di servizi regolari (art. 15)		
1. definizione dell'orario di servizio	1	8
tenuta del registro di servizio	3	3
2. obbligo per ciascun membro dell'equipaggio di essere munito di una copia dell'orario di servizio e di un estratto del registro di servizio	-	-
h) Tachigrafo europeo (art. 16)	-	10
TOTALE	1.297	860

2) Trasporti di viaggiatori: anno 1976

Articoli	NL	D	F	GB	Totale	stranieri	Nazionali
Art. 6: limitazione della distanza (450 km)	-	-	-	-	-	-	4
Art. 7: durata della guida	-	-	-	-	-	-	-
Art. 8: interruzione della guida	-	-	-	-	-	-	-
Art. 11: riposo giornaliero	-	-	-	-	-	-	4
Art. 12: riposo settimanale	-	-	-	-	-	-	-
Art. 14.1.: mancanza del libretto	1	1	1	-	3	-	54
Art. 14.2.: mancata tenuta del libretto o tenuta non conforme	-	-	-	2	2	-	23
Art. 14.7.: mancata tenuta dei registri o tenuta non conf.	-	-	-	-	-	-	16
Art. 14.8.: mancata conservazione dei libretti	-	-	-	-	-	-	3
TOTALE	1	1	1	2	5	5	107

- Francia

1) Equipaggi francesi - 1975

Numero di infrazioni accertate 24.743

Ripartizione delle infrazioni accertate al regolamento (CEE) n. 543/69 da parte dell'Inspection du travail (ispettorato del lavoro) e sulla base dell'utilizzazione dei dischi effettuata nella sede dell'impresa nel corso dell'ultimo trimestre 1975

Durata eccessiva della guida giornaliera	7.066
Durata eccessiva della guida continua	4.708
Insufficiente riposo giornaliero	6.875
Superamento dei 450 km (limitazione della distanza)	1.857
Durata eccessiva della guida settimanale	784
Durata eccessiva della guida per periodo di 14 giorni	391
Tenuta non conforme dei documenti di controllo	2.054
Mancanza di documenti di controllo	224
Altre	784
TOTALE	24.743

2) Equipaggi nazionali e stranieri, per paese, nel 1976

a) Infrazioni accertate in seguito a controlli effettuati su strada

PAESI	NUMERO DI EQUIPAGGI CONTROLLATI	NUMERO DI INFRAZIONI ACCERTATE	NUMERO DI P.V. REDATTI
FRANCIA	62.567	16.553	2.569
REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA	1.844	113	11
BELGIO	1.946	417	53
DANIMARCA	115	27	3
REGNO UNITO	512	90	17
PAESI BASSI	1.164	210	9
LUSSEMBURGO	76	-	-
ITALIA	1.007	276	48
IRLANDA	65	11	-
PAESI TERZI	1.424	519	8 (*)
TOTALE	70.720	18.216	2.718

(*) I cittadini dei paesi terzi si dichiarano non al corrente delle regolamentazioni applicabili e dei mezzi di controllo esigibili. L'azione degli addetti al controllo si è basata quindi più sull'informazione che sulla repressione.

.../...

b) Infrazioni accertate in seguito a controlli effettuati nella sede dell'impresa

Ripartizione delle infrazioni accertate al regolamento 543/69

Superamento della	continua	9.686
durata massima di	giornaliera	14.351
guida	settimanale	2.018
	su 14 giorni	991
Mancato o insufficiente riposo giornaliero		19.082
TOTALE		46.128

3) Numero di infrazioni accertate al regolamento (CEE) n. 1463/70

Per il 1975: 10.439

Per il 1976: 14.433

- Italia

Questo paese si è limitato a sottolineare il fatto che le infrazioni agli articoli 14 e 15 del regolamento 543/69 sono le più frequenti, senza peraltro indicare il loro numero e il paese di immatricolazione dei veicoli dei contravventori. L'impiego dei libretti di controllo e dei registri di servizio sembrerebbe essere notevolmente migliorato dopo l'entrata in vigore della legge n. 62 del 14 febbraio 1974.

- Lussemburgo

La parte II "Infrazioni e sanzioni", punto 1: "numero di infrazioni alle disposizioni del regolamento", comporta indicazioni sulle infrazioni accertate nel 1975 e nel 1976. Esse riguardano soprattutto i cittadini nazionali chiamati ad effettuare trasporti internazionali di merci mediante veicoli di cui all'articolo 6 del regolamento 543/69.

- Paesi Bassi

Le infrazioni accertate nel 1975 e nel 1976, ripartite per articolo del regolamento e per paese di immatricolazione dei veicoli dei contravventori,

.../...

sono riportate nelle seguenti tabelle:

Articoli	1975	1976
6	6.525	3.966
7/1	1.429	1.852
7/2	8.314	5.362
7/3	1.241	740
7/4	256	80
8	1.169	100
11/1	4.673	4.837
11/2	208	32
12	56	38
14/1	7.380	6.231
14/2	17.542	10.115
14/4	2.215	9.190
16 (*)	221	2.184
TOTALE	51.229	44.727

(*) L'articolo 16 si riferisce all'applicazione del regolamento (CEE) n. 1463/70

EQUIPAGGI STRANIERI

Articoli	BELGIO		RF DI GERMANIA		REGNO UNITO		FRANCIA		ITALIA		PAESI TERZI	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
6	3	54	9	2	1	-	2	5	-	-	-	2
7/1	-	29	-	4	-	-	-	8	-	-	-	7
7/2	2	64	12	10	-	-	1	11	-	-	-	5
7/3	3	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
7/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
11/1	7	28	13	15	1	-	1	10	-	-	-	6
12	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14/1	29	24	22	10	3	1	2	4	1	2	2	4
14/2	13	65	32	34	3	2	2	1	20	-	-	4
14/4	2	-	2	-	-	-	-	23	-	-	-	2
16	1	43	4	8	-	-	-	7	-	1	-	-
TOTALE	60	307	104	89	9	3	10	69	21	3	2	30

- Regno Unito

Le infrazioni accertate nel 1975 e nel 1976, ripartite per articolo violato del regolamento e per paese di immatricolazione dei veicoli dei contravventori, sono elencate nelle tabelle che seguono:

EQUIPAGGI NAZIONALI

Articoli	1975	1976
Articolo 7: durata della guida	1	-
Articolo 8: interruzioni	2	-
Articolo 11: riposo giornaliero	2	-
Articolo 14/1: mancanza del libretto	34	22
Articolo 14/2: mancata tenuta del libretto	27	9
TOTALE	66	31

EQUIPAGGI STRANIERI

Articoli	B		D		DK		FR		IT		IRL		NL		PAESI TERZI	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Art. 6 (450 km)	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Art. 7 (dur. della guida)	2	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	-	-	1	-	-
Art. 11: (rip. giorn.)	1	1	-	-	-	-	1	2	-	-	2	-	-	2	-	-
Art. 14/1 (manc. libr.)	1	-	-	-	6	2	5	2	-	-	14	17	11	-	11	3
Art. 14/2 (mancata ten. del libretto)	-	-	1	-	4	-	10	1	2	-	4	7	4	1	6	2
TOTALE	5	1	1	-	10	2	19	6	2	-	21	24	15	4	18	-

EQUIPAGGI STRANIERI (seguito)

	TOTALE	
	1975	1976
Art. 6 (450 km)	3	-
Art. 7 (durata della guida)	5	2
Art. 11 (riposo giornaliero)	4	5
Art. 14/1 (mancanza del libretto)	48	24
Art. 14/2 (mancata tenuta del libretto)	31	11
TOTALE	91	42

- Irlanda

Mancano informazioni.

- Danimarca

Nel 1975 non sono state constatate infrazioni. Nel 1976 sono state rilevate 19 infrazioni al regolamento 543/69 nel settore dei trasporti di merci, commesse da cittadini danesi nell'ambito di trasporti internazionali; si tratta soprattutto di infrazioni all'articolo 14 (libretto individuale di controllo).

.../...

3. Sanzioni applicate

- Repubblica federale di Germania

1) Natura e numero delle sanzioni inflitte nel 1975 e nel 1976 a membri di equipaggi nazionali

Natura delle sanzioni	1975	1976
<u>Ammonizione orale</u>	(	7.998
(senza oblazione)	(	
<u>Ammonizione scritta</u>	(20.062	1.238
(senza oblazione)	(	
<u>Ammonizione con oblazione</u>		
a) nei confronti delle imprese	5.965	3.718
b) nei confronti dei membri dell'equipaggio	26.260	19.991
<u>Ammende</u>		
a) alle imprese	10.181	5.834
b) a membri dell'equipaggio	18.006	17.312
<u>Denunce</u>	132	3

2) Natura e numero delle sanzioni inflitte nel 1975 e nel 1976 a membri di equipaggi stranieri

Trasporti su strada di viaggiatori e di merci

Anno	Avvertimenti	Ammonizioni senza oblazione	Ammonizioni con oblazione	Ammende
1975	2.168	1.095	12.390	8.168
1976	2.698	503	13.991	9.633

Trasporti su strada di merci

Anno	Avvertimenti	Ammonizioni senza oblazione	Ammonizioni con oblazione	Ammende
1975	2.147	1.075	12.389	8.110
1976	2.691	492	13.991	9.591

Trasporti su strada di viaggiatori

Anno	Avvertimenti	Ammonizioni senza oblazione	Ammonizioni con oblazione	Ammende
1975	21	20	1	58
1976	7	11	-	42

Nel corso del 1975 sono stati multati (oblazioni e ammende) 5.965 imprenditori e 26.260 membri di equipaggi; nel 1976, 3.718 imprenditori e 19.991 membri di equipaggi.

Nel 1975 sono state sporte 132 denunce e nel 1976 tre.

- Belgio

Ripartizione dei verbali di contravvenzione nel 1975 e nel 1976 per i trasporti di merci e del seguito ad essi dato:

Articoli	Numero dei processi verbali		Archiviazioni		Conciliazioni		Assoluzioni		Condanne		Seguito sconosciuto	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
6	9	2	2	-	1	1	-	-	1	-	5	1
7	10	3	-	-	2	-	-	-	-	-	8	3
11 par. 1	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	-
14 par. 1	951	513	82	46	154	90	-	-	50	22	665	355
14 par. 2	310	124	4	3	61	21	-	-	9	9	236	91
14 par. 4	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
14 par. 7	45	3	-	-	-	-	-	-	-	1	45	2
14 par. 8	9	6	-	1	-	-	-	-	-	-	9	5
16	-	10	-	2	-	1	-	-	-	-	-	7
Allegato par. 4 (*)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
TOTALE	1.358	668	88	52	218	113	-	-	60	32	992	471

(*) Rapporto quotidiano o settimanale non firmato.

.../...

La tabella che segue contiene la ripartizione dei processi verbali stesi nel 1976 e del seguito dato agli stessi per quanto riguarda i trasporti di viaggiatori.

Articoli	Numero di processi verbali	Archiviati senza seguito	Transazioni	Assoluzioni	Condanne	Seguito sconosciuto
7	2	-	-	-	-	2
11 par. 1	4	-	-	-	-	4
14 par. 1	56	3	8	-	-	45
14 par. 2	13	1	-	-	-	12
14 par. 7	2	-	-	-	-	2
14 par. 8	-	-	-	-	-	-
15	1	-	-	-	-	1
TOTALE	78	4	8	-	-	66

- Francia

Ammende comminate dai tribunali francesi nel 1975

Ammende	Numero di ammende	%	% cumulate	Richiamo delle % cumulate per il 1974
fino a 12 FF	367	16	16	17
da 12 a 20 FF	23	1	17	23
da 21 a 30 FF	192	8	25	33
da 31 a 60 FF	628	27	52	62
da 61 a 100 FF	612	26	78	78
da 101 a 150 FF	146	6	84	90
da 151 a 200 FF	221	10	94	97
da 201 a 240 FF	83	4	98	98
più di 240 FF	57	2	100	100
TOTALE	2.329	100		

Si ricorda che gli importi esigui di talune condanne sono dovuti al fatto che molte ammende sono spesso comminate simultaneamente e che i tribunali ne tengono conto per stabilire l'importo di ciascuna condanna (sebbene, da un punto di vista strettamente giuridico il principio della confusione di pene non si applichi in materia di contravvenzioni).

La tabella seguente precisa il numero di sanzioni comminate dai tribunali francesi nel 1976.

1° Ammende penali

Importo in franchi	numero	%
meno di 40 FF	600	27,00
da 41 a 100 FF	384	17,30
da 101 a 160 FF	311	14,00
da 161 a 220 FF	723	32,60
più di 220 FF	202	9,10
TOTALE	2.220	100,00

2° Pene detentive

Numero	durata	natura dell'infrazione
1	6 mesi con condizionale	Superamento della du- rata giornaliera di guida - Incidente mortale -

- Italia

E' lecito supporre che l'entrata in vigore della legge 14 febbraio 1974, n. 62, soprattutto con le sanzioni da essa previste in caso di infrazione, abbia contribuito a generalizzare l'impiego dei documenti di cui agli articoli 14 e 15 del regolamento 543/69.

.../...

Se da un lato i libretti e i registri di servizio sono stati rilasciati in gran numero, dall'altro, essi non sono stati sempre compilati correttamente. Molto spesso sono state inflitte sanzioni amministrative; tuttavia, in taluni casi, si è ritenuto preferibile limitare l'azione degli ispettori ai chiarimenti e alle istruzioni necessari ai fini di un'applicazione corretta delle norme comunitarie.

- Lussemburgo

Le sanzioni applicate erano raccomandazioni orali e scritte; in caso di infrazione grave o di recidiva, sono stati trasmessi i processi verbali sommari alle autorità giudiziarie a fini istruttori.

Non è stata fornita invece alcuna precisazione circa il seguito dato a questi processi verbali:

- Paesi Bassi

Verbali redatti e resoconti di controllo (■) - trasporti di merci e di viaggiatori

Paese	P.V.		Resoconti di controllo		Infrazioni		Sanzioni in fiorini		P.V. archiviati	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Paesi Bassi	14.293	13.685	-	-	51.229	44.727	914.675	1177131	369	539
Belgio	13	35	29	23	60	307	305	1525	4	16
R.F. di Germania	4	6	41	26	104	84	30	205	3	4
Regno Unito	-	-	4	2	9	3	-	-	-	-
Francia	1	13	4	1	10	69	-	115	1	11
Italia	-	-	4	2	21	3	-	-	-	1
Paesi terzi	-	6	2	3	2	30	-	30	-	5
TOTALE	14.311	13.666	84	57	51.435	45.223	915.010	1179006	377	576

(■) Non applicate sanzioni.

Ai sensi dell'articolo 6 della legge sulla durata della guida (Gazzetta Ufficiale olandese 1936, 802), la sanzione relativa alle infrazioni ammonta a un massimo di 300 fiorini, o ad un mese di arresto; in caso di recidiva nei due anni successivi alla prima sanzione, la pena può raggiungere un massimo di 600 fiorini o due mesi di arresto.

Per quanto riguarda i trasporti di merci su strada, la tabella che segue contiene la ripartizione delle sanzioni per articolo violato, inflitte alle imprese olandesi.

Articolo	N° di processi verbali		N° di infrazioni registrate in processi verbali		Importe totale delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975 (fiorini)	1976 (fiorini)
6	42	33	110	70	6.275	2.670
7 par. 1	1	9	1	13	50	780
7 par. 2	11	30	49	115	660	2.825
7 par. 3	10	13	60	72	1.335	1.275
8	-	5	-	8	-	300
11 par. 1	32	59	50	79	2.560	5.430
14 par. 1	6.905	5.085	6.914	5.119	243.870	216.221
14 par. 2	3.498	1.655	9.711	6.274	162.805	87.955
14 par. 4	1.056	2.326	1.299	3.575	80.305	275.035
16	109	788	125	1.366	7.300	67.465
Altri articoli	2.339	3.250	31.646	27.433	393.730	490.995
TOTALE	14.003	13.253	49.965	44.124	898.890	1.150.951

Ripartizione per articolo violato delle sanzioni comminate alle imprese olandesi di trasporti di viaggiatori

Articolo	N° di processi verbali		N° di infrazioni registrate in processi verbali		Importo totale delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Trasporto regolare di viaggiatori						
12	-	1	-	2	-	50
14 par. 1	24	75	24	75	850	3.800
14 par. 2	32	44	60	93	1.055	2.305
14 par. 4	-	2	-	4	-	190
16	-	1	-	1	-	75
Altri articoli	16	3	656	9	3.975	520
TOTALE	72	126	740	184	5.880	6.940

Ripartizione per articolo violato delle sanzioni inflitte alle
imprese olandesi di trasporto di viaggiatori (seguito)

Articolo	N° di processi verbali		N° di infrazioni registrate in processi verbali		Importo totale delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Trasporto occasionale di viaggiatori						
7 par. 2	-	1	-	1	-	150.-
7 par. 3	-	1	-	1	-	150.-
11 par. 2	-	5	-	5	-	375.-
12	-	1	-	1	-	75.-
14 par. 1	114	59	114	59	3.705.-	2.580.-
14 par. 2	79	30	224	71	4.010.-	1.325.-
14 par. 4	-	69	-	95	-	7.675.-
16	-	20	-	23	-	1.210.-
Altri articoli	25	40	186	163	2.190.-	5.740.-
TOTALE	218	226	524	419	9.905.-	19.240.-

Le tabelle che seguono forniscono la ripartizione delle sanzioni comminate alle imprese olandesi di autotrasporti aventi sede all'estero.

Imprese olandesi con sede in Belgio (1975-1976)
Trasporto di merci

Articolo del regolamento	N° di processi verbali		N° di infrazioni registrate in processi verbali		Importo totale delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976
6	-	5 di cui 1 arch.	-	5	-	200
14 par. 1	113	36 di cui 3 arch.	123	36	3.610	2.565
14 par. 2	113	21 di cui 4 arch.	168	52	4.145	895
14 par. 4	2	1	2	1	75	150
15 par. 5	-	1	-	2	-	120
16	-	14 di cui 2 arch.	-	32	-	1.220
Altri articoli	27	6 di cui 1 arch.	167	17	2.710	1.225
TOTALE	255	84 di cui 11 arch.	460	145	10.540	6.375

Trasporto occasionale di viaggiatori

Articole del regolamento	N° di processi verbali		N° di infrazioni registrate in processi verbali		Totale proventi delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975 (HFL) (fiorini)	1976 (HFL) (fiorini)
14 par. 1	5	5	5	5	90	265
14 par. 2	3	1	6	1	80	archiv.
TOTALE	8	6	11	6	270	265

Sanzioni comminate per trasporti effettuati nei Paesi Bassi da parte di veicoli immatricolati all'estero

1) Imprese belghe - Trasporto di merci

Articolo del regolamento	N° di proc. verbali		Rapporti di controllo		N° di infrazioni registrate in verbali e in rapporti di controllo		Totale proventi delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14 par. 1	10	13	17	7	27	20	170.-	345.-
14 par. 2	2	9	7	9	12	64	110.-	300.-
16	-	3	-	4	-	18	-	150.-
Altri articoli	1	10	3	1	19	203	25.-	675.-
TOTALE	13	35	27	21	58	305	305	1.525.-

Trasporto regolare di viaggiatori

	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14 par. 1	-	-	1	1	1	1

.../...

2) Imprese tedesche - Trasporti di merci

Articolo del regolamento	N° di processi verbali e di rapporti di controllo				Totale delle infrazioni registrate nei proc. verbali e nei rapp. di controllo		Totale proventi delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (fiorini)	1976 (fiorini)
11 par. 1	-	-	-	1	-	1	-	-
14 par. 1	-	1	9	3	9	4	-	-
14 par. 2	3	-	4	7	10	32	30	-
14 par. 4	-	-	2	-	2	-	-	-
16	-	-	-	3	-	5	-	-
Altri articoli	1	5	10	6	38	36	-	205
TOTALE	4	6	25	20	59	78	30	205

<u>Trasporti occasionali di viaggiatori</u>								
7 par. 2	-	-	1	-	1	-	-	-
12	-	-	1	-	6	-	-	-
14 par. 1	-	-	10	4	10	4	-	-
14 par. 2	-	-	1	2	21	2	-	-
16	-	-	2	-	2	-	-	-
Altri articoli	-	-	1	-	5	-	-	-
TOTALE	-	-	16	6	45	6	-	-

3) Imprese francesi - Trasporti stradali di merci

Articolo del regolamento	N° di processi verbali e di rapporti di controllo				Totale delle infrazioni registrate nei proc. verbali e nei rapp. di controllo		Totale proventi delle sanzioni in fiorini (HFL)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14 par. 1	-	-	2	-	2	-	-	-
14 par. 2	-	-	1	1	1	1	-	-
14 par. 4	-	1	-	-	-	16	-	-
16	-	1	-	-	-	1	-	-
Altri articoli	1	11	1	-	7	51	-	F 115.-
TOTALE	1	13	4	1	10	69	-	F 115

4) Imprese di trasporto italiane - Trasporto di merci

Articoli del regolamento	N° di processi verbali e di rapporti di controllo				Totale delle infrazioni registrate nei proc. verbali e nei rapporti di controllo		Totale proventi delle sanzioni	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (fiorini)	1976 (fiorini)
14 par. 1	-	1	1	1	1	2	-	-
14 par. 2	-	-	3	-	20	-	-	-
16	-	-	-	1	-	1	-	-
TOTALE	-	1	4	2	21	3	-	-

5) Imprese di trasporto britanniche - Trasporto di merci su strada

Articoli del regolamento	N° di processi verbali e di rapporti di controllo				Totale delle infrazioni registrate nei proc. verbali e nei rapporti di controllo		Totale proventi delle sanzioni	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (fiorini)	1976 (fiorini)
14 par. 1	-	-	2	-	3	-	-	-
14 par. 2	-	-	1	-	3	-	-	-
Altri articoli	-	-	1	-	3	-	-	-
TOTALE	-	-	4	-	9	-	-	-

<u>Trasporti occasionali di viaggiatori</u>							
14 par. 1	-	-	-	1	-	1	-
14 par. 2	-	-	-	1	-	2	-
TOTALE	-	-	-	2	-	3	-

.../...

6) Imprese di trasporti di paesi terzi - Trasporti stradali di merci

Articoli del regolamento	N° di processi verbali e di rapporti di controllo				Totale delle infrazioni registrate nei proc. verbali e nei rapporti di controllo		Totale proventi delle sanzioni	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (fiorini)	1976 (fiorini)
14 par. 1	-	1	2	-	2	1	-	30
14 par. 2	-	2	-	-	-	2	-	-
Altri articoli	-	3	-	1	-	25	-	-
TOTALE	-	6	2	1	2	28	-	30
						<u>Trasporti occasionali di viaggiatori</u>		
14 par. 1	-	-	-	2	-	2	-	-
TOTALE	-	-	-	2	-	2	-	-

- Regno Unito

Ripartizione delle infrazioni commesse e delle sanzioni comminate nel 1975 e nel 1976.

Articoli del regolamento	Ammonizioni orali		Ammonizioni scritte		Divieti		Processi verbali		Totale proventi delle contravvenzioni in sterline	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Art. 6 (450 km)	3	-	-	-	-	-	4	1	-	20
Art. 7 guida cent.	-	-	-	-	-	-	20	3	110	60
" giornal.	2	-	-	-	3	2	7	17	25	50
" settim.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 8 (interr.)	-	-	2	-	-	-	2	-	25	-
Art. 11 (rip. giornal.)	-	-	2	-	4	6	5	11	72	145
Art. 12 (rip. settim.)	-	-	-	-	-	-	2	-	75	-
Art. 14 (mano. libr. ind. di contr. tenuta libr. ind. di contr. tenuta registro)	47	14	11	8	19	15	40	12	867	200
	49	8	3	3	3	5	98	61	1224	1190
	-	-	-	-	-	-	7	2	160	-
TOTALE	102	22	18	11	29	28	185	107	2558	1665

.../...

Casi portati in giudizio dalle autorità competenti per il rilascio delle autorizzazioni nel 1975 e 1976 e relativi soltanto ad operatori o imprese del Regno Unito. In essi sono comprese alcune infrazioni commesse nel 1974 e nel 1975, ma non passate in giudizio sino al 1975 e al 1976. Nel 1975 alcune infrazioni sono state riscontrate in occasione di controlli presso i locali delle imprese. In talune cause al conducente è stata imputata più di una categoria di infrazioni o infrazioni ripetute.

- Danimarca

Nel 1975 non è stata rilevata alcuna infrazione, per cui non sono state comminate sanzioni.

Le infrazioni constatate nel 1976 sono state sanzionate nei modi seguenti:

- a) 8 avvertimenti
- b) 8 ammende inflitte ai datori di lavoro (gestori). Importo delle ammende variabile da 200 a 600 corone danesi.
- c) 4 ammende inflitte ai conducenti. Importo delle ammende variabile da 100 a 200 corone danesi.

Un'infrazione ha comportato una sanzione per il gerente e per il conducente. Importo totale dell'ammenda: 4.900 corone danesi.

- Irlanda

Nessuna informazione disponibile.

.../...

III. Assistenza reciproca multilaterale fra Stati membri e comunicazione delle infrazioni

- Repubblica federale di Germania

Come negli anni precedenti, anche nel 1975 e nel 1976 il governo federale ha cercato di studiare con gli Stati limitrofi l'attuazione del regolamento (CEE) n. 543/69.

Le discussioni hanno avuto luogo nel corso di incontri bilaterali con rappresentanti del governo francese, svoltisi il 7 e l'8 novembre 1975 a Parigi, con il governo olandese, il 27 e 28 novembre 1975 a Münster, e con rappresentanti del governo austriaco, il 14 e 15 settembre 1976 a Vienna.

- Belgio

1. Assistenza reciproca (art. 18, paragrafo 2)

Negli anni 1975 e 1976, l'amministrazione dei trasporti ha trasmesso ai tribunali competenti 4 processi verbali, redatti da agenti francesi incaricati del controllo, a carico di membri di equipaggi belgi.

2. Comunicazione delle infrazioni (art. 18, paragrafo 3)

L'amministrazione dei trasporti ha trasmesso per informazione alle autorità competenti dei rispettivi Stati membri l'elenco dei processi verbali a carico di membri di equipaggi di veicoli immatricolati in quei paesi.

Detta amministrazione è stata informata delle infrazioni commesse dai cittadini belgi sul territorio della Repubblica federale di Germania e della Francia.

3. Comunicazione delle sanzioni

Non è stata fornita alcuna informazione circa le sanzioni inflitte negli Stati membri. Al servizio competente francese è stato comunicato quale è stato il seguito riservato ai processi verbali redatti dagli agenti francesi di cui al punto 1.

- Francia

La Francia ha comunicato ad ogni Stato membro le infrazioni commesse sul territorio francese dai cittadini di ciascuno di essi.

.../...

- Italia

Nessuna informazione disponibile

- Lussemburgo

Diverse infrazioni gravi sono state comunicate agli Stati membri.

- Paesi Bassi

In alcuni casi, i Paesi Bassi hanno fornito o ricevuto assistenza. Per quanto riguarda le infrazioni, i Paesi Bassi hanno inviato per il 1975 41 comunicazioni alla Repubblica federale di Germania e 26 per il 1976, ricevendo da tale paese nel 1975, un totale di 3.217 comunicazioni e nel 1976 un totale di 4.498.

Nel 1975, il Belgio ha inviato un totale di 260 comunicazioni e 84 nel 1976.

Nel 1975 la Francia ha inviato 2 comunicazioni.

Per quanto riguarda le sanzioni inflitte nel 1975, i Paesi Bassi hanno ricevuto 3.217 comunicazioni dalla Repubblica federale e nel 1976, 4.498.

- Regno Unito

Hanno luogo incontri saltuari con altri Stati membri. Le infrazioni ripetute dallo stesso operatore vengono trasmesse trimestralmente su di un formulario tipo agli altri Stati membri interessati.

- Danimarca

Nel 1975 non è stata trasmessa né ricevuta alcuna comunicazione di infrazione o di sanzione. Nel 1976 il Belgio ha trasmesso alle autorità danesi un caso di infrazione.

- Irlanda

Nessuna informazione disponibile.

.../...

IV. CONCLUSIONI E SUGGERIMENTI DEGLI STATI MEMBRI

1. Valutazione dell'applicazione delle disposizioni del regolamento

- Repubblica federale di Germania

Anche nel 1975 e nel 1976 sono state accertate gravi infrazioni, alle norme relative alla durata della guida, alle interruzioni di guida e al periodo di riposo. Si è trattato in particolare di infrazioni commesse da membri di equipaggi di Stati dell'Europa sud-orientale. Nella Repubblica federale di Germania si rileva invece una migliore osservanza delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada da parte delle imprese e dei membri degli equipaggi: a questo contribuiscono le misure di controllo. I membri degli equipaggi e gli imprenditori si sforzano di rispettare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 534/69. Le ammende loro comminate hanno indotto gli imprenditori a programmare i viaggi con più cura, per garantire l'osservanza delle norme da parte dei membri dell'equipaggio. In alcuni casi particolari sono stati assunti altri conducenti oppure sono state previste stazioni intermedie, con possibilità di turni o di pernottamento.

E' inoltre necessario prevedere misure di vigilanza ed elementi di informazione, per migliorare ulteriormente l'osservanza delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada.

In genere gli imprenditori e le organizzazioni economiche del settore dei trasporti si lamentano del fatto che l'osservanza delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 non sia controllata in modo uniforme e le infrazioni commesse non vengano sanzionate con la stessa severità. Questa situazione, a giudizio del governo federale, genera notevoli distorsioni della concorrenza.

- Belgio

Gli organismi incaricati del controllo continuano a constatare che soltanto le grandi imprese affiliate ad organizzazioni professionali possiedono una conoscenza esatta ed aggiornata delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69.

.../...

Sembra pertanto utile risalire al suggerimento formulato nelle precedenti relazioni: al fine di divulgare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 sarebbe auspicabile che in tutti gli Stati membri la patente di guida per un veicolo commerciale ad uso professionale venga rilasciata soltanto dopo il superamento di un esame sulla conoscenza delle principali disposizioni del suddetto regolamento.

Tenuto conto dell'aumento del numero dei controlli (+ 9% rispetto al 1975), si constata, per lo stesso periodo, una diminuzione del 40% circa del numero delle infrazioni rilevate. Tale evoluzione rispecchia verosimilmente una migliore conoscenza delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 nel settore dei trasporti su strada.

- Francia

Le conclusioni ed i suggerimenti formulati nella precedente relazione rimangono sempre validi (normalizzazione dei fogli di registrazione degli apparecchi di controllo - assimilazione degli strumenti di registrazione omologati a livello nazionale agli apparecchi di tipo comunitario per quanto concerne la natura ed il numero di documenti da produrre nel caso di trasporti internazionali).

- Italia

Dall'analisi dei dati in possesso delle autorità italiane, risulta che le disposizioni del regolamento sono state in gran parte rispettate durante l'anno trascorso, anche se occorre fare delle riserve per quanto concerne la tenuta dei registri di servizio e dei libretti di controllo individuali. L'introduzione graduale dei tachigrafi dovrebbe consentire di ovviare a tale carenza. E' indubbio che si potrebbe ottenere risultati migliori prendendo iniziative volte a diffondere la conoscenza delle disposizioni

.../...

del regolamento, soprattutto presso le piccole e medie imprese, organizzando l'azione degli agenti incaricati del controllo in modo da renderla costante e quindi efficace.

- Lussemburgo

Dall'elaborazione dell'ultima relazione per il periodo 1 gennaio 1974-12 dicembre 1974, sono stati osservati indubbi progressi nell'applicazione delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69, come testimonia il numero totale decrescente delle infrazioni riportate nelle relazioni per il 1975 e il 1976. Tale evoluzione positiva è dovuta soprattutto all'effetto dissuasivo prodotto dall'entrata in vigore del regolamento granducale del 23 dicembre 1972 che prevede sanzioni in caso di infrazioni alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69. Tuttavia sarà possibile fare una valutazione definitiva circa l'osservanza delle disposizioni del regolamento (CEE) soltanto dopo un periodo d'applicazione di diversi anni delle disposizioni del suddetto regolamento granducale.

- Paesi Bassi

Dai dati disponibili risulta che nel 1975 il 9%, e nel 1976 il 9,8% dei controlli hanno dato luogo a verbali di contravvenzione. Sul totale delle infrazioni accertate, il 53,5% nel 1975 e il 62% nel 1976 si riferiscono all'uso dello strumento di controllo, cioè il 48,7% nel 1975 e il 36% nel 1976 all'uso di libretto individuale di controllo (articolo 14/1 e 14/2), mentre il 4,8% nel 1975 e il 26% nel 1976 si riferiva all'uso del tachigrafo (articoli 14/4 e 16).

- Regno Unito

Il numero di veicoli controllati è aumentato da 12.000 nel 1974 a 15.000 nel 1975 ed è stato ancora notevole nel 1976, mentre il numero dei conducenti che fanno uso corretto del libretto di controllo è passato dal 98% nel 1974, al 99% nel 1975 e al 99,7% nel 1976. Il numero delle infrazioni seguite da procedimenti giudiziari è sostanzialmente il riflesso di fattori esterni piuttosto che di un aumento del numero

.../...

delle infrazioni commesse. In tali fattori rientrano il miglioramento dei metodi di raccolta dei dati per comprendere tutti i casi definiti nel corso degli anni nonché un'applicazione più rigorosa del regolamento dato che gli operatori hanno avuto il tempo di abituarvisi.

Queste cifre incoraggianti mostrano ancora una volta un livello elevato e crescente di osservanza del regolamento, sebbene occorra ricordare che il regolamento n. 543/69 è stato applicato, durante il suddetto periodo, soltanto ai trasporti internazionali, i quali rappresentano meno del 10% di tutti i trasporti.

- Danimarca

Poiché le disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69 sono applicabili ai trasporti internazionali soltanto dal 1975, non sembra ancora possibile procedere ad una valutazione globale della loro applicazione.

2. Difficoltà connesse all'impiego del libretto individuale di controllo nei trasporti internazionali

- Repubblica federale di Germania

Continuano a sussistere notevoli difficoltà al momento dell'entrata di veicoli dai paesi terzi. Poiché i membri dell'equipaggio, nella maggior parte dei casi, non hanno nessun documento che comprovi l'attività svolta, il controllo della durata della guida e del riposo è pressoché impossibile. Spesso la mancata osservanza delle norme risulta solo da un accurato interrogatorio del conducente (molte volte, con difficoltà di comprensione) o dai documenti stessi che si trovano a bordo del veicolo. La prevista ratifica dell'AETR in tutti gli Stati membri della Comunità europea servirà a far conoscere le norme sulla durata della guida e del riposo nei trasporti su strada agli imprenditori e ai membri degli equipaggi. L'entrata in vigore dell'AETR nella Comunità offre innegabili vantaggi nel campo della sicurezza dei trasporti su strada e del progresso sociale.

.../...

- Belgio

Per quanto concerne l'utilizzazione del libretto individuale di controllo nei trasporti internazionali, gli organismi incaricati di effettuare il controllo continuano a constatare che soltanto le grandi imprese affiliate ad organizzazioni professionali possiedono una conoscenza esatta ed aggiornata delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69.

- Francia

Per quanto riguarda l'impiego del libretto individuale di controllo, gli organismi incaricati di effettuare il controllo stesso constatano che soltanto le grandi imprese affiliate ad organizzazioni professionali possiedono una conoscenza esatta ed aggiornata delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69.

- Italia

L'esame globale dei dati consente di affermare che in linea di massima le disposizioni del regolamento 543/69 vengono rispettate sulla quasi totalità del territorio nazionale per quanto concerne l'impiego del libretto individuale di controllo nei trasporti internazionali.

- Lussemburgo

Non è stata formulata alcuna osservazione.

- Olanda

Nessuna nuova osservazione è pervenuta da parte di tale Stato membro.

- Regno Unito

Non sono state segnalate difficoltà per l'ispezione del libretto individuale di controllo.

- Danimarca

L'utilizzazione del libretto individuale di controllo non ha provocato difficoltà ai fini del controllo dei trasporti internazionali tra Stati membri.

.../...

3. Proposte di adattamento dello schema per il resoconto tipo

- Repubblica federale di Germania

Il governo federale non avanza alcuna proposta particolare su tale argomento.

- Belgio

Nessuna osservazione, per il momento, da parte del Belgio.

- Francia

Sembra possibile operare ancora alcune semplificazioni dello schema. Si potrebbe, ad esempio, sopprimere il punto in cui si chiede di rilevare separatamente le infrazioni a seconda che queste riguardino i trasporti di merci, i servizi regolari di viaggiatori o i trasporti occasionali di viaggiatori.

L'esperienza dimostra infatti che nessuno Stato membro dispone del dispositivo statistico necessario per distinguere tutti questi casi e che le informazioni parziali fornite da taluni paesi possono prestarsi ad interpretazioni discutibili.

- Italia

Nessuna osservazione è stata formulata al riguardo.

4. Proposte in merito alle misure che potrebbero essere ventilate per migliorare l'applicazione del regolamento (CEE) n. 543/69

- Repubblica federale di Germania

Il governo federale ritiene che si dovrebbero adottare altre misure di chiarificazione, che potrebbero utilmente essere diffuse sotto forma di "Note informative" sulle norme sociali nel settore dei trasporti su strada.

.../...

- Belgio

Gli organismi incaricati di effettuare il controllo continuano a constatare che soltanto le grandi imprese affiliate ad organizzazioni professionali hanno una conoscenza esatta ed aggiornata delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 543/69. Sembra pertanto utile riferirsi, in questa sede, al suggerimento formulato nelle relazioni precedenti. Allo scopo di divulgare le disposizioni del regolamento 543/69 sarebbe auspicabile che in tutti i paesi della Comunità la patente di guida per un veicolo commerciale ad uso professionale fosse rilasciata soltanto dopo il superamento di un esame sulla conoscenza delle principali disposizioni del regolamento.

- Francia

Le conclusioni ed i suggerimenti formulati nella precedente relazione rimangono sempre validi (normalizzazione dei fogli di registrazione degli apparecchi di controllo - assimilazione degli strumenti di registrazione omologati a livello nazionale agli apparecchi di tipo comunitario per quanto concerne la natura ed il numero di documenti da produrre nel caso di trasporti internazionali).

- Regno Unito

Il Regno Unito afferma che nell'analisi della Commissione emerge la necessità di una maggiore flessibilità. Se questa verrà raggiunta, il Regno Unito spera di mantenere lo stesso elevato livello di osservanza del regolamento nella sua applicazione alle operazioni di trasporto interne.

- Danimarca

Questo paese auspica una maggiore flessibilità delle norme da applicare.

A. INTRODUCTION

1. La Commission présente ci-après le sixième rapport global concernant l'application par les Etats membres du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, rapport qu'elle est tenue, en vertu de l'article 17 de ce même règlement, d'établir annuellement à l'intention du Conseil. Pour des raisons d'ordre technique, le présent rapport fait la synthèse des communications relatives aux exercices 1975 et 1976; il porte donc sur la période comprise entre le 1er janvier 1975 et le 31 décembre 1976.

2. Etant donné que le Danemark a arrêté, le 21 février 1975, des dispositions portant application du règlement communautaire aux transports internationaux et aux transports intérieurs et que l'Irlande a fait de même pour les transports internationaux le 1er décembre 1975, des données couvrant la période de référence sont également disponibles pour ces pays. Au Royaume-Uni et en Irlande, le règlement communautaire n'a pas été appliqué aux transports intérieurs durant la période de référence en raison des dispositions transitoires applicables à ces pays; c'est pourquoi les renseignements qu'ils ont communiqués se rapportent exclusivement aux transports internationaux.

3. L'annexe du rapport fournit un bref résumé des communications des différents Etats membres. La partie B contient la synthèse des communications, ainsi que des appréciations sur celles-ci; quant à la partie C, elle renferme les conclusions tirées sur la base des comptes rendus des Etats membres.

B. SYNTHESE ET APPRECIATIONS

Les données contenues dans les communications des Etats membres ne sont toujours pas homogènes, ce qui rend difficile une appréciation comparative sûre de la situation.

Sur le plan quantitatif, la valeur indicative du rapport se trouve renforcée par le fait que l'on dispose désormais de données plus précises de la part du Danemark et du Royaume-Uni, ces pays ayant arrêté les textes d'application appropriés. En ce qui concerne le Royaume-Uni, ces textes ne s'appliquent pour l'instant qu'aux transports internationaux. Quant à l'Irlande, elle n'a malheureusement fourni aucun renseignement.

Organisation du contrôle

Il convient de saluer la réorganisation administrative et l'amélioration du système de contrôle français, car il permettra une surveillance beaucoup plus efficace. En particulier, l'exploitation systématique et centralisée des feuilles d'enregistrement des appareils de contrôle, de même que les travaux sur l'exploitation automatique des feuilles d'enregistrement, sont du plus haut intérêt et devraient faire l'objet, en temps voulu, d'un échange d'expériences.

Il est regrettable que l'Irlande n'ait encore communiqué aucune donnée. En ce qui concerne l'Italie, il est dommage que le contrôle ne soit effectué qu'au siège de l'entreprise, ce qui fait que les véhicules étrangers échappent à tout contrôle sur le territoire italien.

Infractions et sanctions

En ce qui concerne les infractions constatées, les renseignements fournis par la plupart des pays permettent de penser que l'on essaye de veiller au respect du règlement et de sanctionner les infractions. Il reste à savoir

si cela est véritablement suffisant et si ce travail s'effectue de la meilleure façon possible.

Les données fournies par l'Italie et l'Irlande sont imprécises, voire inexistantes, ce qui exclut toute appréciation comparative. L'Irlande et le Royaume-Uni étaient autorisés, à titre transitoire, à n'appliquer les dispositions communautaires qu'aux transports internationaux. En raison du retard apporté dans la publication des textes d'application nationaux, le Danemark n'a fourni de documentation que pour 1976 et, là encore, uniquement pour les transports internationaux, de sorte qu'il n'est pas possible d'apprécier convenablement la situation de ce pays. Le Royaume-Uni a pris une initiative judicieuse consistant à communiquer, pour les transports internationaux, des données sur la totalité des véhicules visés par le règlement communautaire et qui effectuent des transports internationaux, et à comparer le chiffre obtenu avec le nombre d'infractions constatées lors des contrôles; c'est ainsi qu'en 1975 les infractions constatées ont porté sur 1 % de l'ensemble des véhicules soumis au règlement communautaire et qu'en 1976 ce pourcentage a été de 0,6 %. Toutefois, pour être tout à fait satisfaisants, ces chiffres auraient dû être accompagnés du nombre des véhicules qui avaient été contrôlés et n'étaient pas en infraction.

Les données françaises dénotent une tendance encourageante : en effet, l'introduction générale du tachygraphe et de la surveillance systématique par exploitation des feuilles d'enregistrement, outre qu'elle permet un contrôle plus rationnel et plus précis, entraîne une diminution du nombre des infractions. Les renseignements communiqués par la Belgique vont dans le même sens.

Infractions commises par des ressortissants non nationaux

Les données chiffrées communiquées par les différents pays ne permettent malheureusement pas d'établir une comparaison fiable. L'Italie ne dispose d'aucune donnée dans ce domaine et l'Irlande, on le sait, n'a fourni aucune espèce de renseignement; quant au Danemark, il n'était pas encore en mesure, durant la période de référence, d'effectuer des contrôles intensifs et de distinguer les infractions selon qu'elles étaient commises par des ressortissants nationaux ou non nationaux. De plus, la nature des documents fournis change d'une année sur l'autre, les données sont différentes d'un pays à l'autre et, en règle générale, les chiffres communiqués sont des chiffres absolus dont la valeur indicative est très faible.

Les sanctions appliquées

L'Italie, le Luxembourg et l'Irlande n'ont fourni aucune donnée quantitative à cet égard, ce qui, il faut bien le dire, est très regrettable. Le Danemark n'a appliqué aucune sanction en 1975 et en a prononcé quelques-unes en 1976. La situation est indiscutablement bien meilleure dans les autres Etats membres, à en juger d'après les indications fournies. Il faut cependant relever que seuls l'Allemagne fédérale et les Pays-Bas ont communiqué des données séparées en ce qui concerne les sanctions appliquées à des ressortissants non nationaux. Les lacunes et l'hétérogénéité des données fournies par certains Etats membres ne permettent guère de porter une appréciation précise. Une amélioration n'est possible sur ce plan que si tous les Etats membres fournissent des renseignements précis et détaillés, sur la base du compte rendu type.

Assistance mutuelle multilatérale et communication des infractions

L'assistance mutuelle entre Etats membres fait malheureusement peu de progrès et ne correspond pas encore à ce qui serait opportun ou souhaitable. L'Allemagne fédérale rend compte également de la coopération avec les pays tiers (Autriche). Dans l'ensemble, la situation est encore loin d'être homogène, ce qui s'explique peut-être en partie par le fait que l'urgence de l'action n'est pas la même d'un pays à l'autre. Il ne fait aucun doute que les Etats membres devraient, dans ce domaine, faire preuve de plus d'initiative.

C'est entre l'Allemagne fédérale, les Pays-Bas, la France et la Belgique que la coopération semble la plus étroite. Les Pays-Bas ont donné des chiffres précis; en ce qui concerne les sanctions appliquées, ils ont reçu de l'Allemagne fédérale 3.217 communications en 1975 et 4.498 en 1976. Si la communication mutuelle des infractions (plaintes, procès-verbaux) a fait des progrès notables, les échanges de renseignements concernant les sanctions prononcées par la suite ont été assez insignifiants. Seules l'Allemagne fédérale et la Belgique ont échangé de tels renseignements.

Conclusions et suggestions des Etats membres

- Application du règlement

Dans l'ensemble, en dépit des réserves formulées par certains Etats membres, on constate une amélioration en ce qui concerne le respect des dispositions communautaires. Une critique doit cependant être adressée à l'Italie qui, tout en faisant état d'une telle amélioration, omet de communiquer à la Commission les données sur lesquelles elle fonde son avis. Le Danemark a fourni des renseignements uniquement sur les transports internationaux; quant à l'Irlande, elle n'en a fourni aucun. D'après le Luxembourg, il faudra encore une assez longue période de rodage avant que l'on puisse porter une appréciation valable sur l'application du règlement.

Du côté de l'Allemagne fédérale, dont les expériences revêtent une importance particulière du fait de sa situation géographique et de la place qu'elle occupe dans les transports internationaux, on a encore une fois l'impression - et l'on s'en plaint - que le règlement est appliqué de façon très inégale dans les différents pays et par les ressortissants non nationaux circulant en République fédérale et que cette disparité concerne aussi bien les contrôles que les sanctions appliquées. L'Italie et la Belgique jugent nécessaire une meilleure information, surtout en direction des petites et moyennes entreprises; la Belgique pose à nouveau la question de savoir s'il ne faudrait pas, entre autres choses, exiger une certaine connaissance du règlement communautaire pour l'examen du permis de conduire.

Le gouvernement français estime qu'une normalisation et une définition plus précises des moyens de contrôle utilisés dans la Communauté amélioreraient sensiblement la qualité des contrôles et, partant, l'application du règlement.

- L'utilisation du livret individuel de contrôle

Devant l'utilisation progressive et générale du tachygraphe, cette question perd de son importance dans les transports communautaires. Elle en a encore pour les échanges avec les pays tiers où la situation, en ce qui concerne la tenue des livrets de contrôle et la possibilité de contrôles suffisants - notamment pour les véhicules provenant de l'Europe du sud-est - laisse encore beaucoup à désirer. L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), par son application générale non seulement dans tous les pays de la Communauté (1), mais aussi dans un très grand nombre de pays tiers, améliorera singulièrement les choses. A ce sujet, il faut constater que le règlement (CEE) n° 1463/70 imposant l'utilisation du tachygraphe n'a malheureusement pas encore été mis en application en Grande-Bretagne et en Irlande. Dans ce dernier pays du reste, la situation n'était pas du tout satisfaisante, le gouvernement irlandais n'ayant pas même prescrit l'usage du livret individuel de contrôle.

- Compte rendu type

Tous les Etats membres ne sont déclarés satisfaits du modèle de compte rendu.

- Propositions de mesures qui pourraient être envisagées pour améliorer l'application du règlement

Ce qui retient surtout l'attention, c'est la nécessité d'une meilleure information, auprès des entreprises et des équipages de véhicules, sur les dispositions communautaires; rappelons à ce propos l'intérêt de la distribution de feuilles de renseignement (Allemagne fédérale), ainsi que la suggestion consistant à exiger pour les examens la connaissance de certaines dispositions (Belgique). Rappelons aussi l'importance de la normalisation des feuilles de contrôle des tachygraphes et d'une certaine standardisation des appareils employés (France).

Enfin, la Grande-Bretagne, le Danemark et les Pays-Bas ont à nouveau mis l'accent sur l'importance que revêtent, d'une façon générale, les efforts visant à un assouplissement suffisant des dispositions communautaires, dans le sens exprimé par ces pays au sein du Conseil.

(1) En vertu du règlement (CEE) n° 2829/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, relatif à la mise en vigueur de l'AETR (JO n° L 334/11 du 24 décembre 1977), tous les Etats membres sont parties contractantes à l'exception de l'Irlande. Les dispositions de l'AETR sont applicables, avec effet à compter du 1er janvier 1978, à tous les véhicules immatriculés dans des pays tiers et circulant sur le territoire des pays de la Communauté.

C. CONCLUSIONS

Il faut malheureusement constater que la situation - variable d'un pays à l'autre - n'est pas conforme à ce qui serait souhaitable ni même, bien souvent, à ce qui serait nécessaire. La difficulté d'avoir une vue d'ensemble sérieuse permettant des comparaisons utilisables n'est pas seulement due à la grande disparité des données fournies par les différents pays, voire à l'absence totale de données dans certains cas; elle provient aussi du fait que le Royaume-Uni et l'Irlande ont encore limité aux transports internationaux l'application du règlement communautaire. Il faudrait aussi que quelques Etats membres améliorent sur certains points leurs textes d'application afin de mieux maîtriser la situation.

Le caractère transitoire de la situation présente, et les difficultés d'adaptation qu'elle comporte, se trouvent renforcés par l'introduction très large du tachygraphe comme moyen de contrôle et par la disparition du livret individuel de contrôle. Le déséquilibre de la situation tient aussi au fait qu'en Grande-Bretagne et en Irlande, le règlement (CEE) n° 1463/70 prescrivant l'introduction du tachygraphe n'a pas encore été mis en application. Du reste, la tenue de livrets individuels de contrôle n'a même pas été rendue obligatoire en Irlande jusqu'à présent, faute de dispositions nationales. Il faut absolument qu'à l'avenir, certains Etats membres fournissent des renseignements complets et détaillés au lieu de se contenter de remplir de manière totalement insuffisante le compte rendu type. Aussi longtemps qu'il ne sera pas satisfait à cette condition, il ne sera pas possible d'apprécier convenablement l'application des dispositions communautaires.

Etant donné que le règlement communautaire a été modifié sur quelques points et assoupli avec effet à compter du 1er janvier 1978 conformément aux souhaits exprimés par les Etats membres et que, par la même occasion, tous les transports en provenance ou à destination des pays tiers ont été placés sous le régime de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), la Commission espère qu'il en résultera des effets bénéfiques pour le respect des dispositions communautaires et pour les contrôles. Quoi qu'il en soit, la Commission oeuvrera pour sa part en faveur de l'amélioration de la situation dans ce domaine.

A cet effet, la Commission examinera avec des experts gouvernementaux la possibilité d'harmoniser dans une certaine mesure les différents systèmes nationaux des sanctions, au moins dans leurs effets pratiques, en vue d'éviter les disparités les plus flagrantes en cette matière. Il faudra ensuite examiner, de façon générale et cas par cas, comment il est possible d'améliorer la coopération entre les Etats membres en ce qui concerne l'assistance mutuelle multilatérale, qui n'en est encore qu'à ses débuts. La Commission essayera d'y contribuer de toutes ses forces.

A N N E X E

RESUME DES COMMUNICATIONS DES ETATS MEMBRES CONCERNANT

L'APPLICATION DU REGLEMENT (CEE) N° 543/69

POUR LA PERIODE ALLANT DU

1.1.1975 AU 31.12.1976

I. Organisation du contrôle

1. Organisation du contrôle sur le plan administratif

Les informations fournies par les Etats membres ne faisant pas de distinction entre

a) les contrôles sur route, et

b) les contrôles au siège de l'entreprise,

ces deux formes de contrôle ont été étudiées ensemble.

- République fédérale d'Allemagne

En république fédérale d'Allemagne, les autorités compétentes en 1975 et 1976 pour le contrôle de la mise en oeuvre des dispositions en matière sociale dans les transports par route sont les autorités désignées par les gouvernements des Länder (autorités de contrôle). En outre, l'office fédéral du transport routier des marchandises (BAG) est habilité à contrôler l'application des dispositions relatives à l'emploi et aux activités des équipages des véhicules routiers.

Le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 est effectué sous forme de contrôles au siège de l'entreprise, sur la route et aux frontières. Les contrôles effectués au siège de l'entreprise sont du ressort des inspections du travail nationales. Les contrôles sur la route et aux frontières sont effectués en collaboration étroite par la police, le BAG et les inspections du travail.

- Belgique

En 1975, tout comme en 1976, les contrôles sur le plan administratif ont été organisés de la même manière qu'en 1974. Cette organisation est décrite dans les deux premiers rapports.

- France

Comme pour 1974 et les années antérieures, le contrôle de l'application du règlement (CEE) n° 543/69 du 25.3.1969 a continué à être exercé en 1975 et 1976 à la fois sur route et au siège des entreprises ou établissements.

Son efficacité s'est cependant trouvée accrue par suite de l'habilitation de nouvelles catégories de fonctionnaires et agents de l'Etat, essentiellement les contrôleurs des transports terrestres et les agents des douanes, résultant de la loi n° 75-1335 du 31.12.1975.

Les contrôleurs nouvellement habilités, après avoir reçu la formation indispensable, sont devenus opérationnels au mois d'avril 1976.

Ce contrôle peut désormais être effectué par

- les inspecteurs du travail ;
- les contrôleurs des lois sociales en agriculture ;
- les inspecteurs des transports et les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports ;
- les fonctionnaires ou agents ayant qualité pour constater les infractions à la législation sociale dans les établissements soumis au contrôle technique du ministère de l'industrie et de la recherche ;
- les agents des douanes ;
- les agents ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions en matière de circulation routière.

Les Inspecteurs du Travail (Transports) et les Contrôleurs des Transports terrestres, lors des contrôles sur route agissent conjointement avec les membres des services de police et de gendarmerie mais ne disposent pas du pouvoir juridique d'imposer l'arrêt des véhicules.

Les contrôles en entreprises en 1976 ont comporté l'analyse manuelle de 80.000 enregistrements de chronotachygraphes. Les recherches visant à la mise au point d'un appareil de lecture automatique de ces enregistrements ont été poursuivies activement.

- Italie

Le contrôle de l'application des dispositions communautaires en cause relève de diverses administrations publiques. Il est effectué par les inspections du travail sous la forme de visites de contrôle effectuées aux sièges des entreprises de transport de marchandises et de voyageurs par route. Il n'y a donc pas de contrôle sur routes.

- Luxembourg

Le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 a été effectué principalement par l'inspection du travail aux sièges des entreprises ainsi que par le service du contrôle

des transports routiers sur la route. Le système de contrôle n'a pas subi de modifications depuis le rapport de 1973.

- Pays-Bas

Le système de contrôle n'a pas subi de modifications. Il est décrit dans les rapports précédents..

- Royaume-Uni

1. En Grande-Bretagne il existe 11 "Traffic Areas" (districts de circulation) (et un sous-district) placés chacun sous le contrôle d'un "Traffic Commissioner" (commissaire de la circulation).

Il s'agit des districts suivants :

- | | |
|------------------|----------------------|
| 1. Northern | 7. South Wales |
| 2. Yorkshire | 8. Western |
| 3. North Western | 9. South Eastern |
| 4. West Midland | 10. Metropolitan (※) |
| 5. East Midland | 11. Scottish |
| 6. Eastern | |

(※) Le grand Londres et certaines parties des comtés avoisinants.

2. Le secrétaire d'Etat au transport a nommé trois commissaires de la circulation pour chaque district de circulation, excepté pour le district métropolitain pour lequel il n'y a qu'un commissaire. Chaque "commissariat" de la circulation a la complète responsabilité de la délivrance des permis d'exploitation et du contrôle des transports voyageurs dans son district. Le président à temps plein de chaque service est également l'autorité qui délivre les permis d'exploitation pour les transports de marchandises dans son district.

3. Les contrôles sont effectués par les services des autorités chargées de délivrer les permis d'exploitation et par la police. Tous les mois, les districts de circulation communiquent au ministère des transports à Londres les rapports sur les contrôles effectués par les services des autorités chargées de délivrer les permis d'exploitation. Le ministère reçoit également des rapports trimestriels sur les actions consécutives au contrôle. Les rapports de contrôle ne mentionnent pas les sanctions prévues ni les autres mesures arrêtées par la police parce qu'il s'agit de domaines propres aux autorités policières, mais les déclarations de culpabilité sont communiquées aux autorités chargées de délivrer les permis d'exploitation en vue d'actions éventuelles à l'encontre des permis des intéressés.

4. En Irlande du Nord, le personnel du ministère de l'environnement (Irlande du Nord) et la police sont responsables du contrôle de la mise oeuvre des dispositions du règlement.

- Danemark

Comme aucune modification n'est intervenue en la matière, il est renvoyé au rapport pour 1974 (5e rapport). Le contrôle du respect des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 est assuré pour partie par la police et pour partie par la direction de l'inspection du travail. La police exerce le contrôle sur la route, et l'inspection du travail l'exerce dans les entreprises.

- Irlande

Aucune indication n'est fournie en la matière.

2. Agents chargés du contrôle et leurs pouvoirs

- République fédérale d'Allemagne

Le contrôle de l'emploi et des activités de l'équipage des véhicules routiers est effectué sur le territoire fédéral par environ 2.500 agents (police, BAG, inspection du travail), non à titre d'activité exclusive, mais dans le cadre de leurs autres compétences. Dans les inspections du travail nationales, 250 à 300 agents sont chargés de l'exécution de ces mesures de contrôle en plus des autres activités qui leur incombent. Les agents chargés du contrôle sont habilités à effectuer les recherches nécessaires et à sanctionner les infractions.

- Belgique

a) Inspection sociale

Nombre d'agents	Nombre d'effectifs dans le cadre théorique	Pouvoirs
126 inspecteurs et inspecteurs adjoints	132	voir les rapports précédents
213 inspecteurs et inspecteurs adjoints	244	voir les rapports précédents

b) Administration des transports

	Nombre d'agents	Nombre d'effectifs dans le cadre théorique	Pouvoirs
1975	52 contrôleurs et inspecteurs	61	voir les rapports précédents
1976	50 contrôleurs et inspecteurs	61	voir les rapports précédents

c) Gendarmerie nationale, douane et autres

Aucun chiffre disponible.

- France

Les corps des fonctionnaires ou agents de l'Etat dont l'action est orientée prioritairement sur les contrôles de l'application du règlement (CEE) n° 543/69 sont les suivants :

- Inspecteurs du Travail (Transports) : 40 fonctionnaires
- Contrôleurs des Transports terrestres : 230 agents.

Les membres de ces corps interviennent sur la route et dans les entreprises. Ces deux catégories de fonctionnaires lors des contrôles sur route agissent conjointement avec la police et la gendarmerie, car ils ne disposent pas du pouvoir juridique d'imposer l'arrêt des véhicules.

En outre, sur route exclusivement, 6.500 motocyclistes dépendant des services de Police et de la Gendarmerie participent activement au contrôle.

Les infractions constatées donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux dont sont saisies les juridictions compétentes (Tribunal de Police ou Tribunal Correctionnel).

Les officiers de Police Juridique ainsi que les agents ayant qualité pour constater les infractions à la réglementation sur la circulation routière ont la possibilité de prononcer l'immobilisation des véhicules dont les équipages sont en infraction aux règles sur les temps de conduite et de repos dans les transports routiers (art.R 278-10 du Code de la Route).

- Italie

Le contrôle de l'application des dispositions communautaires en cause relève en Italie de diverses administrations publiques. Il n'a pas été possible de préciser le nombre de personnes affectées à la surveillance, ni le nombre d'inspections effectuées.

- Luxembourg

Des indications détaillées se trouvent dans le rapport portant sur l'année 1973. Depuis lors, le système de contrôle n'a pas subi de modifications.

- Pays-Bas

Pas de modification intervenue depuis le dernier rapport. Het aantal controle-ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie zal op korte termijn aanzienlijk worden uitgebreid.

- Royaume-Uni

En 1975, les onze districts de circulation comptaient au total 250 contrôleurs de la circulation. Ces agents disposent de pouvoirs étendus pour inspecter l'état des véhicules et de leur cargaison, les poids des véhicules et tous les documents importants y compris les livres de bord et les permis et autorisations. Ces agents peuvent donner des avertissements et interdire la poursuite du transport dans certaines circonstances. Les infractions peuvent être communiquées aux commissaires de la circulation pour être sanctionnées par les tribunaux. Les contrôleurs de la circulation sont également autorisés à pénétrer dans les locaux des entrepreneurs afin de contrôler (entre autres) les rapports établis par les conducteurs et ils peuvent également, pour contrôler leur validité, comparer ces rapports écrits avec les feuilles de salaire ou tout autre document déterminant. Tout employé de police dispose des mêmes pouvoirs de contrôler et de vérifier les rapports des conducteurs et peuvent à chaque instant arrêter un véhicule et lui interdire de circuler.

En 1976, le secrétaire d'Etat a nommé 210 contrôleurs de la circulation chargés de contrôler que les véhicules destinés aux transports publics de voyageurs et aux transports de marchandises sont utilisés conformément aux normes de sécurité.

Il sont détachés auprès des onze districts de circulation et travaillent sous le contrôle et l'autorité des employés de l'autorité qui délivre les permis d'exploitation. A l'heure actuelle, il y a encore une trentaine de postes vacants pour des contrôleurs de la circulation.

Un groupe particulier de contrôleurs, dénommés "contrôleurs des véhicules", est chargé de contrôler l'état mécanique des véhicules affectés au transport de marchandises et au transport de personnes voyageant en groupe.

- Danemark

Le contrôle sur les routes est effectué par environ 600 membres de la police de la sûreté.

Le contrôle dans les entreprises est effectué par environ 180 inspecteurs de l'inspection du travail.

- Irlande

Aucune information n'a été fournie.

3. Méthodes de contrôle (lieu et fréquence des contrôles

- République fédérale d'Allemagne

Sur la route, les contrôles sont effectués par la police, le BAG et les services de l'inspection du travail, en partie dans le cadre de la surveillance normale du trafic, en partie dans le cadre de contrôles particuliers.

Lors des contrôles périodiques, qui sont effectués au siège de l'entreprise, les documents portant sur une plus longue période (livret de contrôle individuel, feuilles d'enregistrement des tachygraphes et des appareils de contrôle) sont vérifiés. D'autres documents utiles pour déterminer le degré d'emploi et d'activité sont également examinés. Aux contrôles nominaux s'ajoutent des contrôles spéciaux et des vérifications sélectives en fonction des indications, réclamations et informations reçues. Dans ce cas, les membres de l'équipage et les personnes responsables de leur embauche sont normalement entendus.

En 1975, 82.613 contrôles ont été effectués au total. Sur ce nombre, 11.784 ont été effectués au siège des entreprises et 70.829 sur les routes.

En 1976, 63.945 contrôles ont été effectués au total, sur lesquels 11.083 au siège des entreprises et 52.862 sur la route.

- Belgique

a) L'Inspection sociale a procédé en 1975 à 387 contrôles effectués au siège des entreprises.

L'abandon du contrôle sur route par les services de l'Inspection sociale est dû à la pénurie d'inspecteurs. Les contrôles se font lors de l'exécution d'autres missions qui résultent de l'activité normale de l'Inspection sociale qui est l'organe répressif normal d'une trentaine d'autres lois pénales.

Elle a procédé en 1976 à 853 contrôles au siège des entreprises dont 480 pour les transports de marchandises et 373 pour les transports de personnes, et à 4 contrôles routiers.

b) Les agents de l'Administration des Transports ont effectué en 1975 environ 8.000 contrôles, dont 7.000 pour les transports de marchandises et 1.000 pour les transports de voyageurs.

Ils ont effectué en 1976 à peu près 8.300 contrôles, dont 7.200 pour les transports de marchandises et 1.100 pour les transports de voyageurs.

c) La gendarmerie nationale, douane et autres : Aucun chiffre disponible. Compte tenu de l'effectif des agents chargés du contrôle routier, le nombre de contrôles s'élève à plusieurs milliers par an.

- France

1.a. Contrôle sur route : méthode

Le contrôle sur route demeure prioritairement axé sur l'utilisation correcte des dispositifs de contrôle manuscrit (livret individuel) et mécanique (chronotachygraphe), et sur le respect des normes conditionnant directement la sécurité de la circulation routière à l'occasion du transport en cours, à savoir : durée maximales de conduite continue et journalière ; temps minimum de repos journalier.

Dans cet esprit, les arrêtés interministériels du 16 juin 1976 (déjà mentionnés au rapport 1975), pris conformément aux dispositions de l'article 17-6 du règlement (CEE) n° 1463/70 ont réduit à deux jours, pour le trafic national, la période précédant le moment d'un contrôle sur route pour laquelle les membres d'équipage utilisant un chronotachygraphe homologué sont tenus de justifier leur activité.

1.b. Contrôles au sein des entreprises : méthode

Les opérations sur une plus longue durée (durée de conduite hebdomadaire, par période de 14 jours, les repos hebdomadaires) se font directement par les contrôles en entreprises.

L'exploitation des disques prélevés dans les conditions indiquées ci-dessus, par séries homogènes portant sur une période de deux semaines consécutives pour un même conducteur, a permis à l'administration de vérifier le respect de l'application de l'ensemble des normes imposées par le règlement n° 543/69 du 25 mars 1969 et de faire dresser les procès-verbaux de constat en cas d'infraction par le service de l'Inspection du Travail (Transports).

2.a. Contrôles sur route de membres d'équipages nationaux et non nationaux - fréquence

1975 : L'Inspection du Travail a procédé à 3.367 contrôles de membres d'équipages français et 16 contrôles de membres d'équipages non nationaux.

1976 : L'Inspection du travail, les contrôleurs des transports terrestres, la police et gendarmerie ont effectué 62.567 contrôles de membres d'équipages français et 8.153 contrôles de membres d'équipages non nationaux.

2.b. Contrôles en entreprises - fréquence

1975 : L'Inspection du travail mentionne le nombre de 5.411 contrôles en entreprises, dont 2.700 à la suite de prélèvements de disques.

1976 : L'Inspection du travail, en collaboration avec d'autres instances (cfr. 2 a) a procédé à 6.380 contrôles en entreprise. Ces contrôles comportent également l'analyse manuelle de 80.000 enregistrements de chronotachygraphes.

- Italie

Selon les renseignements italiens en 1975, les contrôles se sont effectués principalement et en 1976 exclusivement au siège des entreprises.

En raison d'une pénurie de personnel qui doit encore se consacrer à d'autres activités, la fréquence des contrôles n'est pas la même dans toutes les régions. Toutefois, à la demande des travailleurs ou à la suite de communications par les organisations syndicales, des contrôles ont été effectués et dans de nombreux cas répétés à plusieurs reprises au cours d'une même année.

- Luxembourg

Des contrôles ont été effectués au siège de l'entreprise au moins 2 à 3 fois par an. Les vérifications ont été opérées aux frontières et sur la route, de façon périodique.

- Pays-Bas

Contrôles effectués par des agents de l'inspection nationale des transports :

Ces agents exercent régulièrement et individuellement des contrôles sur route.

En outre, chaque district de l'inspection nationale des transports effectue une fois par mois un contrôle sélectif, le cas échéant en collaboration avec d'autres services d'inspection. Tous les trimestres, un tableau est établi à cet effet mentionnant la date et le lieu du contrôle et les services qui y prêtent leur concours. Il convient de mentionner aussi les contrôles exercés régulièrement en collaboration avec la police nationale sur les transports routiers lourds, la police nationale se chargeant de la partie technique et l'inspection des transports de la partie administrative. En 1975, le nombre total de contrôles a été d'au moins 160.000 et en 1976 de 140.000.

Outre les contrôles au siège des entreprises consécutives à la constatation d'infractions sur la route, les agents de l'inspection des transports ont effectué des visites approfondies au siège des entreprises, une cinquantaine en 1975 et environ 90 en 1976; ces visites ont donné lieu à un procès-verbal.

- Royaume-Uni

En moyenne, les districts de la circulation organisent deux fois par semaine des contrôles de véhicules sur des tronçons de routes en coopération avec la police. Dix à quinze pour cent au moins des véhicules sont également contrôlés à leur entrée au Royaume-Uni dans le port d'entrée. Le nombre de véhicules soumis au règlement (qui ne s'applique qu'aux transports internationaux) qui ont été examinés matériellement par le personnel des districts de la circulation s'élève à 15.000 véhicules environ pour 1975 et à 13.000 véhicules environ pour 1976.

Répartition du nombre de véhicules nationaux et non nationaux contrôlés
en 1975 et en 1976

RU		B		RFA		D		FR		IT		IRLANDE	
1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
4975	5758	650	432	702	643	545	285	3605	2354	269	170	405	392

LUX		PB		PAYS TIERS		TOTAL	
1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14	10	2044	1817	1768	1161	14977	13022

La mise en oeuvre de la loi sur les horaires des conducteurs en Grande-Bretagne comprend également des contrôles "silencieux" ou invisibles effectués sur les mouvements de véhicules par des contrôleurs de la circulation. Des observations de temps et de lieu sont effectuées régulièrement sur les mouvements des véhicules et les informations qui en résultent sont, si nécessaire, recoupées par la suite avec les rapports adressés par les conducteurs à leur entreprise, ce qui permet de détecter des différences et des infractions. En 1975, environ 66.000 observations de ce type ont été effectuées, qui ont abouti à 45.000 visites à des sièges d'entreprise et, en 1976, 54.000 observations ont été effectuées qui ont abouti à 37.000 visites à des sièges d'entreprises. Cette méthode de contrôle est actuellement utilisée au niveau national et elle continuera à l'être si le règlement 543/69 ou un règlement ultérieur s'applique aux entreprises du Royaume-Uni effectuant des transports nationaux comme à celles effectuant des transports internationaux. Cette méthode est un important auxiliaire de l'inspection physique des véhicules. Les policiers utilisent les mêmes procédures de contrôle "silencieux" sur la même échelle.

A l'heure actuelle, cet important auxiliaire de l'examen physique des véhicules n'est utilisé que dans les transports nationaux. Il continuera à être utilisé si le règlement actuellement en vigueur ou un règlement ultérieur est appliqué au Royaume-Uni aux transports nationaux comme aux transports internationaux. La police coopère également en fournissant des informations sur les mouvements de véhicules.

- Danemark

Comme aucune modification n'est intervenue en la matière depuis le rapport pour l'année 1974 (5e rapport), il y a lieu de se référer à ce dernier.

- Irlande

Il n'a été fourni aucune information.

II. Infractions et sanctions

1. Nombre d'infractions aux dispositions du règlement

- République fédérale d'Allemagne

Le nombre total d'infractions aux dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 constatées s'élève pour 1975 à 78.200 environ, dont 75.000 environ dans le secteur du trafic marchandises et 3.200 environ dans le secteur du trafic voyageurs.

Sur les 78.200 infractions, 32.700 environ concernent les dispositions sur le temps de travail et 42.300 environ les dispositions relatives aux preuves d'activité.

Le nombre total d'infractions constatées contre les dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 s'élève pour 1976 à environ 49.600, dont 48.000 environ dans le secteur des marchandises et 1.600 environ dans le secteur voyageurs.

Sur les 49.600 infractions, 19.700 environ concernent les dispositions relatives au temps de travail et 29.900 environ concernent les dispositions relatives aux preuves d'activités.

La diminution du nombre des infractions de 1976 par rapport à 1975 peut s'expliquer par la diminution du nombre de contrôles.

- Belgique

a. Remarques préliminaires

1. En 1975 et en 1976, les contrôles routiers ont été opérés par les contrôleurs de l'administration et par la gendarmerie; les contrôles au siège des entreprises ont été effectués par l'Inspection sociale.

2. Afin d'expliquer la grande disproportion entre le nombre d'infractions constatées et le nombre de pro justitia, il convient de rappeler que les inspecteurs et contrôleurs ont le droit de donner des avertissements et sont dispensés de signaler systématiquement toute infraction constatée à l'autorité

judiciaire. Cette prérogative voulue par l'article 17.2 de la Convention internationale n° 81 relative à l'Inspection du Travail est confirmée par l'article 4 de la loi du 16 novembre 1972 sur l'Inspection du Travail (parue au Moniteur belge du 8 décembre 1972).

3. Les rapports précédents ont expliqué pourquoi un temps assez long s'écoule entre la date du pro justitia et la date de l'éventuelle condamnation. Ces mêmes rapports constatent que le relevé des procès-verbaux établis au cours d'une année et des suites y données connues au moment où les relevés du présent rapport doivent être arrêtés ne reflète qu'imparfaitement la situation réelle des sanctions infligées.

b. Transports de marchandises

Nombre d'infractions constatées en 1975 et 1976

	1975	1976
a) limitation de la distance (450 km) (art. 6)	9	17
b) durée de la conduite (art. 7)		
conduite continue	10	7
conduite journalière	9	18
conduite hebdomadaire	0	3
c) Interruption de la conduite (art. 8)	4	4
d) Repos journalier (art. 11)	23	11
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	0	7
f) Livrets de contrôle (art. 14 et annexes)		
art. 14 - 1:		
membres d'équipage non porteurs de livrets	951	512
art. 14 - 1 (annexe): livrets non remis	6	0
art. 14 - 2: livrets pas ou mal tenus	310	182
art. 14 - 4 : absence de tachygraphe	-	7
art. 14 - 7 : registres non tenus	45	45
art. 14 - 7 : registres mal tenus	22	26
Non conservation des livrets (art. 14 - 8)	9	22
Annexe 4 : rapport hebdomadaire non signé	1	1
g) Contrôles des services réguliers (art. 15)		
non établissement de l'horaire de service	1	8
non établissement du registre de service	3	3
Obligation pour chaque membre de l'équipage d'être porteur d'une copie de l'horaire de service et du registre de service	0	0
h) tachygraphe européen (art. 16)	-	10
TOTAL	1403	883
	=====	=====

c. Transports réguliers de personnes

En 1975, 19 contrôles et en 1976, 216 contrôles ont été effectués par l'Inspection des lois sociales dans des entreprises belges. Ils ont permis de constater les infractions suivantes :

	1975	1976
(Article 6) Limitation de la distance (450 km)	-	15
(Article 7) Durée de conduite hebdomadaire :	-	1
(Article 15) Horaire de service non établi :	1	5
(Article 15) Registre de service non établi :	2	6
TOTAL	3	27

A la suite de ces infractions, aucune sanction n'a été proposée en 1975 par pro justitia. En 1976 cependant un seul pro justitia a été dressé relevant une infraction à l'article 15. La suite réservée à pro justitia restait toujours inconnue au 31.12.1976.

d. Transports occasionnels de personnes

Les contrôles routiers effectués en 1975 et 1976 ont permis de constater les infractions ci-après :

	1975
a) limitation de la distance (450 km) (art. 6)	0
b) Durée de la conduite (art. 7) (1 B)	1
c) Interruption de la conduite (art. 8)	0
d) Repos journalier (art. 11) (4 B)	4
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	0
f) Livret de contrôle (art. 14 et annexes)	
- art. 14 - 1 (annexe) : livret non remis (4 B)	4
- art. 14 - 1 : pas de livret (dont 49B, 10D, 14F, 5NL, 1 I, 5GB, 3L)	87
- art. 14 - 2 : livret pas ou mal tenu (dont 24B, 1L, 1I, 3NL)	29
- art. 14 - 7 : registres non ou mal tenus (1B)	1
- art. 14 - 8 : non conservation de livrets (1B)	1

Total pour 1975 : 127.

Les 23 contrôles effectués en 1975 dans des entreprises ont permis de constater les infractions suivantes :

Art. 14 - 7 : Registre non tenu :	2
Art. 14 - 7 : Mauvaise tenue du registre :	<u>3</u>
TOTAL :	5
	===

Aucune de ces infractions n'a été relevée par pro justitia.

Pour 1976, les contrôles effectués sur la route et dans les entreprises ont relevé les infractions ci-après :

	1976
a) Limitation de la distance (450 km) (art. 6)	4
b) Durée de la conduite (art. 7)	3
c) Interruption de la conduite (art. 8)	0
d) Repos journalier (art. 11)	4
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	0
f) Livret de contrôle (art. 14 et annexes)	
- art. 14 - 1 (annexe) : livret non remis	1
- art. 14 - 1 : pas de livret	56
- art. 14 - 2 : livret pas ou mal tenu	25
- art. 14 - 7 : registres non ou mal tenus	16
- art. 14 - 8 : non conservation de livrets	3
TOTAL :	<u>112</u>
	=====

- France

Ce pays a fourni pour 1975 des chiffres sur les infractions constatées par l'Inspection du Travail et des chiffres résultant des prélèvements de disques effectués en entreprise au cours du dernier trimestre de 1975.

1. Contrôle des membres d'équipages français

Nombre d'équipages contrôlés :	8778
dont : 3367 sur route et 5411 en entreprises	
Infractions constatées aux règl. 543/69 et 1463/70	35182
dont 24743 au règlement 543/69	

Infractions relevées par PV 5.915
 A ce chiffre il convient d'ajouter 10.835 infractions relevées
 par P.V. par la gendarmerie
 Nombre de P.V. dressés 1.026

2. Contrôle des membres d'équipages non nationaux

Nombre d'équipages contrôlés : 16
 Nombre d'infractions relevées 6
 Nombre de P.V. 5

Les chiffres pour 1976 sont les suivants :

1. Contrôles sur route axés sur l'utilisation correcte des
 dispositifs de contrôle manuscrit (livret individuel) et mécanique
 (chronotachygraphe) et sur le respect des durées de conduite et du
 temps de repos

- Nombre d'équipages français contrôlés : 62.567
 - Nombre d'infractions constatées : 16.553
 - Nombre de P.V. dressés 2.569
 - Nombre d'équipages non nationaux contrôlés 8.153
 - Nombre d'infractions constatées 1.663
 - Nombre de P.V. dressés 149

2. Contrôles en entreprise

Infractions constatés au règl. 543/69 46.128
 Infractions constatés au règl. 1463/70 (tachygr.) 14.433
 à la suite de l'exploitation des disques

- Italie

Pas d'informations disponibles.

- Luxembourg

En 1975 il a été relevé 8.288 infractions et 8.166 en
 1976 réparties comme suit :

	1975	1976
a) Limitation de la distance (art. 6) :		
450 km	2.409	2.115
b) Durée de conduite (art. 7) §§ 1 et 2	3.201	3.607
art. 7 § 3	131	149
c) Interruptions de la conduite (art.8)	1.347	1.243
d) Repos journalier (article 11) transp.mar.	943	866
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	33	29
f) Livret de contrôle (art. 14)	224	157
	8.288	8.166

- Pays-Bas

Articles du règlement	Transports de marchandises		Transports de voyageurs		Transports occasionnels	
	1975	1976	1975	1976	1976	1976
6	6.540	4.029	-	-	-	-
7/1	1.406	1.898	20	-	3	2
7/2	8.328	5.437	-	1	1	14
7/3	1.199	736	26	1	20	4
7/4	254	80	-	-	2	-
8	1.171	92	-	-	-	8
11/1	4.695	4.896	-	-	-	-
11/2	-	-	164	4	44	28
12	25	19	20	2	21	17
14/1	7.284	6.113	27	79	128	84
14/2	16.781	10.007	483	94	348	120
14/4	2.219	9.086	-	5	-	124
16	222	2.216	1	1	3	26
TOTAL	50.124	44.609	741	187	570	427

- Royaume-Uni

Pendant les années 1975 et 1976, le règlement 543/69 n'a été appliqué au Royaume-Uni qu'aux transports internationaux en vertu du paragraphe 1 de la partie III de l'annexe VII du traité d'adhésion. Sur le total de 14.977 véhicules soumis au règlement et inspectés par des contrôleurs de la circulation au cours de 1975, 157 véhicules (1 %) se trouvaient en infraction au règlement. Au cours de 1976, 13.022 véhicules soumis au règlement ont été inspectés par des contrôleurs de la circulation. Sur ce nombre, 73 (0,6 %) étaient en infraction au règlement. Comme pour les années précédentes, ces infractions consistaient le plus souvent dans le fait que l'équipage n'était pas porteur du livret individuel de contrôle ou dans la mauvaise tenue du livret. Les affaires portées devant les tribunaux par les commissaires de la circulation pour les années 1975 et 1976 concernaient uniquement des entrepreneurs du Royaume-Uni. Elles comprenaient certaines infractions commises en 1974 et en 1975 mais qui n'ont pas été portées devant les tribunaux avant 1975 et 1976 et des infractions décelées à la suite de contrôles effectués au siège des entreprises. Dans un certain nombre de cas, le conducteur était accusé de plusieurs catégories d'infractions ou d'infractions répétées.

Au total 82 infractions à l'article 14 § 1 ont été constatées pour 1975 et 46 pour 1976; 58 infractions à l'article 14 § 2 ont été constatées en 1975 et 20 en 1976.

- Danemark

Les dispositions danoises rendant le règlement applicable aux transports internationaux sont entrées en vigueur le 21.2.1975. Il n'a pas été constaté d'infractions aux dispositions du règlement au cours de 1975 et aucune sanction n'a été appliquée au cours de cette année.

En 1976 cependant, le nombre d'infractions aux dispositions du règlement s'élève à 19. Elles ont été commises par des ressortissants danois dans le cadre des transports internationaux à l'encontre de l'article 14 (livret individuel de contrôle).

Le règlement n'est applicable aux transports nationaux que depuis le 1er février 1977. Il sera possible de donner des indications sur la nationalité des auteurs des infractions constatées, étant donné que la formule sur laquelle la police fait rapport à l'inspection du travail et à la direction des transports routiers sur les infractions constatées, comprend des rubriques relatives à la nationalité tant du conducteur et du convoyeur que du propriétaire/exploitant du véhicule.

En outre, la direction des transports routiers, qui est également informée des infractions, peut retirer les autorisations de transports à la suite d'une infraction. La direction des transports routiers informe la direction de l'inspection du travail des mesures qu'elle prend.

En vertu de l'article 4 de l'arrêté n° 41 du Ministère du travail, du 21.2.1975, concernant la protection des travailleurs dans les transports internationaux routiers effectués à l'intérieur des Communautés européennes, les infractions constatées peuvent être punies d'une amende, si les dispositions législatives en vigueur ne prévoient pas une peine plus lourde. Les infractions possibles d'une sanction sont notifiées à la direction de l'inspection du travail par la formule de rapport évoquée ci-dessus.

- Irlande

Pas d'informations disponibles.

2. Importance des infractions commises respectivement par les ressortis-
sants nationaux et non nationaux

- République fédérale d'Allemagne

Le nombre total des infractions constatées contre les dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 s'élève pour 1975 à 78.200 environ dont 75.000 environ dans le trafic marchandises et 3.200 environ dans le trafic voyageurs.

Sur les 78.200 infractions, 32.700 environ concernent les dispositions relatives au temps de travail et 42.300 environ les dispositions relatives aux preuves d'activités.

Pour 1976, le nombre total des infractions constatées contre les dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 s'élève à 49.600 environ, dont 48.000 environ concernent le trafic marchandises et 1.600 environ le trafic voyageurs.

Sur ces 49.600 infractions, 19.700 environ concernent les dispositions relatives au temps de travail et 29.900 environ les dispositions relatives aux preuves d'activités.

Parmi les infractions concernant les dispositions relatives au temps de travail, les plus nombreuses concernent les dispositions relatives à la durée journalière de conduite et au temps de repos journalier.

Le tableau ci-dessous retrace la nature et le nombre des infractions commises à l'encontre du règlement 543/69 réparties par nationaux et non-nationaux.

Articles du Règlement	TRAFFIC MARCHANDISES				TRAFFIC VOYAGEURS							
					TRANSPORTS REGULIERS				TRANSPORTS OCCASIONNELS			
	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 5	1 9 7 6
	N (±)	NN (±)	N	NN	N	NN	N	NN	N	NN	N	NN
Art. 6:lim.dist. 450 km	4.630	1.118	992	42	1	-	-	-	3	3	-	2
Art. 7 § 1 : dur.cond.: 4 h	5.608	1.637	3324	275	-	1	-	-	144	144	97	26
Art. 7 § 2 : dur. journ.cond.	6.041	1.791	5512	195	2	1	4	-	16	23	1	5
Art. 7 § 3 : dur. journ.cond. 2 x 9 h sem.	1.112	231	783	39	-	-	-	3	193	223	158	25
Art. 7 § 4: dur. cond.sem. 48 h/sem ou 72 h/2 sem.	653	68	268	2	-	-	-	-	7	22	-	-
Art. 8 : Intern. cond.	2.287	661	2282	136	15	-	-	-	71	78	67	20
Art. 11 : Exp. j. tr/march.	5.966	2.408	4757	251	3	-	-	-	-	-	2	7
Art. 11 : Exp. j. tr/pers.	-	-	-	-	5	-	-	-	224	161	195	24
Art. 12 : Exp. j. tr/pers.	180	41	67	2	30	-	-	-	10	12	18	1
Art. 14 § 1 : Intern. contr.	15.256	2.540	4964	208	2	4	-	-	215	301	236	68
Art. 14 § 2 : Intern. contr.	18.848	3.889	21851	2113	7	-	-	-	863	326	454	105
Art. 15 § 1 : Serv. pers. Contr.	27	7	4	24	41	10	-	-	-	-	-	-
Art. 15 § 2 : Serv. pers. Pers.	29	4	7	1	46	34	37	-	-	-	-	-
TOTAL	60.637	14395	44811	3288	152	50	41	3	1746	1263	1228	283
=====												
(±) N = nationaux												
(±) NN = Non-nationaux												

En 1975 et 1976, la majorité des infractions réside dans le fait que les preuves d'activités prescrites (livrets de contrôle individuels, copie de l'horaire de la ligne, extrait du registre de l'entreprise, feuilles d'enregistrement des appareils de contrôle) n'était pas en la possession du conducteur ou que les inscriptions requises manquaient, ou bien qu'elles étaient incomplètes ou inexactes.

- Belgique

1. Transport de marchandises

a) Infractions constatées en 1975 et en 1976 pour des non nationaux

Articles	DK		NL		L		D		I		F		TOTAL	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Art. 6 : Limit. distance 450 km	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	4	-
Art. 7 : Durée de cond. continue	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	6	-	7	-
journalière	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
hebdomadaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 8 Interruptions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 11 : Repos journal.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	3	-
Art. 12 : Repos hebd.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 14.1 Absence de livret.	1	-	22	6	5	1	2	2	4	2	26	4	60	15
Art. 14.2 Livrets pas ou mal tenus	-	-	7	-	-	-	-	-	7	5	18	3	32	8
TOTAL	1	-	30	6	5	1	2	2	13	7	55	7	106	23

b) Infraction constatées en 1975 et en 1976 pour des nationaux

	1975	1976
a) Limitation de la distance (450 km) (art. 6)	5	17
b) Durée de conduite (art. 7)		
conduite continue	3	7
conduite journalière	9	18
conduite hebdomadaire	-	3
c) Interruption de la conduite (art. 8)	4	4
d) Repos journalier (art. 11)	20	11
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	-	7
f) Livret de contrôle (art. 14 et annexe)		
art. 14 - 1 : pas de livret	891	497
art. 14 - 1 (annexe):livret non remis	6	-
art. 14 - 2 : livrets pas ou mal tenus	278	174
art. 14 - 4 : dispense de tachygraphe	-	7
art. 14 - 7 : registres non tenus	45	45
art. 14 - 7 : registres mal tenus	22	26
art. 14 - 8 : non conservation des livrets	9	22
annexe 4 : rapport hebdomadaire non signé	1	1
g) Contrôles de services réguliers (art. 15)		
1. Etablissement de l'horaire de service	1	8
Etablissement du registre de service	3	3
2. Obligation pour chaque membre de l'équipage d'être porteur d'une copie de l'horaire de service et du registre de service	-	-
h) Tachygraphe européen (art. 16)	-	10
TOTAL :	1.297	860

2. Transports de personnes : année 1976

Articles	NL	D	F	GB	Total non nationaux	Nationaux
Art. 6 : lim.de dist. (450 km)	-	-	-	-	-	4
Art. 7 Durée conduite	-	-	-	-	-	3
Art. 8 Interr. cond.	-	-	-	-	-	-
Art. 11 Repos journal.	-	-	-	-	-	4
Art. 12 Repos hebdom.	-	-	-	-	-	-
Art. 14.1. Pas de livret	1	1	1	-	3	54
Art. 14.2 Livret pas ou mal tenu	-	-	-	2	2	23
Art. 14.7 Régistres non ou mal tenus	-	-	-	-	-	16
Art. 14.8 Non conservat. de livrets	-	-	-	-	-	3
TOTAL	1	1	1	2	5	107

- France

1. Equipages français - 1975

Nombre d'infractions constatées : 24.743

Répartition des infractions constatées au règlement (CEE)
n° 543/69 par l'Inspection du Travail et à la suite de l'ex-
ploitation des disques effectuée en entreprise au cours du
dernier trimestre 1975

Durée de conduite journalière excessive	7.066
Durée de conduite continue excessive	4.708
Insuffisance de repos journalier	6.875
Dépassement de 450 km	1.857
Durée de conduite hebdomadaire excessive	784
Durée de conduite par période de 14 jours excessive	391
Tenue non conforme des documents de contrôle	2.054
Défaut de documents de contrôle	224
Divers	784

TOTAL 24.743

=====

2. Equipages nationaux et non nationaux par pays en 1976

a) Infraction constatées à la suite de contrôles sur la route

PAYS	NOMBRE D'EQUIPAGES CONTROLES	NOMBRE D'INFRACTIONS CONSTATEES	NOMBRE DE P.V. DRESSES
FRANCE	62.567	16.553	2.569
REPUBLIQUE FED. ALLEM.	1.844	113	11
BELGIQUE	1.946	417	53
DANEMARK	115	27	3
ROYAUME-UNI	512	90	17
PAYS-BAS	1.164	210	9
LUXEMBOURG	76	-	-
ITALIE	1.007	276	48
IRLANDE	65	11	-
PAYS TIERS	1.424	519	8 (*)
TOTAL :	70.720	18.216	2.718

=====

(*) Les ressortissants des pays tiers se prétendent dans l'ignorance des réglementa-
tions applicables et des moyens de contrôle exigibles. Les corps de contrôle
les ont fait porter leur action davantage sur l'information que sur la répression.

b) Infractions constatées à la suite de contrôles en entreprises

Répartition des infractions constatées au règlement 543/69

Dépassement de la	continue	9.686
durée maximale de	journalière	14.351
conduite	hebdomadaire	2.018
	sur 14 jours	991
Absence ou insuff.de repos journalier		19.082
TOTAL		46.128
=====		

3. Nombre d'infractions constatées au règlement (CEE) n° 1463/70

Pour 1975 : 10.439
Pour 1976 : 14.433

- Italie

Ce pays s'est limité à souligner que les infractions aux articles 14 et 15 du règlement 543/69 sont les plus fréquentes, sans indication au sujet de leur nombre et du pays d'immatriculation des véhicules des contrevenants. L'emploi des livrets de contrôle et des registres de service se serait amélioré considérablement depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 62 du 14 février 1974.

- Luxembourg

La partie II "Infractions et Sanctions" point 1 "nombre d'infractions aux dispositions du règlement" comporte des indications sur les infractions constatées en 1975 et 1976. Elles concernent principalement des ressortissants nationaux effectuant des transports internationaux de marchandises au moyen de véhicules visés à l'article 6 du règlement 543/69.

- Pays-Bas

Les infractions constatées en 1975 et 1976 réparties par article du règlement et par pays d'immatriculation des véhicules des contrevenants,

font l'objet des tableaux ci-après :

Articles	1975	1976
6	6.525	3.966
7/1	1.429	1.852
7/2	8.314	5.362
7/3	1.241	740
7/4	256	80
8	1.169	100
11/1	4.673	4.837
11/2	208	32
12	56	38
14/1	7.380	6.231
14/2	17.542	10.115
14/4	2.215	9.190
16 (*)	221	2.184
TOTAL	51.229	44.727

(*) Article 16 se rapporte à l'application du règlement (CEE)
n° 1463/70

EQUIPAGES NON NATIONAUX

Articles	BELGIQUE		ALLEMAGNE		R.U.		FRANCE		ITALIE		PAYS TIERS	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
6	3	54	9	2	1	-	2	5	-	-	-	2
7/1	-	29	-	4	-	-	-	8	-	-	-	7
7/2	2	64	12	10	-	-	1	11	-	-	-	5
7/3	3	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
7/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
11/1	7	28	13	15	1	-	1	10	-	-	-	6
12	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14/1	29	24	22	10	3	1	2	4	1	2	2	4
14/2	13	65	32	34	3	2	2	1	20	-	-	4
14/4	2	-	2	-	-	-	-	23	-	-	-	2
16	1	43	4	8	-	-	-	7	-	1	-	-
TOTAL	60	307	104	89	9	3	10	69	21	3	2	30

- ROYAUME-UNI

Les infractions constatées en 1975 et en 1976 réparties par article enfreint du règlement et par pays d'immatriculation des véhicules des contrevenants fait l'objet des tableaux ci-après :

EQUIPAGES NATIONAUX

Articles	1975	1976
Article 7 : Temps de conduite	1	-
Article 8 : Interruptions	2	-
Article 11 : Repos journalier	2	-
Article 14/1 Pas de livret	34	22
Article 14/2 Non tenue livret	27	9
T O T A L	66	31

EQUIPAGES NON NATIONAUX

Articles	B		ALL		DK		FR		IT		IRL		PB		PAYS-TIERS	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Art. 6 (450 km)	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Art. 7 (temps de cond.)	2	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	-	-	1	-	-
Art. 11 : repos journ.	1	1	-	-	-	-	1	2	-	-	2	-	-	2	-	-
Art. 14/1 pas de livr.	1	-	-	-	6	2	5	2	-	-	14	17	11	-	11	3
Art. 14/2 non-tenue livret	-	-	1	-	4	-	10	1	2	-	4	7	4	1	6	2
TOTAL	5	1	1	-	10	2	19	6	2	-	21	24	15	4	18	5

EQUIPAGES NON NATIONAUX (suite)

	<u>TOTAL</u>	
	1975	1976
Article 6 (450 km)	3	-
Art. 7 (temps de conduite)	5	2
Art. 11 (repos journalier)	4	5
Art. 14/1 (pas de livret)	48	24
Art. 14/2 (non tenue livret)	31	11
TOTAL	91	42
=====		

- IRLANDE

Pas d'informations disponibles.

- DANEMARK

En 1975 il n'a pas été constaté d'infractions. En 1976 on a relevé 19 infractions du règlement 543/69 dans le domaine des transports de marchandises commises par des ressortissants danois dans le cadre des transports internationaux ; il s'agit surtout d'infractions à l'article 14 (livret de contrôle individuel).

3. SANCTIONS APPLIQUEES

- République fédérale d'Allemagne

1. Nature et nombre des sanctions appliquées en 1975 et en 1976 à des membres d'équipages nationaux

Nature des sanctions	1975	1976
Avertissement oral (sans amende)	{ 20.062	7.998
Avertissement écrit (sans amende)		1.238
Amende d'avertissement		
a) aux entreprises	5.965	3.718
b) aux membres de l'équipage	26.260	19.991
Amende pénale		
a) aux entreprises	10.181	5.834
b) aux membres de l'équipage	18.006	17.312
Poursuites	132	3

2. Nature et nombre des sanctions appliquées en 1975 et en 1976 à des membres d'équipage non nationaux

Transports routiers de personnes et de marchandises

ANNEE	Informations	Avertissements sans amende	Amendes d'avertissement	Amendes pénales
1975	2.168	1.095	12.390	8.168
1976	2.698	503	13.991	9.633

Transports routiers de marchandises

ANNEE	Informations	Avertissements sans amende	Amendes d'avertissement	Amendes pénales
1975	2.147	1.075	12.389	8.110
1976	2.691	492	13.991	9.591

Transports routiers de voyageurs

ANNEE	Informations	Avertissements sans amende	Amendes d'avertissement	Amendes pénales
1975	21	20	1	58
1976	7	11	-	42

En 1975, 5.965 entrepreneurs et 26.260 membres d'équipage ont fait l'objet d'une amende d'avertissement. En 1976, 3.718 entrepreneurs et 19.991 membres d'équipage ont fait l'objet d'une amende d'avertissement.

En 1975, des amendes ont été infligées dans 132 cas et en 1976 dans trois cas.

- BELGIQUE

Répartition des procès-verbaux en 1975 et en 1976 pour les transports de marchandises et des suites y données connues :

Articles	Nombre de procès verbaux		classés sans suite		Transactions		Acquittements		Condamnations		Suites inconnues	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
6	9	2	2	-	1	1	-	-	1	-	5	1
7	10	3	-	-	2	-	-	-	-	-	8	3
11 § 1	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	-
14 § 1	951	513	82	46	154	90	-	-	50	22	665	355
14 § 2	310	124	4	3	61	21	-	-	9	9	236	91
14 § 4	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
14 § 7	45	3	-	-	-	-	-	-	-	1	45	2
14 § 8	9	6	-	1	-	-	-	-	-	-	9	5
16	-	10	-	2	-	1	-	-	-	-	-	7
Annexe § 4 (*)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
TOTAL	1.358	668	88	52	218	113	-	-	60	32	992	471

(*) Rapport quotidien ou hebdomadaire non signé

Le tableau ci-dessous donne la répartition des P.V. établis en 1976 et des suites ^{qui} furent données en ce qui concerne les transports de voyageurs.

Articles	Nombre de procès verbaux	classés sans suite	Transactions	Acquittements	Condamna- tions	Suites inconnues
7	2	-	-	-	-	2
11 § 1	4	-	-	-	-	4
14 § 1	56	3	8	-	-	45
14 § 2	13	1	-	-	-	12
14 § 7	2	-	-	-	-	2
14 § 8	7	-	-	-	-	-
15	1	-	-	-	-	1
TOTAL	78	4	8	-	-	66

- FRANCE

Amendes prononcées par les tribunaux français en 1975

A m e n d e s	Nombre d'amendes	%	% cumulés	Rappel des % cumulés pour 1974
moins de et jusque 12 F	367	16 %	16 %	17 %
de 12 à 20 F	23	1 %	17 %	23 %
de 21 à 30 F	192	8 %	25 %	33 %
de 31 à 60 F	628	27 %	52 %	62 %
de 61 à 100 F	612	26 %	78 %	78 %
de 101 à 150 F	146	6 %	84 %	90 %
de 151 à 200 F	221	10 %	94 %	97 %
de 201 à 240 F	83	4 %	98 %	98 %
plus de 240 F	57	2 %	100 %	100 %
TOTAL	2.329	100 %		

Il est rappelé que les faibles montants de certaines condamnations s'expliquent par le fait que plusieurs amendes sont souvent prononcées simultanément et que les tribunaux en tiennent compte pour fixer le montant de chacune d'elles (bien qu'en droit strict la confusion des peines ne joue pas en matière de contravention).

Le tableau suivant illustre le nombre des amendes prononcées par les tribunaux français en 1976.

1° Amendes pénales

Montant en francs	Nombre	%
moins de 40 F	600	27,00
de 41 à 100 F	384	17,30
de 101 à 160 F	311	14,00
de 161 à 220 F	723	32,60
plus de 220 F	202	9,10
TOTAL	2.220	100

=====

2° Peines d'emprisonnement

Nombre	Durée	Nature de l'infraction
1	6 mois avec sursis	Dépassement de la durée de conduite journalière - Accident mortel -

- ITALIE

Il est permis de supposer que l'entrée en vigueur de la loi n° 62 du 14.2.1974, et en particulier les sanctions prévues par cette loi en cas d'infraction, ont contribué à généraliser l'emploi des documents prévus par les articles 14 et 15 du règlement 543/69. Si les livrets et les registres de service ont été délivrés en grand nombre, par contre

ils n'ont pas toujours été remplis correctement. Très souvent, des sanctions administratives ont été infligées ; toutefois dans certains cas, on a estimé qu'il était préférable que l'action des inspecteurs se limite à donner les éclaircissements et les instructions nécessaires pour une application correcte des règles communautaires.

- LUXEMBOURG

Les sanctions appliquées étaient des recommandations orales et écrites et en cas d'infraction grave ou de récidive, des procès-verbaux ont été transmis aux autorités judiciaires aux fins d'instruction. Aucune précision n'a été fournie quant aux suites données à ces procès-verbaux.

- PAYS-BAS

Procès-verbaux dressés et rapports de contrôle, transports de marchandises et de personnes

PAYS	PV		Rapports de contrôle (*)		Infractions		Sanctions en florins		PV classés	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Pays-Bas	14.293	13.605	-	-	51.229	44.727	914.675	1177131	369	539
Belgique	13	35	29	23	60	307	305	1525	4	16
Allemagne	4	6	41	26	104	84	30	205	3	4
Royaume-Uni	-	-	4	2	9	3	-	-	-	-
France	1	13	4	1	10	69	-	115	1	11
Italie	-	1	4	2	21	3	-	-	-	1
Pays tiers	-	6	2	3	2	30	-	30	-	5
TOTAL	14.311	13.666	84	57	51.435	45.223	915.010	1179006	377	576

(*) Pas de sanction infligée.

Conformément à l'article 6 de la loi sur les temps de conduite (Journal officiel néerlandais 1936, 802), la sanction relative aux infractions se monte au maximum à florins 300.- ou un mois de prison et en cas de récidive dans les deux années qui suivent la première sanction, la peine peut atteindre jusqu'à un maximum de 600 florins ou de deux mois de prison.

Le tableau suivant donne, en ce qui concerne les transports routiers de marchandises, la répartition des sanctions par article enfreint appliquées aux entreprises néerlandaises.

Articles	Nombre de PV		Nombre d'infractions mentionnées dans les PV		Montant total des sanctions en florins (fl)	
	1975	1976	1975	1976	1975 (florins)	1976 (florins)
6	42	33	110	70	6.275	2.670
7 § 1	1	9	1	13	50	780
7 § 2	11	30	49	115	660	2.825
7 § 3	10	13	60	72	1.335	1.275
8	-	5	-	8	-	300
11 § 1	32	59	50	79	2.560	5.430
14 § 1	6.905	5.085	6.914	5.119	243.870	216.221
14 § 2	3.498	1.655	9.711	6.274	162.805	87.955
14 § 4	1.056	2.326	1.299	3.575	80.305	275.035
16	109	788	125	1.366	7.300	67.465
Plusieurs articles	2.339	3.250	31.646	27.433	393.730	490.995
TOTAL	14.003	13.253	49.965	44.124	898.890	1.150.951

Répartition par article enfreint des sanctions appliquées aux entreprises néerlandaises de transports de personnes

Articles	Nombre de PV		Nombre d'infractions mentionnées dans les PV		Montant total des sanctions en florins (fl)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Transports "réguliers" de personnes						
12	-	1	-	2	-	50.-
14 § 1	24	75	24	75	850.-	3.800.-
14 § 2	32	44	60	93	1.055.-	2.305.-
14 § 4	-	2	-	4	-	190
16	-	1	-	1	-	75.-
Plusieurs articles	16	3	656	9	3.975	520.-
TOTAL	72	126	740	184	5.880.-	6.940.-

Répartition par article enfreint des
sanctions appliquées aux entreprises néerlandaises (suite)
de transports de personnes

Articles	Nombre de PV		Nombre d'infractions mentionnées dans les PV		Montant total des sanctions en florins (fl)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Transports "réguliers" de personnes						
7 § 2	-	1	-	1	-	150.-
7 § 3	-	1	-	1	-	150.-
11 § 2	-	5	-	5	-	375.-
12	-	1	-	1	-	75.-
14 § 1	114	59	114	59	3.705.-	2.580.-
14 § 2	79	30	224	71	4.010.-	1.325.-
14 § 4	-	69	-	95	-	7.635.-
15	-	20	-	23	-	1.210.-
Plusieurs articles	25	40	186	163	2.190.-	5.740.-
TOTAL	218	226	524	419	9.905.-	19.240.-

Les tableaux ci-après donnent la répartition des sanctions appliquées
aux entreprises de transports routiers néerlandaises établies dans
d'autres pays que les Pays-Bas.

Entreprises néerlandaises en Belgique (1975-1976)

Transports de marchandises

Articles du règlement	Nombre de PV		Nombre d'infractions mentionnées dans les PV		Montant total des sanctions en florins (fl)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976
6	-	5 dont 1 classé	-	5	-	200.-
14 § 1	113	36 dont 3 classés	123	36	3.610.-	2.565.-
14 § 2	113	21 dont 4 classés	168	52	4.145.-	895.-
14 § 4	2	1	2	1	75.-	150.-
15 § 5	-	1	-	2	-	120.-
16	-	14 dont 2 classés	-	32	-	1.220.-
Plusieurs articles	27	6 dont 1 classé	167	17	2.710.-	1.225.-
TOTAL	255	84 dont 11 classés	460	145	10.540.-	6.375.-

Transports occasionnels de personnes

Articles du règlement	Nombre de PV		Nombre d'infractions mentionnées dans les PV		Montant total des sanctions en florins (fl)	
	1975	1976	1975	1976	1975 (fl.) (florins)	1976 (fl.) (florins)
14 § 1	5	5	5	5	190	265
14 § 2	3	1	6	1	80	classé
TOTAL	8	6	11	6	270	265

Sanctions appliquées pour des transports aux Pays-Bas par des véhicules immatriculés à l'étranger

1) Entreprises belges - Transport de marchandises

Articles du règlement	Nombre de PV		Rapports de contrôle		Nombre d'infractions mentionnées dans les PV et les rapports de contrôle		Montant total des sanctions (fl)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14 § 1	10	13	17	7	27	20	170.-	345.-
14 § 2	2	9	7	9	12	64	110.-	355.-
16	-	3	-	4	-	18	-	150.-
Plusieurs articles	1	10	3	1	19	203	25.-	675.-
TOTAL	13	35	27	21	58	305	305	1.525.-

Transports réguliers de personnes

	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14 § 1	-	-	1	1	1	1

2) Entreprises allemandes - Transports de marchandises

Articles du règlement	N o m b r e de p.v. de rapports de contrôle				Total des infractions mentionnées dans les p.v. et les rapports de contrôle		Montant total des sanctions	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (florins)	1976 (florins)
11 § 1	-	-	-	1	-	1	-	-
14 § 1	-	1	9	3	9	4	-	-
14 § 2	3	-	4	7	10	32	30	-
14 § 4	-	-	2	-	2	-	-	-
16	-	-	-	3	-	5	-	-
plusieurs articles	1	5	10	6	38	36	-	205
TOTAL	4	6	25	20	59	78	30	205

Transports occasionnels de personnes

7 § 2	-	-	1	-	1	-		
12	-	-	1	-	6	-		
14 § 1	-	-	10	4	10	4		
14 § 2	-	-	1	2	21	2		
16	-	-	2	-	2	-		
plusieurs articles	-	-	1	-	5	-		
TOTAL	-	-	16	6	45	6		

3) Entreprises françaises - Transports routiers de marchandises

Articles du règlement	N o m b r e de p.v. de rapports de contrôle				Total des infractions mentionnées dans les p.v. et les rapports de contrôle		Montant total des sanctions (en florins)	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
14 § 1	-	-	2	-	2	-	-	
14 § 2	-	-	1	1	1	1	-	
14 § 4	-	1	-	-	-	16	-	
16	-	1	-	-	-	1	-	
plusieurs articles	1	11	1	-	7	51	-	F 115.-
TOTAL	1	13	4	1	10	69	-	F 115

4) Entreprises de transports italiennes - Transport de marchandises

Articles du règlement	N o m b r e				Total des infractions		Montant total	
	de p.v.		de rapports de contrôle		mentionnées dans les p.v. et les rapports de contrôle		des sanctions	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (florins)	1976 (florins)
14 § 1	-	1	1	1	1	2	-	-
14 § 2	-	-	3	-	20	-	-	-
16	-	-	-	1	-	1	-	-
TOTAL	-	1	4	2	21	3	-	-

5) Entreprises de transports britanniques - Transports routiers de marchandises

Articles du règlement	N o m b r e				Total des infractions		Montant total	
	de p.v.		de rapports de contrôle		mentionnées dans les p.v. et rapports de contrôle		des sanctions	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975 (florins)	1976 (florins)
14 § 1	-	-	2	-	3	-	-	-
14 § 2	-	-	1	-	3	-	-	-
plusieurs articles	-	-	1	-	3	-	-	-
TOTAL	-	-	4	-	9	-	-	-

								<u>Transports occasionnels de personnes</u>
14 § 1	-	-	-	1	-	1	-	-
14 § 2	-	-	-	1	-	2	-	-
TOTAL	-	-	-	2	-	3	-	-

6) Entreprises de transports de pays tiers - Transports routiers de marchandises

Articles du règlement	N o m b r e				Total des infractions mentionnées dans les p.v. et les rapports de contrôle		Montant total des sanctions	
	de p.v.		de rapports de contrôle					
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	(1975 florins)	(1976 florins)
14 § 1	-	1	2	-	2	1	-	30
14 § 2	-	2	-	-	-	2	-	-
plusieurs articles	-	3	-	1	-	25	-	-
TOTAL	-	6	2	1	2	28	-	30
						<u>Transports occasionnels de personnes</u>		
14 § 1	-	-	-	2	-	2	-	-
TOTAL	-	-	-	2	-	2	-	-

- ROYAUME UNI

Details of breaches and penalties imposed are shown for 1975 and 1976 in the following table :

Articles du règlement	Avertissements oraux		Avertissements écrits		Interdictions		Procès verbaux		Total amendes en livres sterling	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
Art. 6 (450 km)	3	-	-	-	-	-	4	1	-	20
Art. 7 cond.cont.	-	-	-	-	-	-	20	3	110	60
" journ.	2	-	-	-	3	2	7	17	25	50
" hebd.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Art. 8 (interrupt.)	-	-	2	-	-	-	2	-	25	-
Art. 11 (rep.journ.)	-	-	2	-	4	6	5	11	72	145
Art. 12 (rep.hebdom.)	-	-	-	-	-	-	2	-	75	-
Art. 14 (port livr. contr.	47	14	11	8	19	15	40	12	867	200
tenu livr. contr.	49	8	3	3	3	5	98	61	1224	1190
tenu regis.	-	-	-	-	-	-	7	2	160	-
TOTAL	102	22	18	11	29	28	185	107	2558	1665

Les affaires portées devant les tribunaux par les autorités chargées de délivrer les permis d'exploitation en 1975 et 1976 concernaient uniquement des opérateurs ou des entreprises du Royaume-Uni. Elles comprenaient certaines infractions commises au cours des années 1974 et 1975 mais n'ayant pas été portées devant les tribunaux avant 1975 et 1976. En 1975, un certain nombre d'infractions ont été décelées par les contrôles effectués au siège des entreprises. Dans un certain nombre de cas, le conducteur a été accusé de plusieurs catégories d'infractions ou d'infractions répétées.

- DANEMARK

Aucune infraction n'ayant été constatée en 1975, il n'y a pas eu de sanctions prononcées pendant cette année.

Les infractions constatées en 1976 ont été sanctionnées comme suit :

- a) 8 avertissements
- b) 8 amendes infligées aux employeurs (exploitants). Le montant des amendes variait de 200 à 600 couronnes danoises.
- c) 4 amendes infligées aux conducteurs. Le montant des amendes variait de 100 à 200 couronnes danoises.

Une des infractions a entraîné une sanction frappant à la fois l'exploitant et le conducteur. Le montant total de l'amende s'élevait à 4.900 couronnes danoises.

- IRLANDE

Pas d'informations disponibles.

III. ASSISTANCE MUTUELLE MULTILATERALE ENTRE ETATS MEMBRES ET COMMUNICATIONS DES INFRACTIONS

- REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Comme au cours des années précédentes, le gouvernement fédéral s'est efforcé également en 1975 et 1976 de discuter de l'application du règlement (CEE) n° 543/69 avec les Etats voisins.

Ces discussions ont eu lieu au cours de conversations bilatérales avec des représentants du gouvernement français les 7 et 8 novembre 1975 à Paris, avec le gouvernement néerlandais les 27 et 28 novembre 1975 à Münster et avec des représentants du gouvernement autrichien à Vienne les 14 et 15 septembre 1976.

- BELGIQUE

1. Assistance mutuelle (article 18, par. 2)

L'Administration des Transports a transmis aux tribunaux compétents pour l'ensemble des années 1975 et 1976, pour suite, quatre procès-verbaux établis par des contrôleurs français à charge de membres d'équipages belges.

2. Communication des infractions (article 18, par. 3)

L'Administration des Transports a transmis pour information les listes des P.V. dressés à charge de membres d'équipages de véhicules immatriculés dans les autres pays membres aux autorités compétentes de ces pays.

Elle a été informée des infractions commises par les ressortissants belges sur les territoires allemands et français.

3. Communication de sanctions

Aucune information au sujet de sanctions appliquées dans les autres états membres n'a été reçue. Les suites réservées aux P.V. établis par les contrôleurs français dont question au point 1 ont été transmises au service compétent français.

- FRANCE

La communication des infractions a été faite par la France à chacun des Etats membres dont les ressortissants se sont rendus coupables en territoire français.

- ITALIE

Pas d'informations disponibles.

- LUXEMBOURG

Plusieurs infractions graves ont été communiquées aux Etats membres.

- PAYS-BAS

Dans un certain nombre de cas, les Pays-Bas ont accordé ou reçu une assistance.

En ce qui concerne les infractions, les Pays-Bas signalent que, pour 1975, 41 communications ont été adressées à la république fédérale d'Allemagne et 26 pour l'année 1976. Les Pays-Bas ont reçu de la république fédérale d'Allemagne en 1975 un total de 3.217 communications et en 1976 un total de 4.498.

En 1975, la Belgique a fourni un total de 260 communications et en 1976 un total de 84 communications.

La France a adressé deux communications en 1975.

En ce qui concerne les sanctions appliquées, les Pays-Bas ont reçu en 1975 un total de 3.217 communications de la république fédérale d'Allemagne et pour 1976 un total de 4.498.

- ROYAUME-UNI

Des discussions avec d'autres Etats membres ont lieu de temps en temps. Les infractions répétées commises par le même opérateur font l'objet d'un rapport standard tous les trois mois aux autres Etats membres concernés.

- DANEMARK

Aucune communication d'infraction ou de sanction n'a été faite ni reçue en 1975. Pour 1976, la Belgique a porté un cas d'infraction à la connaissance des autorités danoises.

- IRLANDE

Pas d'informations disponibles.

IV. CONCLUSIONS ET SUGGESTIONS DES ETATS MEMBRES

1. Appréciation sur l'application des dispositions du règlement

- REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Au cours des années 1975 et 1976 on a encore constaté dans de nombreux cas des infractions graves aux dispositions concernant les périodes de conduite, les interruptions de conduite et les temps de repos. Ce fut notamment le cas des membres d'équipage des Etats du sud-est de l'Europe. On constate une amélioration de l'application des dispositions sociales dans le domaine des transports par route chez les entrepreneurs et les membres des équipages allemands. Les mesures de contrôle ont ici un effet positif. Les membres d'équipage et les entrepreneurs s'efforcent de respecter les dispositions du règlement (CEE) n° 543/69. Les amendes ont incité les entrepreneurs à établir plus soigneusement les horaires afin de garantir le respect des dispositions du règlement par les membres d'équipage. Dans quelques cas, un conducteur supplémentaire a été engagé ou des arrêts intermédiaires ont été prévus avec possibilité de se relayer et de passer la nuit.

D'autres mesures sélectives d'information et de contrôle sont nécessaires pour améliorer encore l'observation des dispositions sociales dans les transports par route.

De façon générale, les entrepreneurs et les syndicats allemands des milieux économiques et des transports se plaignent de ce que l'observation des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 n'est pas uniformément contrôlée et de ce que les infractions commises ne sont pas également sanctionnées. Le gouvernement fédéral estime que cet état de choses provoque d'importantes distorsions de la concurrence.

- BELGIQUE

Les organismes chargés du contrôle continuent de constater que seules les grandes entreprises affiliées à des organisations professionnelles possèdent une connaissance exacte et actuelle des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69.

Il semble donc utile de reprendre la suggestion émise dans les rapports précédents : afin de vulgariser les dispositions du règlement (CEE) n° 543/69, il serait souhaitable que dans tous les pays de la Communauté, le permis de conduire un véhicule professionnel ne soit accordé qu'après la réussite d'un examen sur la connaissance des principales dispositions de ce règlement.

Compte tenu de l'augmentation en 1976 du nombre des contrôles (+ 9 % par rapport à 1975), on observe, pour la même période, une diminution du nombre des infractions constatées, de l'ordre de 40 %. Une telle évolution reflète vraisemblablement une meilleure connaissance des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 dans le secteur du transport routier.

- FRANCE

Les conclusions et suggestions signalées dans le précédent rapport demeurent toujours valables (normalisation des feuilles d'enregistrement des appareils de contrôle - Assimilation des appareils d'enregistrement agréés au plan national aux appareils de type communautaire en ce qui concerne la nature et le nombre des documents à fournir dans le cas de transports internationaux).

- ITALIE

De l'analyse des données en la possession des autorités italiennes, il ressort que les dispositions du règlement ont été en grande partie respectées au cours de l'année écoulée, même si les réserves s'imposent en ce qui concerne la tenue des registres de service et des livrets de contrôle individuels. L'introduction progressive des tachygraphes devrait permettre de pallier à cette défaillance. Il n'est pas douteux que de

meilleurs résultats pourraient être obtenus en prenant des initiatives visant à diffuser la connaissance des dispositions du règlement, surtout auprès des petites et moyennes entreprises, en organisant l'action des agents du contrôle de manière à la rendre constante et par conséquent efficace.

- LUXEMBOURG

Depuis l'élaboration du dernier rapport qui a porté sur la période du 1.1.1974 au 31.12.1974, des progrès certains ont été notés dans l'application des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 ainsi qu'en témoigne le nombre général décroissant des infractions relevées dans les rapports portant sur 1975 et 1976. Cette évolution favorable est principalement due à l'effet dissuasif créé par la mise en oeuvre du règlement grand-ducal du 23.12.1972 qui prévoit des sanctions en cas d'infraction aux prescriptions du règlement 543/69. Toutefois, une appréciation définitive sur l'observation des dispositions du règlement CEE ne sera possible qu'après une période d'application de plusieurs années des dispositions du règlement grand-ducal mentionné ci-dessus.

- PAYS-BAS

Il ressort des données disponibles qu'en 1975 9 % et en 1976 9,8 % des contrôles sur route ont donné lieu à des procès-verbaux. Sur l'ensemble des infractions constatées, 53,6 % en 1975 et 62 % en 1976 étaient dues aux instruments sur lesquels se fonde le contrôle, à savoir dans 58,7 % des cas en 1975 et 36 % en 1976 le "livret individuel" (article 14/1 et 14/2) et dans 4,8 % des cas en 1975 et 26 % en 1976 le tachygraphe (article 14/4 et article 16).

- ROYAUME-UNI

Le nombre de véhicules contrôlés est passé de 12.000 en 1974 à 15.000 en 1975 et il était encore important en 1976, tandis que le pourcentage de conducteurs utilisant de façon satisfaisante le livret de contrôle est passé de 98 % en 1974 à 99 % en 1975 et à 99,7 % en 1976.

Le nombre des infractions sanctionnées par les tribunaux est dû pour l'essentiel à des facteurs extérieurs plutôt qu'à une augmentation du nombre des infractions commises. Ces facteurs sont notamment : une meilleure collecte des données qui vise à englober tous les cas jugés au cours de l'année et une application plus rigoureuse maintenant que les entrepreneurs ont eu le temps de s'habituer au règlement.

Ces chiffres encourageants traduisent à nouveau un degré élevé et toujours croissant de conformité au règlement, encore qu'il faille rappeler que, pendant cette période, le règlement 543/69 ne s'est appliqué qu'aux transports internationaux qui représentent moins de 10 % de l'ensemble du trafic.

- DANEMARK

Les dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 n'étant applicables aux transports internationaux que depuis 1975, il ne semble pas possible de porter déjà une appréciation d'ensemble sur leur application.

2. Difficultés attachées à l'utilisation du livret individuel de contrôle dans les transports internationaux

- REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Des difficultés importantes subsistent encore à l'entrée des véhicules en provenance de pays tiers. Du fait que les membres d'équipage ne sont la plupart du temps pas porteurs de preuves d'activité, le contrôle des temps de conduite et des temps de repos est pratiquement impossible. Très souvent, il n'est possible de déceler des infractions aux dispositions qu'à partir d'un interrogatoire détaillé du conducteur (posant souvent des difficultés de compréhension) ou des documents dont le conducteur est porteur. La ratification de l'AETR envisagée pour tous les Etats membres des Communautés européennes serait de nature à rendre accessible aux entrepreneurs et aux membres d'équipage les dispositions relatives aux périodes de conduite et aux temps de repos dans les transports routiers. L'entrée en vigueur de l'AETR dans la Communauté comporte des avantages indiscutables dans le domaine de la sécurité des transports par route et du progrès social.

- BELGIQUE

En ce qui concerne l'utilisation du livret individuel de contrôle dans les transports internationaux, les organismes chargés du contrôle continuent de constater que seules les grandes entreprises affiliées à des organisations professionnelles possèdent une connaissance exacte et actuelle des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69.

- FRANCE

En ce qui concerne l'utilisation du livret individuel de contrôle, les organismes chargés du contrôle constatent que seules les grandes entreprises affiliées à des organisations professionnelles possèdent une connaissance exacte et actuelle des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69.

- ITALIE

L'examen global des données permet d'affirmer qu'en principe les dispositions du règlement 543/69 sont respectées dans la quasi-totalité du territoire national en ce qui concerne l'utilisation du livret individuel de contrôle dans les transports internationaux.

- LUXEMBOURG

Aucune observation n'est formulée.

- PAYS-BAS

Pas de nouvelles observations de la part de cet Etat membre.

- ROYAUME-UNI

Aucune difficulté de contrôle des livrets individuels de contrôle n'a été signalée.

- DANEMARK

L'utilisation du livret individuel de contrôle n'a pas donné lieu à des difficultés pour le contrôle des transports internationaux entre Etats membres.

3. Proposition d'adaptation du schéma pour le compte rendu type

- REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Le gouvernement fédéral ne fait aucune proposition particulière sur ce point.

- BELGIQUE

Ce pays n'a pas d'observations à formuler pour le moment.

- FRANCE

Certaines simplifications du schéma paraissent encore possibles. Il semble souhaitable, par exemple, de supprimer le passage demandant de relever séparément les infractions suivant qu'elles ont été constatées à l'occasion de transport de marchandises, de services réguliers de voyageurs ou de transports occasionnels de voyageurs.

L'expérience montre, en effet, qu'aucun des Etats membres ne dispose de l'appareil statistique nécessaire pour opérer toutes ces ventilations et que les indications partielles données par certains pays peuvent prêter à des interprétations discutables.

- ITALIE

Aucune observation n'est formulée.

4. Proposition de mesures qui pourraient être envisagées pour améliorer l'application du règlement (CEE) n° 543/69

- REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Le gouvernement fédéral estime que de nouvelles actions d'information devraient être entreprises : la forme la plus pratique serait la diffusion d'aide-mémoire sur les dispositions sociales en matière de transports routiers.

- BELGIQUE

Les organismes chargés du Contrôle continuent de constater que seules les grandes entreprises affiliées à des organisations professionnelles possèdent une connaissance exacte et actuelle des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69. Il semble donc utile de reprendre ici la suggestion émise dans les rapports précédents. Afin de vulgariser les dispositions du règlement 543/69 il serait souhaitable que dans tous les pays de la Communauté, le permis de conduire un véhicule professionnel ne soit accordé qu'après la réussite d'un examen sur la connaissance des principales dispositions du règlement.

- FRANCE

Les conclusions et suggestions signalées dans le précédent rapport demeurent toujours valables (normalisation des feuilles d'enregistrement des appareils de contrôle - Assimilation des appareils d'enregistrement agréés au plan national aux appareils de type communautaires concernant la nature et le nombre des documents à fournir dans le cas de transports internationaux).

- ROYAUME-UNI

Pour le Royaume-Uni, l'examen auquel a procédé la Commission montre qu'il serait nécessaire d'assouplir les normes; s'il en était ainsi, le Royaume-Uni pense que l'application du règlement aux transports nationaux ne devrait pas entraîner de régression dans le respect du règlement qui, jusqu'ici, s'avère exemplaire.

- DANEMARK

Ce pays souhaite plus de flexibilité dans les normes à appliquer.