

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.

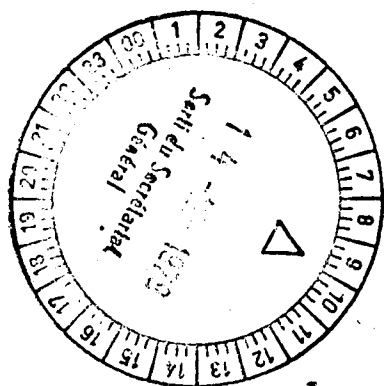
In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003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

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(79) 713 def.

Bruxelles, 6 dicembre 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, cosicché 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, sicché 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

	1975	1976
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)	<u>1</u>
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	661	2282	136	15	-	-	-	71	78	67	20
Art. 11: rip. giorn./trasp. merci	5.966	2.408	4757	251	3	-	-	-	-	-	2	7
Art. 11: rip. giorn./trasp. viagg.	-	-	-	-	5	-	-	-	224	161	195	24
Art. 12: riposo settimanale	160	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.	18.342	3.839	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	14.575	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: Limitaz. 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.: deroghe: 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	Totali stranieri	Nazionali
Art. 6: limitazione della distanza (450 km)	-	-	-	-	-	4
Art. 7: durata della guida	-	-	-	-	-	3
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	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	1

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	1.353	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

Ammonde comminate dai tribunali francesi nel 1975

Ammonde	Numero di ammonde	%	% 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 durata 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 (x) - 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	13.605	-	-	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	-	1	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

(x) 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		Importo 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	275.055
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 fierini (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

Articolo 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	190	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.-	325.-
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	68	-	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	-	-

- 39 bis -

- 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 cont.	-	-	-	-	-	-	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 (manc. 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'AE TR 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'AE TR 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 rifarsi, 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.
