



EUROPEAN
COMMISSION

Brussels, 21.11.2014
SWD(2014) 342 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT
Accompanying the document

**REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND
THE COUNCIL**

**on the implementation in 2011-2012 of Regulation (EC) No 561/2006 on the
harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive
2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road
transport activities**

**(27th report from the Commission on the implementation of the social legislation
relating to road transport)**

{COM(2014) 709 final}

Tradotto e rielaborato da PMI Autotrasporto

**1. Legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada - obiettivi e le
disposizioni principali**

Norme sociali nel trasporto stradale sono stabiliti da quattro atti correlati regolamento (CE) n 561/2006, che stabilisce le regole sui tempi, le interruzioni di guida e di riposo per i conducenti professionisti; Regolamento (CEE) n 3821/85 relativo all'apparecchio nel settore dei trasporti su strada, la direttiva 2002/15 / CE, che stabilisce disposizioni complementari sull'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto e la direttiva 2006/22 / CE, che determina i requisiti minimi per l'applicazione di queste regole.

Regolamento (CE) n 561/2006 si applica ai conducenti subordinati e autonomi che effettuano il trasporto su strada di merci la cui massa massima ammissibile del veicolo superiore a 3,5 tonnellate e di passeggeri effettuato da veicoli che trasportano più di 9 persone, compreso il conducente. Il tempo massimo settimanale di guida di un conducente non deve superare 56 ore (a condizione che non più di 90 ore sono guidati in due settimane consecutive). Il tempo totale di guida giornaliero non deve superare 9 ore, anche se due volte a settimana può essere esteso a 10 ore. Breaks dovrebbero durare per almeno 45 minuti (che possono essere separate in una pausa di 15 minuti seguita da 30 minuti) e dovrebbero essere prese entro e non oltre 4,5 ore di periodo di guida. Il periodo di riposo giornaliero è determinato a livello di almeno 11 hours, che può essere ridotto tre volte alla settimana per 9 ore.

Regolamento (CEE) n 3821/85 relativo all'apparecchio nel settore dei trasporti su strada costituisce la base per il tachigrafo, che è un dispositivo che registra il tempo di guida, pause, i periodi di riposo e altri lavori. Il suo scopo è quello di controllare il rispetto dei conducenti professionisti con guida disposizioni temporali del regolamento (CE) n 561/2006. Il tachigrafo deve essere installato sui veicoli ai quali il regolamento (CE) n 561/2006 si applica. Dal 1 ° maggio 2006 vi è l'obbligo di installare un tachigrafo digitale in tutti i nuovi veicoli immatricolati nell'UE. Non c'è retrofit obbligatoria per i veicoli già immatricolati prima di tale data e muniti di un tachigrafo analogico. Il regolamento del Consiglio è stato abrogato dal regolamento (UE) n 165/2014, che mira a ridurre gli oneri amministrativi e rendere più difficili le frodi.

La direttiva 2002/15 / CE (direttiva sull'orario di lavoro) si applica ai lavoratori mobili quali driver, dell'equipaggio e altro personale viaggiante, sia con l'impiego o lo status di lavoro autonomo. La direttiva integra il regolamento (CE) n 561/2006, mettendo in atto le limitazioni sul tempo di lavoro giornaliero e settimanale complessiva dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada, nonché i periodi minimi giornalieri / settimanali di riposo e pause adeguate. L'orario di lavoro è definito nella direttiva come tempo dedicato a tutte le attività di trasporto su strada, tra cui la guida, il carico e lo scarico, l'assistenza ai passeggeri per salire e scendere dal veicolo, la pulizia e la manutenzione tecnica e ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del trasporto. Termini specifici sono indicati in relazione al tempo di lavoro settimanale (escluse le pause e periodi di disponibilità) che ammonta ad un massimo di 48 ore alla settimana o 60 ore, a condizione che più di quattro mesi, una media di 48 ore settimanali è mantenuta. Inoltre, una limitazione a 10 ore sul tempo di lavoro giornaliero è introdotto in caso di lavoro notturno. Ogni lavoratore mobile è tenuto a fare una pausa dopo aver lavorato consecutivamente per 6 ore, che dovrebbero essere almeno 30 minuti, se l'orario di lavoro variano da 6 a 9 ore e almeno 45 minuti, se l'orario di lavoro è pari a più di 9 ore.

La direttiva 2006/22 / CE, denominata "direttiva Enforcement" mira a ottenere il rispetto e garantire l'applicazione delle norme sui periodi di guida stabilite dal regolamento (CE) n 561/2006. La direttiva promuove un'interpretazione armonizzata delle norme sociali nel settore del trasporto su strada mediante requisiti minimi per il controllo uniforme ed efficace da parte degli Stati membri. La soglia minima di controlli del numero totale di giorni lavorati dai conducenti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n 561/2006 e del regolamento (CEE) n 3821/85 è impostato a 3% a partire dal 2010. Inoltre, il numero totale di giorni di lavoro effettivamente controllati deve essere effettuata in maniera proporzionale per i controlli su strada e presso i locali delle imprese di trasporto; 30% e 50% rispettivamente. Al fine di promuovere la cooperazione tra gli Stati membri, l'obbligo di un minimo di 6 controlli stradali concertati all'anno intraprese da due o più autorità di controllo è stato introdotto. La direttiva prevede l'istituzione di linee guida sulle migliori pratiche di applicazione ed introduce categorizzazione delle infrazioni (modificata dalla direttiva 2009/5 / CE della Commissione, attualmente in fase di revisione).

2. presentazione dei dati

I dati sono stati presentati da tutti gli Stati membri nella maggior parte dei casi in modo tempestivo. La tempestività complessiva migliorata in modo significativo rispetto al precedente periodo di riferimento per gli anni 2009 e 2010. Sette Stati membri hanno inviato le loro relazioni con un ritardo. Tutti gli Stati membri hanno fornito i dati per mezzo del modulo di segnalazione standard. La qualità e la coerenza delle relazioni nazionali migliorati costituire una base coerente per la relazione biennale. La Svizzera ha così fornito informazioni dettagliate sull'applicazione della legislazione sociale nel 2012. Tuttavia, a causa del suo formato inadatto l'informazione non può essere integrato in questa relazione.

Alcuni dei dati incoerenti o mancanti è stato a causa di vincoli tecnici durante il processo di raccolta dei dati in alcuni Stati membri. Inoltre, ci sono stati alcuni Stati membri che ancora segnalato che i dati sono stati raccolti in maniera non disaggregata o nel formato sbagliato, che non ha permesso per la loro inclusione nelle relazioni nazionali. Questi problemi dovrebbero essere affrontati in vista della prossima relazione biennale per gli anni 2013-2014, al fine di assicurare una visione di qualità più affidabile e meglio a livello europeo.

3. I controlli

Guardando da vicino il numero di giorni lavorativi controllati efficacemente in relazione al numero minimo di giorni lavorativi da controllare, è evidente che la maggioranza degli Stati membri effettuato più controlli di quanto richiesto dalla direttiva 2006/22 / CE. Ai fini di una migliore illustrazione dei risultati, 100% significa soddisfare la soglia minima del 3% dei controlli.

I dati raccolti mostrano che tutti i paesi hanno raggiunto questa soglia, ad eccezione della Grecia (10%), i Paesi Bassi (64%), Danimarca (79%), Italia (92%) e Lettonia (93%). Anche se, la Grecia ha aumentato il numero di giorni lavorativi controllati rispetto al periodo precedente, i livelli di controllo restano significativamente al di sotto della soglia, già per il 3 ° volta consecutiva. La Danimarca non ha soddisfatto i requisiti dei controlli minimi per la seconda volta di fila e peggiorato di altri 3 punti percentuali, passando dal 82% nel numero di giorni lavorativi controllati in proporzione del numero minimo di controlli al 79%. I Paesi Bassi ha abbassato in modo significativo il numero dei controlli da 90% nel 2009-2010 al 64% nel periodo di riferimento. Tuttavia, dovrebbe essere preso in considerazione che gli accordi con i vari operatori del trasporto merci e passeggeri sono stati conclusi nei Paesi Bassi. In base a tali accordi imprese di trasporto riferire all'autorità nazionale sui risultati del loro monitoraggio dei tempi di lavoro e periodi di riposo e di guida. Esso fornisce indirettamente per un ulteriore milione di giorni di lavoro del conducente controllati, che se aggiunto ai controlli tradizionali permetterebbe soddisfare la soglia di controlli minimi. In questo periodo di riferimento l'Italia e la Lettonia, per la prima volta eseguito circa il 10% in meno controlli rispetto al minimo richiesto.

Rispetto al precedente periodo di riferimento 2 Stati membri (Portogallo e Slovenia) hanno migliorato la loro prestazione di polizia e ha incontrato la legittima soglia dei controlli.

Ci sono alcuni Stati membri che ha eseguito molto più controlli di quanto richiesto dalla normativa. Si tratta di Francia, Germania, Bulgaria, Austria, Repubblica Ceca e Romania. France eseguita la maggior parte dei giorni lavorativi controllati rispetto ai controlli minime richieste, seguita dalla Germania. Questi due paesi rappresentano quasi la metà del totale dei giorni lavorativi controllati nell'Unione europea (83 milioni su 159 milioni).

Per quanto riguarda il tipo di controlli, c'è una tendenza all'aumento dei controlli nei locali delle imprese dal 18% al 20% in media nel periodo di riferimento. Tuttavia, solo i seguenti paesi conformi al requisito dei controlli minimi nei locali; Irlanda (78%), Malta (61%), a Cipro (60%), in Slovacchia (57%) e Lituania (55%). Gli Stati membri

che proporzionalmente ha avuto il minor numero di controlli presso i locali in termini di giorni di lavoro generali controllati sono la Svezia (1%), Germania (8%), la Francia (11%), Austria (17%) e Paesi Bassi (18%).

4. I controlli rispetto al numero di agenti di polizia e delle attrezzature per analizzare tachigrafi

Vale la pena notare che tutti i controlli sono stati eseguiti da significativamente più basso numero di agenti di controllo per tutti gli Stati membri, che è sceso del 75% da quasi 383.500-96.700. C'era anche una leggera diminuzione del 6,8% nel numero di apparecchiature per analizzare i tachigrafi rispetto al precedente periodo di riferimento, che è proporzionalmente la più evidente in cinque Stati membri. Questa tendenza potrebbe indicare un'incoerenza nel riferire sulle attrezzature e numero di agenti di polizia tra il periodo corrente e precedente. Tuttavia, poiché gli Stati membri non hanno fornito informazioni specifiche al riguardo nessuna conclusione chiare si possono trarre.

Tabella 1 – Forze Nazionali

Forze Nazionali			
Stato Membro	numero dei funzionari di che hanno effettuato i controlli	Numero dei funzionari addestrati per analizzare il tachigrafo digitale	numero di unità di attrezzature fornite agli ufficiali di controllo per analizzare il tachigrafo
AT	950	950	485
BE	370	120	76
BG	259	259	255
CY	9	6	4
CZ	693	693	136
DK	60	60	40
EE	260	236	26
FI	230	190	95
FR	7,200	7,200	3,500
DE	15,690	6,310	3,315
EL	2,518	103	66
HU	289	162	127

IE	12	12	12
IT	35,363	3,387	1,186
LV	19	19	12
LT	788	70	70
LU	54	26	6
MT	2	2	1
NL	200	300	85
PL	1,587	1,283	884
PT	4,271	291	80
RO	661	621	330
SK	45	45	45
SL	375	127	46
ES	470	470	423
SE	251	215	206
UK	616	273	273
TOTALE	73,242	23,429	11,784

5. I controlli su strada

La percentuale di veicoli non nazionali controllati su strada è stato pari al 74% in Slovenia, il 65% in Lussemburgo, il 61% in Belgio, il 57% in Austria, il 55% in Lituania e in un range di 51% -53% per la Francia, l'Ungheria e Malta. La predominanza di conducenti stranieri controllati in strada presenta dinamiche simili con una eccezione della Lituania cui controlli toccato driver prevalentemente nazionali. Nel caso di questi paesi un fattore di posizione geografica o un volume di operazioni di transito dovrebbe essere preso in considerazione. Tuttavia, sulla base dei dati raccolti dai periodi di riferimento attuali e precedenti, cinque dei paesi di cui sopra non ha a ripristinare l'equilibrio dei controlli per la seconda volta di fila nonostante il promemoria sul modo non discriminatorio per quanto riguarda la nazionalità dei veicoli / conducenti in cui i controlli devono essere eseguiti che è stato incluso nella precedente relazione della Commissione sull'attuazione della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada.

6. I controlli su strada - tipo di tachigrafo

Una questione importante in controlli su strada sembra collegare al tipo di tachigrafo i veicoli sono dotati. Il tachigrafo digitale è stato introdotto nel 2006 e mira a facilitare

l'applicazione della legislazione sociale, fornendo dati più sicuri e precisi, mentre allo stesso tempo semplificare le procedure di controllo. Tuttavia due Stati membri hanno comunicato che l'aumento di quantità di lavoro durante i controlli dovrebbe essere legata alla introduzione dei tachigrafi digitali. È stato indicato che in caso di sospetta manipolazione di apparecchiature di registrazione digitale approfondite e più controlli in termini di tempo del vano cabina e motore sono stati necessari. Inoltre, una questione di mantenere varie forme di record di dati così come il controllo dei driver che svolgono attività per le numerose imprese di trasporti è stato portato alla luce.

Ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 2006/22 / CE, la soglia dei controlli minimi dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli sarà portato al 4% una volta che il 90% dei veicoli controllati siano muniti di un tachigrafo digitale. Nel periodo 2007-2008, il 32% dei veicoli controllati su strada sono stati dotati di tachigrafo digitale. Questo numero è aumentato del 75% nel periodo di riferimento successivo 2009-2010 ammontano a 56%. Dopo questo punto il valore stabilizzato al livello del 56% nel periodo di riferimento nell'Unione europea. Tuttavia, fluttuazioni significative sono state osservate a livello nazionale, con un aumento del numero di veicoli dotati di tachigrafo digitale, che sono stati oggetto di controlli in 16 Stati membri. Pertanto, tenendo conto della media complessiva di veicoli dotati di tachigrafi digitali che sono stati controllati a livello di Unione europea, non esiste una base per aumentare i controlli minimi dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli a 4% nel prossimo futuro.

Il numero di veicoli dotati di tachigrafo digitale è un indicatore importante della composizione della flotta negli Stati membri a causa dell'obbligo di raccordo tachigrafo digitale in nuovi veicoli messi in circolazione a partire dal maggio 2006. Esso deriva dai dati raccolti che in alcuni paesi (Austria, Belgio, Germania, Lussemburgo, Francia, Slovacchia e Svezia) che i veicoli di meno di 6 anni di età dovrebbe oscillare tra il 57% e il 82%. Al contrario, in alcuni paesi (Cipro, Grecia, Ungheria, Malta e Polonia) la flotta sembra essere composta da almeno il 70% dei veicoli più vecchi. Numeri dettagliati e percentuali di analogico e tachigrafi digitali installati nei veicoli controllati su strada in ciascuno Stato membro sono presentati qui di seguito.

Tabella 2 – tachigrafi analogici e digitali installati nei veicoli controllati su strada

Stati Membri	Tachigrafo analogico	% analogici	Tachigrafi Digitali	% Digitali
Austria	84,114	34%	162,165	66%
Belgium	22,337	36%	38,994	64%
Bulgaria	289,025	53%	252,556	47%
Cyprus	7,885	98%	139	2%
Czech Republic	103,907	58%	74,259	42%
Denmark	Nessun dato			
Estonia	5,579	64%	3,136	36%
Finland	41,260	50%	41,304	50%
France ¹	Nessun dato		300,000	70%
Germany	1,372,668	33%	2,776,463	67%
Greece	37,271	80%	9,175	20%
Hungary	75,726	76%	24,387	24%
Ireland	25,491	54%	21,726	46%
Italy	362,705	66%	188,292	34%
Latvia	6,357	66%	3,270	34%
Lithuania	48,851	66%	24,940	34%
Luxembourg	1,620	18%	7,251	82%
Malta	22	73%	8	27%
Netherlands	15,993	54%	13,655	46%
Poland	342,929	70%	145,764	30%
Portugal	27,655	61%	17,822	39%
Romania	261,561	51%	251,011	49%
Slovakia	6,533	43%	8,796	57%
Slovenia	12,421	68%	5,871	32%
Spain ²	Nessun dato		183,194	43%
Sweden	20,284	38%	32,753	62%
United Kingdom	139,021	68%	65,120	32%
TOTALE	3,311,215	44%	4,168,857	56%

Movimento Federativo Autonomo

7. I controlli nei locali

Circa 691.000 i conducenti sono stati controllati presso i locali, che rappresentano il 7,3% di tutti i conducenti controllati nel corso 2011-2012, sia in strada e locali, e segna

¹ Numero di veicoli con tachigrafo digitale installato è legato al numero di veicoli immatricolati in Francia e non fermati per i controlli su strada. I valori non sono presi in considerazione per i totali.

² Cifre esatte di veicoli dotati di tachigrafo digitale e la loro quota in una flotta complessiva di veicoli soggetti a regolamenti. I valori non sono presi in considerazione per i totali.

un piccolo anticipo dal 5% nel periodo precedente. Un gruppo di tre paesi, vale a dire la Bulgaria (19%), la Germania (15%) e la Spagna (14%) controllava il 48% di tutti i conducenti controllati presso i locali.

8. Reati - i tassi di rilevamento

Vale la pena sottolineare che il 49% del numero totale delle infrazioni accertate in Europa è stato segnalato in Germania e, insieme con l'Italia (10%), la Francia (8,9%) Austria (5,3%) e la Polonia (5,3%), questi cinque paesi coperto il 79% dei reati denunciati in Europa. In linea con la flessione del numero complessivo dei reati, questa copertura è pari al 84% nel periodo di riferimento precedente. Una discrepanza significativa si nota tra la Francia e la Germania in termini di rapporto tra giorni di lavoro controllati, rispettivamente, il 23% e il 29%, e il numero di infrazioni rilevate, pari al 8,9% e il 49%. Questa peculiarità è paragonabile con il precedente periodo di riferimento.

C'è una grande disparità tra gli Stati membri per quanto riguarda il tasso di rilevamento che vanno da 0,08 a 0,36 in Bulgaria e Romania a 6,75 in Finlandia e 6.07 in Slovacchia di infrazioni accertate per 100 giorni di lavoro controllati. Inoltre, questi tassi nazionali osservano grandi variazioni visto contro l'ultimo periodo di riferimento. In alcuni paesi ci sono stati cali significativi come in Irlanda 8,13-2,92 e la Polonia 5,82-1,91, che potrebbero suggerire o maggiore conoscenza della legislazione sociale tra conducenti e imprese o minore efficacia dei controlli. Al contrario, alcuni paesi hanno aumentato i tassi di infrazioni accertate, e cioè la Finlandia 4,42-6,75 e la Grecia 0,71-4,59, che potrebbe indicare controlli avanzati del rispetto della legislazione sociale in questi paesi.

In termini quantitativi, aumenti significativi di infrazioni accertate sono state osservate a livello nazionale, nei seguenti paesi rispetto al precedente periodo di riferimento; Austria (41%), Repubblica Ceca (39,5%), l'Ungheria (80%) e Lituania (29%). Inoltre Portugal rilevato quasi 5 volte più reati nell'ultimo periodo, Lussemburgo 24 come molti reati e Grecia 39, come molti reati come nell'ultimo periodo di riferimento. Dall'altro lato, ci sono i paesi con grandi riduzioni dei reati rilevati, come la Polonia (63%), Danimarca (48%) e in Irlanda (55%), nonostante un aumento del numero di giorni di lavoro controllati da questi paesi il 12%, 16 % e 26% rispettivamente.

9. Reati rilevate a bordo della strada - i tassi di rilevamento

Guardando da vicino gli Stati membri, diverse fluttuazioni si osservano tra gli ultimi due periodi di riferimento. Alcuni paesi hanno notato molto elevate crescite di tasso di rilevamento; come la Lettonia del 150%, Repubblica Ceca del 119% e l'Olanda del 65%. Inoltre, il tasso di rilevamento di Lussemburgo nell'ultimo periodo di riferimento era quasi 13 volte superiore rispetto al tasso di rilevamento nel periodo 2009-2010. Nel caso della Grecia, il tasso di rilevamento è stato quasi 7 volte superiore rispetto al periodo precedente.

Alcuni Stati membri hanno avuto tassi di rilevamento più bassi rispetto al periodo precedente, vale a dire l'Irlanda ha mostrato una diminuzione del 60% nel tasso di individuazione, Malta un 62%, così come la Polonia, dove il tasso di rilevamento è stato inferiore del 63%.

Non vi è alcun motivo distingue per queste variazioni di tassi di rilevamento. Tuttavia, la tendenza generale indica che l'efficacia dei controlli in Europa, è stato gradualmente migliorando.

10. Reati rilevati presso i locali - i tassi di rilevamento

Va sottolineato che la Germania rilevato il 54% di tutti i reati nei locali in Europa. Insieme con l'Italia (16%) e in Polonia (quasi l'8%) di questi tre paesi coprono circa il 78% di tutte le violazioni rilevate nei locali. Questa prevalenza subito una flessione dal 85% nel periodo di riferimento precedente. Il numero di infrazioni accertate in Germania corrisponde con la più alta frequenza di infrazioni accertate per 100 giorni di lavoro controllati (22.38), che anche se è diminuito del 34%, era ancora più di quattro volte superiore rispetto alla media europea di 5,29. Tasso della Polonia è stato pari a 3,45 infrazioni accertate per 100 giorni di lavoro controllati, il che implica una maggiore consapevolezza della legislazione sociale tra imprese. Questa conclusione è confermata dal tasso di offesa per impresa, che dimezzato in Polonia rispetto all'ultimo periodo. Tendenza simile è percepito in Germania, dove il tasso di reati per impresa è diminuito considerevolmente 81-55 nel periodo attuale.

Ci sono enormi differenze nei tassi di rilevamento di reato nei locali per 100 giorni di lavoro controllati tra gli Stati membri. Paesi come la Finlandia, la Germania, l'Ungheria e Paesi Bassi hanno molto più di 10 reati segnalati per 100 giorni di lavoro controllati, che la Bulgaria (0,01), Grecia (0,02), la Lettonia (0,07), Portogallo (0,04), Romania (0,23) e la Spagna (0,48) presentano tassi eccezionalmente bassa frequenza.

Nel periodo di riferimento precedente nessuno di questi paesi ha superato un tasso di 0,5 frequenza.

11. Categorie di infrazioni constatate in strada

Le proporzioni delle violazioni stradali rimaste a livelli relativamente simili a quelli degli anni precedenti. Per tre categorie, vale a dire di guida di tempo (22%), i soggiorni (20%) e periodi di riposo (25%), sono stati rilevati piccoli aumenti; rispettivamente 1 punto percentuale, 4 punti percentuali e di 2 punti percentuali. Considerando che, per le violazioni di norme in materia di disponibilità di record per 28 giorni una diminuzione è stata osservata dal 16% al 15%, dal 12% all'8% per le apparecchiature di registrazione e dal 5% al 4% per la mancanza di registrazioni per altri lavori.

Greater dinamiche tipi di infrazioni accertate su strada sono stati testimoni in alcuni paesi. In riferimento alla guida violazioni di tempo, a Cipro, la percentuale più che raddoppiata rispetto al precedente periodo di riferimento e in Portogallo è quasi triplicato. Sull'altra estremità, c'è l'Italia, che ha riportato il 12% di guidare reati tempo, contro il 32% negli anni 2009-2010.

La percentuale di alcuni tipi di reati è stato particolarmente elevato in alcuni Stati membri. Per quanto riguarda l'apparecchio di controllo, il tasso a Cipro è stato pari al 49% di tutti i reati denunciati e ha raggiunto il 29% in Estonia, il 24% in Irlanda e il 23% in Polonia. In questi ultimi tre paesi questi tassi sono più che raddoppiate rispetto al precedente periodo di riferimento, che potrebbe suggerire una maggiore enfasi viene messo sulla verifica dell'apparecchio di controllo sui veicoli o un aumento del numero di apparecchi di controllo manipolati.

Per quanto riguarda i reati commessi contro le regole in 28 giorni fogli di registrazione, sono stati pari a circa la metà di tutte le infrazioni accertate in Bulgaria (49%), Italia (43%) e Lettonia (52%). Questo tasso se visto contro il precedente periodo di riferimento è sceso del 17% in Bulgaria e quasi raddoppiato negli altri due paesi.

Reati connessi a rotture, tempi di guida, periodi di riposo e 28 giorni importo foglio di registrazione al 93% di tutte le infrazioni accertate, che corrisponde ai valori di periodi 2009-2010 e 2007-2008 di reporting. Questa proporzione elevata illustra problemi persistenti in questi settori.

12. Categorie di infrazioni riscontrate presso la sede dell'azienda

Come nel periodo precedente, i tipi più rilevati di reati erano violazioni delle norme in materia di interruzione (mantenuto il livello 34%), i periodi di riposo (aumentato di 3 punti percentuali pari al 23%), il tempo di guida (incremento di 2 punti percentuali e eguagliato al 16%) e le registrazioni dei tempi di guida (crescita del 16% a 17%). Il cambiamento più grande è nota per i reati in relazione alla mancanza o la disponibilità di record per altri lavori, che dimezzati rispetto al precedente periodo di riferimento.

13. Le relazioni e la cooperazione tra gli Stati membri

Ai sensi della direttiva 2006/22 / CE, gli Stati membri sono tenuti ad impegnarsi a non meno di sei i controlli su strada concertati per anno con almeno un altro Stato membro. Quasi tutti gli Stati membri hanno fornito informazioni sui controlli concertati, che mostra un miglioramento rispetto al periodo precedente, non solo in termini di informazione di qualità, ma pure nella quantità di iniziative internazionali intraprese. La cooperazione tra i paesi stabilita per lo più tra i paesi vicini ed è completata da azioni nel quadro di Euro Contrôle Route (ECR), che ha messo in atto la collaborazione su scala più grande.

Controlli comuni mirano a condividere esperienze, conoscenze su come eseguire controlli, nonché rivedere e armonizzare posizioni sull'interpretazione delle disposizioni particolari in materia di trasporto su strada. Pertanto, deve essere sottolineato che la maggior parte degli Stati Uniti ha raggiunto la soglia dei controlli concordate minime eseguite e in alcuni casi superato significativamente. Alcuni paesi hanno indicato che le iniziative più utili riguardano questioni come la manomissione di un apparecchio, il trasporto di merci pericolose e le regole sociali.

Il progetto TRACE che è stato co-finanziato dalla Commissione volto a stabilire un programma di studi comune per la formazione dei funzionari di controllo e di una cooperazione rafforzata tra gli Stati membri. Questa iniziativa sarà portata avanti con il progetto CLOSER, al fine di migliorare l'applicazione armonizzata della legislazione sui trasporti stradali sulla base di una comprensione e di riduzione delle discrepanze tra le prassi esecutive nazionali comuni.

Tabella 3 - Panoramica di controlli concertati intraprese da ciascuno Stato membro

Austria	6 concertata controlli all'anno con i membri ECR / TISPOL, 6 scambi bilaterali di 26 persone con ECR / TISPOL (obiettivi, guida controlli orari, controlli sulla tempra con tachigrafo, verifiche tecniche, garantire dei carichi), 3 scambi multilaterali di 8 persone ECR / TISPOL (obiettivi, guida controlli orari, controlli sul rinvenimento di tachigrafo, verifiche tecniche, garantire dei carichi).
Belgio	Utente di ECR – frequenza sconosciuta.
Bulgaria	20 controlli congiunti con la Romania nel 2011, 2 controlli congiunti con la Romania nel 2012. Lo scambio di informazioni sulle infrazioni constatate commesse dai conducenti bulgari in Germania, Ungheria, Austria, Spagna, Regno Unito, Italia, Lettonia, Romania e Slovenia.
Cipro	Nel 2012 due funzionari hanno partecipato al programma TRACE in Madrid.
Repubblica Ceca	5 scambi multilaterali organizzate da ECR, 1 trilaterale con la Polonia e la Germania organizzato da ECR, 6 controlli concertati bilaterali con la Germania, 5 con la Slovacchia, l'Ungheria, 2 con 1 valutazione incontro con la Polonia nel 2012.
Danimarca	Controlli concertati organizzati da TISPOL - frequenza sconosciuta.
Estonia	2 controlli stradali congiunti con la Lettonia nel 2011 e 2 controlli stradali congiunti nel 2012; 1 controllo su strada comune con la Finlandia nel 2012.
Finlandia	SV e inviare NO regolarmente relazioni alla FI concernenti driver FI e alle imprese che hanno commesso reati. I dati sono forniti al sicurezza e la salute sul lavoro Ispettorato effettuare i controlli nelle imprese.
Francia	Partecipazione in 8 Raccolta controlli concertati nel 2010 e 8 nel 2011, diversi controlli congiunti ogni anno con il Belgio, il Lussemburgo e la Germania, lo scambio di esperienze nell'ambito di Raccolta; visite di funzionari di polizia provenienti da Germania e Spagna, nonché visite in Regno Unito, Spagna, Germania, Paesi Bassi, Polonia e Ungheria.
Germania	Germania 5-6 ECR ogni anno (controlli congiunti da parte di ispettori provenienti da Francia, Austria, Paesi Bassi, Repubblica Ceca e Polonia), scambi ispettore concentrarsi sulla legislazione sociale nel traffico stradale, controllo tecnico su strada e fissare il carico. Circa 10-15 scambi di esperienze sotto ECR, TISPOL all'anno, in cui 2-10 ispettori partecipano.
Grecia	Nessuna informazione pervenuta.
Ungheria	20 azioni ECR / TISPOL, organizzazione di programmi bilaterali con la Slovenia giorni 2x3, con la Slovacchia 2 + 1 giorni e 1 giorno con l'Austria. La partecipazione a giorni 2x4 programmi bilaterali organizzati da Repubblica Ceca. Organizzazione di programmi multilaterali giorni 2x3 in Zala, 3 giorni in Debrecen, 3 giorni in Győr e 2x4 giorni organizzati in Pilsen da parte ceca. Programmi ECR e conferenze: programma di scambio (Leiden, Bristol, Opole, Lussemburgo, Manchester), ERRU seminari, master class ADR, tachigrafo Conference (Osnabruck), COM-ECR Cargo Conferenza sicura, conferenza TISPOL.

Irlanda	25 concertata controlli nel 2011 e 14 nel 2012 con l'Irlanda del Nord e Regno Unito. La partecipazione a corsi di perfezionamento TISPOL sulla manipolazione del tachigrafo digitale (3 ufficiali), la partecipazione a programmi di scambio organizzati da Francia, Regno Unito e Spagna sulla compliance (5 funzionari). Partecipazione a pag lavorare incontri di gruppo in relazione alla formazione e di attuazione delle pratiche.
Italia	controlli sui veicoli commerciali e autobus sono stati effettuati a livello trans-europeo transfrontaliero e nazionale nei seguenti macro aree: confine alpino con la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Slovenia; Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia e aree portuali Ancona. Napoli e Bari svincoli autostradali.
Lettonia	3 controlli su strada comune con la Lituania e 3 con l'Estonia nel 2011 e di 12 controlli stradali congiunti con la Lituania e 2 controlli con l'Estonia nel 2012. Diversi eventi internazionali (CASH, TRACE, trasporto di merci pericolose, esecutori di formazione e di scambio di esperienze organizzato dalla Svezia).
Lituania	14 campagne congiunte con la Polonia e la Lettonia (8 con PL e 6 con LV), 6 ECR controlli congiunti merci e veicoli passeggeri nel 2011. 17 controlli congiunti con la Polonia e la Lettonia (6 con PL e 11 con LV), 3 ECR merci comune e controlli dei veicoli passeggeri nel 2012.
Lussemburgo	Cooperazione nel quadro di ECR, più spesso concertata controlli effettuati con la Francia, il Belgio, la Germania, i Paesi Bassi - frequenza sconosciuta
Malta	La partecipazione al progetto TRACE, senza controlli concertati intrapresa.
Olanda	Partecipazione a 8 Raccolte e TISPOL transfrontaliera ispezioni trasporto su strada ogni anno, gli scambi, workshop e master class, che coinvolge tra 20-25 funzionari ispettivi olandesi all'anno.
Polonia	Partecipazione in 6 ECR settimane di controllo coordinato nel 2011 (che si concentra sulla protezione dei carichi, trasporto di persone, trasporto di merci pericolose, tempera con tachigrafo, verifiche tecniche, trasporto in autobus) e 8 nel 2012 (focus su regole sociali, il trasporto di merci pericolose, trasporto con autobus, garantire dei carichi, verifiche tecniche, apparecchi registrazione). La partecipazione a corsi di formazione e 6 ispettori scambi nel 2011 e 8 nel 2012.
Portogallo	Partecipazione a meeting organizzati da ECR – frequenza sconosciuta.
Romania	3 ECR controlli concertati con i membri (NL, FR, ES, BE, AT, PL, HU, UK, DE, RO), 42 controlli concertati con BG in 2011. 5 scambio multilaterale di esperienze organizzato in Romania, Francia, Regno Unito, Ungheria e Spagna nel 2011. 8 controlli ECR concertati e la partecipazione a 2 controlli coordinati nel 2012.
Slovacchia	4 controlli congiunti con Repubblica Ceca e 2 con l'Ungheria nel 2011. ispezione internazionale comune in Ungheria, con l'Ungheria, la Slovacchia, Repubblica Ceca, Slovenia e Croazia. Un'altra ispezione congiunta che coinvolge Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia. 4 controlli congiunti con Repubblica Ceca e 2 con l'Ungheria nel 2012.
Slovenia	4 concertata controlli con l'Ungheria nel 2011 e 3 nel 2012, 2 controlli concertati ogni

	anno con la Croazia. Osservatore attivo nella Raccolta. Negli anni 2011 e 2012 gli ispettori hanno partecipato a controlli concertati organizzati in altri paesi Ungheria, Paesi Bassi, Spagna e Germania.
Spagna	12 controlli ECR coordinati (6 all'anno), 4 scambi bilaterali con la Francia (2 all'anno), 2 scambi bilaterali con il Portogallo, organizzazione di scambi multilaterali con 2 assistenti provenienti da Belgio, Slovenia, Francia, Paesi Bassi, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania.
Svezia	Controlli concertati con la Danimarca, la Norvegia, la Germania, l'Estonia e la Finlandia - frequenza sconosciuta
Gran Bretagna	13 controlli concertati (7 nel 2011 e 6 nel 2012) con la Francia, la Germania, Paesi Bassi, Lussemburgo, Belgio, Polonia, Romania, Ungheria, Irlanda, Bulgaria e Spagna. La partecipazione a 9 scambi con l'Olanda, il Lussemburgo, la Francia, la Polonia e la Spagna. Hosting 2 scambi (uno per anno) con partecipanti provenienti da Francia, Irlanda, Germania, Romania, Ungheria e Spagna. TRACE - pacchetto formativo sviluppato in collaborazione con CORTE e ECR progettato per armonizzare le norme di applicazione del regolamento (CE) n 561/2006 in tutta l'UE. Il documento che è stato poi preparato fornito una spiegazione delle regole che è stato successivamente consegnato come un pacchetto di formazione in altri Stati membri in quattro riunioni separate (2 a Bruxelles, 1 a Budapest e Madrid). TRACE è stato poi ripreso dalla Commissione e tradotto in 27 lingue.

14.Sanzioni

Sette Stati membri hanno fornito informazioni sul livello e le categorie di gravità di sanzioni che impongono. Sulla base dei dati forniti, il livello delle ammende in Europa continua a variare in modo significativo. Al fine di ravvicinare il livello delle sanzioni, della Direttiva 2009/5 / CE è stata messa in atto. Essa mira a ridurre al minimo queste discrepanze, fornendo una gamma comune di infrazioni suddivisi in categorie in base alla loro gravità. Il livello delle sanzioni dovrebbe riflettere il livello di gravità delle infrazioni ed è conforme al principio di proporzionalità di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n 561/2006. I Paesi Bassi e Romania hanno notificato che allineate le loro categorie di sanzioni alla direttiva di cui sopra. Ci sono stati cambiamenti nei sistemi di sanzioni in Danimarca, Estonia, Grecia e Lussemburgo. Inoltre, il Lussemburgo ha introdotto multe che devono essere pagati durante il controllo a bordo della strada per diverse infrazioni classificate come lievi o gravi ai sensi dell'allegato III della direttiva 2006/22 / CE. In Slovacchia il potere di applicare il fermo del veicolo nel parcheggio riservato fino al pagamento la multa è stata concessa al corpo di controllo. In generale, gli Stati membri sembrano applicare nei loro sistemi di penalità principi di corresponsabilità e di proporzionalità distinguendo tra sanzioni per

gli autisti e datori di lavoro, così come le parti che organizzano il trasporto e la regolazione dei livelli di pena di conseguenza.

15. Le eccezioni concesse dagli Stati membri


Ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (CE) n 561/2006, gli Stati membri possono concedere deroghe all'applicazione delle disposizioni sui tempi, le interruzioni di guida e di riposo, purché siano rispettate determinate condizioni specifiche e che gli obiettivi generali del regolamento non sono pregiudizi. Gli Stati membri sono tenuti a informare la Commissione delle deroghe concesse. Un elenco completo delle eccezioni che sono stati notificati alla Commissione è disponibile qui sotto. Le stesse informazioni up-to-date è disponibile sul sito web della Commissione anche.

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/index_en.htm

Vale la pena ricordare che un approccio più coordinato verso eccezioni è stata scelta da Regno Unito e Repubblica d'Irlanda. Questi due paesi hanno concordato un accordo transfrontaliero specificando deroghe comuni dalle ore regole dei piloti dell'UE per alcune categorie di veicoli che circolano tra i due territori in agosto 2011. Questo sostituisce il contratto obsoleto adottata nel 1987, che riguardava il regolamento (CEE) n 3820 / 85.



Eccezioni nazionali al regolamento 561/2006

	Austria	Belgium	Bulgaria	Croatia	Cyprus	Czech Republic	Denmark	Estonia	France	Germany	Hungary	Ireland	Italy	Latvia	Lithuania	Luxembourg	Malta	Netherlands	Poland	Portugal	Romania	Slovakia	Slovenia	Spain	Sweden	United Kingdom
13.1 a: non-competing public authorities	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x		x	x			x	x		x	x	x			xg
13.1 b: agricultural etc own activity < 100 km	x	x	x	x	x	x	x	j	p	x	x	x						x	x	x			x	a	x	xh
13.1 c: agricultural/forestry tractors <100 km	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x			x	x	x	x	x	m	x	x
13.1 d: <7,5 tons universal services <50 km			x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x		xi
13.1 d:<7,5 tons for driver's use for work, <50 km	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x						x	x	x	x	x	x	x		x
13.1 e: operating on islands <2300 square km				x	x	x	x		q	x		x					x		x	x				x	b	x
13.1 f: <7,5 t <50 km gas/electricity				x	x	x	x	x	x	x	x	x							x	x			x	x		x
13.1 g: instruction/ examination dr.licence/CPC		x		x		x	x	x		x			x	w	x	x	y		x	x	x			x	x	x
13.1 h: sewerage/flood protection/water etc	x	u	x	x	x	x	x	x	r	x	x	x	x	x	x	x	l		x	x	x	x	x		x	x
13.1 i: non comm.pass. transp. betw.10-17 seats	x	x		x	x	x	x	c	s	x	x	x							x	x					x	x
13.1 j: circus/funfair	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x			x	d	x
13.1 k: mobile projects for education	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x		x	x			x	x	x	x	x	x			x
13.1 l: milk/animal feed from/to farms	x	n	x	x	x	x	x	k	t	x	x	x	x	k	k	x			x	x	x		x	x	e	x
13.1 m: transporting money/valuables	x	n	x	x	x	x	x		x	x	x	v		x	x			x	x	x	x	x	x			
13.1 n: animal waste or carcasses		x		x	x	x	x	x	x	o	x	x		x	x			x	x	x	x	x	x		x	x
13.1 o: hub facilities	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x			x	f	x	x		x	x		x
13.1 p: live animals farms -> markets v.v. <50 km	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x

a: ulteriore restrizione: agricoltura ecc propria attività in un raggio <50 km

b: restrizione aggiuntiva: operano su isole <1.500 km quadrati

c: proprietario / utente autorizzato di un veicolo con 10-17 posti a sedere, che è un genitore di 4 / più figli, relativa voce fatta su un certificato di immatricolazione del veicolo

e il veicolo viene utilizzato per il trasporto di passeggeri non commerciale

d: solo quando la propria attività

e: ulteriore restrizione: latte / alimenti per animali da / per le aziende agricole in un raggio <100 km

f: ulteriore restrizione: o tra centri di smistamento in un raggio di 5 km

g: un veicolo non rientra nella descrizione specificato a meno che il veicolo:

(A) viene utilizzato per la fornitura di servizi-ambulanza (i) da un servizio sanitario nazionale (NHS) organismo competente, o (ii) in virtù di accordi stipulati da o in la richiesta di un organismo competente NHS, o realizzato con la secretary di Stato o con il gallese o ministri scozzesi;

(B) viene utilizzato per il trasporto di organi, sangue, attrezzature, forniture mediche o personale - (i) da un organismo ignificative NHS, o (ii) in virtù di accordi del tipo menzionato nel paragrafo (a) (ii)

(C) è utilizzato da un ente locale per fornire, in esercizio delle funzioni dei servizi sociali - (i) servizi per peopl anziani, o (ii) i servizi per le persone a cui

sezione 29 della (arrangiamento di benessere fisico e per portatori di handicap mentali) 1948 Legge sull'assistenza nazionale si applica;

(D) viene utilizzato da Sua Maestà Guardia costiera, un'autorità faro generale o un ente faro locale;

(E) viene utilizzato ai fini del mantenimento ferrovie dal British Railways Board, ogni detentore di una licenza di rete (ai sensi della parte 1 della

Ferrovie Act 1993), che è una società interamente controllata dalla Corona (ai sensi della predetta Legge) subsidiary di, Transport for London, qualsiasi interamente di proprietà Transport for London, Passeggero Trasporto esecutivo o un ente locale

(F) viene utilizzato dal Waterways Board britannico al fine di mantenere vie navigabili

h: Un veicolo che viene utilizzato da parte di un'impresa di pesca non rientra la descrizione specificato, se non viene utilizzato il veicolo:

(A) per trasportare pesci vivi, o

(B) di effettuare una cattura del pesce dal luogo di sbarco di un luogo in cui deve essere processato

i: veicoli tra 3,5-7,5 tonnellate utilizzati dai fornitori del servizio universale entro un raggio di 50 km alla base dell'impresa richiedono un tachigrafo

j: entro un raggio di 50 km del luogo in cui il veicolo è di solito, tra cui le città all'interno di questa zona

k: come di 2008/01/01 Estonia, Lettonia e Lituania reciprocamente applicare l'eccezione di articoli da 5 a 9 per i veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie, ... ecc., solo nei casi in cui il raggio servizio non superiore a 100 km

l: solo i veicoli utilizzati per la famiglia porta a porta di nettezza urbana e veicoli assegnato alla manutenzione del sistema carreggiata nell'ambito di un servizio invernale

m: entro un raggio di 50 km

n: solo deroga relative interruzioni obbligatorie (articolo 7 del regolamento); Gli articoli 5,6,8 e 9 restano in vigore per questi due tipi di veicoli

o: entro un raggio di 250 km della base dell'impresa

p: solo i veicoli o combinazioni di veicoli fino a 7,5 tonnellate, e solo all'interno di un raggio di 50 km

q: ulteriore restrizione: operanti sulle isole <400 km quadrati

r: per uso domestico porta a porta nettezza urbana, solo entro un raggio di 100 km

s: non per il trasporto di bambini

t: entro un raggio di fino a 150 km della base dell'impresa

u: veicoli utilizzati dalle autostrade comunali dipartimenti e guidati dal personale regionali o comunali sono completamente esenti; veicoli utilizzati dalle autostrade servizi per la manutenzione invernale finalità sono esenti da dell'articolo 7 in materia di interruzione, a meno che il veicolo è coperto da l'eccezione precedente; conducenti di veicoli utilizzati dalle autorità competenti per lo smaltimento di prodotti interni rifiuti sono esenti solo all'articolo 7, in materia di interruzione; conducenti di altri veicoli di cui al presente comma sono esenti a condizione che la guida non è la loro attività principale

v: un veicolo che è appositamente progettato per il mobile banking, scambio o transazioni risparmio

w: si riferisce solo l'obbligo di equipaggiare e utilizzare tachigrafo

y: eccezione solo per la (apprendimento) conducente, istruttore deve rispettare il regolamento (CE) n 561/20006

z: i conducenti dei veicoli di cui al presente comma sono esenti a condizione che la guida non è la loro attività principale



16. Commenti e proposte

Tre Stati membri hanno informato i servizi della Commissione europea di riorganizzazione istituzionale. In Lettonia, trasporti stradali Ispettorato è stata liquidata e la Polizia di Stato ha assunto la responsabilità dell'esecuzione. In Romania Stato Ispettorato per il controllo dei trasporti stradali (ISCTR) è stato istituito. Si tratta di un organismo specializzato sotto il ministero dei Trasporti, che ha il compito di effettuare ispezioni, controllo del rispetto e qualità di un coordinatore nazionale della applicazione delle regole sociali. Inoltre, nel 2011 l'Agenzia dei trasporti svedese ha

assunto la responsabilità per i controlli nei locali e controlli su strada rimaste nella competenza della polizia.

Alla luce della crisi finanziaria di alcuni Stati membri, come ad esempio la Grecia, l'Italia e la Lettonia ha fatto notare le risorse umane limitate o limitata nuove attrezzature essendo a loro disposizione per monitorare il rispetto delle disposizioni delle regole sociali. Al fine di alleviare problema di prestazioni, l'esempio dei Paesi Bassi accordi riguarda conclusiva dell'ordine con le imprese di trasporto su strada potrebbe essere considerata come una misura che completa per i controlli. Tale monitoraggio basato sulla fiducia è stato introdotto nel 2009 e fino a questo punto 23 imprese di trasporto stradale aderito al regime previsto dalla dell'Ambiente e dei Trasporti Ispettorato.

La Finlandia si avvicinò con una conclusione che, al fine di aumentare l'efficacia l'attenzione dovrebbe essere messo sulla vigilanza intensificata delle imprese a rischio, piuttosto che su come ottenere un campione rappresentativo ampia. Come in vista finlandese, la qualità delle attività di vigilanza è influenzato dagli obiettivi quantitativi.

Slovacchia ha riferito sugli sviluppi positivi della diminuzione del numero di infrazioni gravi. Inoltre, è stato osservato che i conducenti nazionali applichino le disposizioni più rilevanti e, al fine di sensibilizzare tutti i driver di un opuscolo sui diritti sociali è stato pubblicato ed è in distribuzione durante i controlli su strada e aziendali.

La Lituania ha richiamato l'attenzione ai problemi ricorrenti legati alla decisione della Commissione 2009/959 / UE come operatori economici di utilizzare il modulo che attesta periodi di attività pilota per celare le attività dei conducenti effettivi. Piloti che arrivano in Lituania da altri Stati membri spesso presentare un modulo indicando lo scopo della visita, come le vacanze o il tempo libero. Queste pratiche complicano verificare se un driver residente in un altro paese ha presentato un modulo che attesti l'attività del conducente effettivo molto complicato.

17. Interpretazione del regolamento (CE) n 561/2006 e del regolamento (CEE) n 3821/85

Negli ultimi anni, la Corte di giustizia dell'Unione europea far luce sull'interpretazione del regolamento (CE) n 561/2006 e del regolamento (CEE) n 3821/85 mediante le seguenti sentenze pregiudiziali:

17.1. Sentenza della Corte di giustizia del 3 ottobre 2013 in caso C317 / 12 Lundberg

Il caso riguarda il trasporto da un soggetto privato come parte del suo hobby, un hobby che è finanziato in parte con contributi finanziari da un'impresa (promotrice). E 'decisivo per l'esito del caso, se il viaggio era esente dall'obbligo di registrazione attrezzature per il fatto che costituisce un' trasporto non commerciale dei beni '. A questo proposito, si pone la questione di interpretazione della deroga al requisito per gli apparecchi di cui all'articolo 3 (h) del regolamento (CE) n 561/2006.

La Corte di giustizia ha affermato che il concetto di 'trasporto non commerciale di merci' di cui all'articolo 3, (h), del regolamento (CE) n 561/2006 deve essere interpretato come comprendente il trasporto di merci da un privato per il proprio fini puramente come parte del suo hobby in cui tale hobby è in parte finanziata da contributi finanziari da parte di persone o imprese esterne e dove non siano effettuati pagamenti per il trasporto che per sé.

17.2. Sentenza della Corte di giustizia del 9 febbraio 2012 in causa C-210/10 Márton Urbán

Il requisito di proporzionalità di cui all'articolo 19 (1) e (4) del regolamento (CE) n 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, devono essere interpretati nel senso che ostano un sistema di sanzioni che prevede l'imposizione di una multa forfettaria per tutte le violazioni, non importa quanto grave, delle norme sull'uso dei fogli di registrazione di cui agli articoli da 13 a 16 del regolamento (CEE) n 3821/85 relativo all'apparecchio nel settore dei trasporti su strada, modificato dal Regolamento (CE) n 561/2006.

Dal momento che le violazioni dei regolamenti 3821/85 e 561/2006 non tutti hanno lo stesso livello di gravità per quanto riguarda gli obiettivi di tali regolamenti, che sono, in primo luogo, il miglioramento delle condizioni di lavoro dei piloti interessati 'e della sicurezza stradale e, in secondo luogo, la fissazione di norme uniformi per quanto riguarda le norme comuni relative ai tempi di guida, interruzioni di guida e di riposo e il loro monitoraggio,

applicazione di una sanzione forfettaria per tutte le violazioni delle norme sull'uso dei fogli di registrazione di riposo, senza regolazione di l'importo della sanzione in funzione della gravità della violazione, appare sproporzionata alla luce degli obiettivi perseguiti dalla normativa dell'Unione europea.

Il requisito di proporzionalità di cui all'articolo 19 (1) e (4) del regolamento (CE) n 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada devono essere interpretati nel senso che ostano non un sistema di sanzioni che prevede severe responsabilità dei conducenti in caso di violazione delle disposizioni del regolamento (CEE) n 3821/85 relativo all'apparecchio nel settore dei trasporti su strada, come modificato dal regolamento (CE) n 561/2006, per quanto riguarda l'uso dei fogli di registrazione.

L'istituzione di un tale sistema possa essere giustificata, dal momento che, da un lato, che il sistema è tale da incoraggiare i conducenti a rispettare le disposizioni del regolamento (CEE) 3821/85 e, dall'altro, la sicurezza e il miglioramento stradale in condizioni sociali per i conducenti sono questioni di interesse pubblico.

Tale requisito di proporzionalità, tuttavia, deve essere interpretato nel senso che osta alla gravità della sanzione prevista da tale sistema, quando impone alle autorità nazionali competenti per sanzionare le violazioni dei regolamenti 3821/85 e 561/2006 per imporre un'ammenda a una TV tasso quasi equivalente al reddito medio mensile netto di un dipendente nello Stato membro interessato, senza essere in grado di tener conto delle circostanze concrete del caso di specie e, se del caso, per ridurre la quantità di tale ammenda. Tale sistema sanzione appare sproporzionata, soprattutto in un caso in cui solo uno dei 15 dischi checked è stato trovato non sono state completate correttamente.

17.3. Sentenza della Corte di giustizia del 28 luglio 2011, causa C-554/09 Seeger

Le 'materiali' di espressione appaiono all'articolo 13 (1) (d), secondo trattino, del regolamento (CE) n 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, che modifica i regolamenti nn 3821/85 e 2135/98 e che abroga il regolamento (CEE) n 3820/85 dev'essere interpretato nel senso che non riguarda i materiali di imballaggio, come bottiglie vuote, trasportati da un commerciante di vini e bevande che gestisce un negozio, fa le consegne ai propri clienti una volta alla settimana e, nel farlo, raccoglie le bottiglie vuote per prendere al suo grossista.

Le bottiglie vuote portate da quel commerciante non costituiscono beni necessari a svolgere la sua attività principale. Essi non vengono elaborati o trasformati e non sono né aggiunti un altro prodotto, né utilizzati nel trasporto su di un'attività. Né sono necessari come componenti, materie prime o ingredienti per qualsiasi prodotto fabbricato da tale commerciante o per lavori eseguiti da quest'ultimo. Infine, non costituiscono né apparecchi o strumenti necessari per la produzione di qualsiasi prodotto.

17.4. Sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 2010, causa C-124/09 Smit Reizen

Il concetto di 'centro operativo', con al punto 21 e segg. della sentenza nella causa C-297/99 Skills Motor Coaches e altri, quando si tratta di classificazione, alla luce delle disposizioni dei regolamenti 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e 3821/85 su registrazione attrezzature nel settore dei trasporti su strada, il tempo corrispondente al viaggio fatto da un conducente per viaggiare da casa al luogo dove si trova di prendere in consegna un veicolo munito di un apparecchio, deve essere definito come il luogo in cui il conducente è effettivamente collegato, vale a dire il trasporto impresa strutture dalle quali di solito svolge il suo servizio e nel quale ritorna al termine di tale servizio, nel normale esercizio delle sue funzioni e senza rispettare le istruzioni specifiche del suo datore di lavoro.

Se il conducente in questione si spinge verso il luogo dove si deve prendere in consegna un veicolo munito di un apparecchio o se è spinto a quel posto da qualcun altro non ha alcuna incidenza sulla classificazione del tempo di percorrenza, alla luce del concetto di 'riposo' ai sensi dell'articolo 1 (5), del regolamento (CEE) 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

A questo proposito, in primo luogo, l'articolo 8 (7), del regolamento (CEE) n 3820/85 consente l'opzione per un pilota di prendere il suo riposo giornaliero in un veicolo soggetto alla condizione che tale veicolo sia provvisto di una cuccetta e sia in sosta. In secondo luogo, sarebbe in contrasto con l'obiettivo della sicurezza stradale per distinguere se il conducente in questione si spinge a un luogo dove è di prendere in consegna un veicolo in cui le apparecchiature di registrazione è installato dove deve guidare tale veicolo in arrivo. Lo stato di affaticamento del conducente che può compromettere tale obiettivo può risultare non soltanto da guidare realmente un veicolo, ma anche dalle condizioni in cui il viaggio ha luogo.

18. Panoramica degli atti legislativi di recepimento della direttiva 2002/15 / CE negli Stati membri

Austria	Amendment of the Working Time Act and the Rest Periods Act, BGBl. I No 138/2006, which entered into force on 1 July 2006.
Belgium	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arbeidswet van 16 maart 1971, Belgisch Staatsblad 30 maart 1971. 2. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 september 1969 betreffende de arbeidsduur van het rijdend personeel tewerkgesteld in de ondernemingen welke een autobusdienst uitbaten (CP 140), Belgisch Staatsblad 5 september 2005. 3. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 betreffende de arbeidsduur van de mobiele werknemers tewerkgesteld in sommige ondernemingen van collectief personenvervoer over de weg die ongeregeld vervoer en/of internationaal geregeld vervoer uitvoeren (PC 140), Belgisch Staatsblad 5 september 2005. 4. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 betreffende de arbeidsduur van het personeel tewerkgesteld in de ondernemingen van verhuizingen, meubelbewaring en hun aanverwante activiteiten (PC 140), Belgisch Staatsblad 5 september 2005. 5. Koninklijk besluit van 24 augustus 2005 betreffende de arbeidsduur en de zondagsrust in de ondernemingen welke onder het Paritair Comité voor de scheikundige nijverheid ressorteren (PC 116), Belgisch Staatsblad 5 september 2005. 6. Koninklijk besluit 12 juli 2009 betreffende de arbeidsduur van het personeel tewerkgesteld in sommige ondernemingen die ressorteren onder het Paritair Comité voor het bouwbedrijf (PC 124), Belgisch Staatsblad 14 augustus 2009. 7. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 betreffende de arbeidsduur van de mobiele werknemers tewerkgesteld in de ondernemingen van goederenvervoer (PC 140), Belgisch Staatsblad 5 september 2005. 8. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 tot opheffing van het koninklijk besluit van 25 juni 1999 betreffende de arbeidsduur van sommige werklieden die onder het Paritair Comité voor het wasserij-, ververij- en ontvettingsbedrijf ressorteren (PC 110), Belgisch Staatsblad 5 september 2005. 9. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 betreffende de arbeidsduur van de werknemers tewerkgesteld aan vervoersactiviteiten van de ondernemingen die onder het Paritair Comité voor de stoffering en de houtbewerking ressorteren (PC

	<p>126), Belgisch Staatsblad 5 september 2005.</p> <p>10. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 april 1975 betreffende de arbeidsduur, de zondagsrust en de jeugdarbeid voor de ondernemingen die onder het Paritair Comité voor de textielnijverheid en het breiwerk ressorteren (PC 120), Belgisch Staatsblad 5 september 2005.</p> <p>11. Koninklijk besluit van 10 augustus 2005 betreffende de arbeidsduur van de werklieden wegvervoerders die ressorteren onder het Paritair Comité voor de houtnijverheid (PC 125), Belgisch Staatsblad 5 september 2005.</p> <p>12. Koninklijk besluit van 16 juni 2003 tot uitvoering van artikel 3ter van de Arbeidswet van 16 maart 1971, Belgisch Staatsblad 30 juli 2003.</p> <p>13. Wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen, Belgisch Staatsblad 5 mei 1965.</p> <p>14. Koninklijk besluit van 17 september 2000 waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 76 van 18 juli 2000, gesloten in de Nationale Arbeidsraad, tot uitvoering van artikel 27, § 4, 2e lid van de arbeidswet van 16 maart 1971, Belgisch Staatsblad 27 september 2000.</p> <p>15. Koninklijk Besluit van 8 oktober 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 april 2007 houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en houdende gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen.</p>
Bulgaria	<p>1. Regulation governing the working time of persons active in road transport (promulgated in State Gazette 77/2006, amended and supplemented SG 97 of 9.12.2011).</p> <p>2. Council of Ministers Decree No 324 of 01/12/2011 amending and supplementing the Regulation governing the working time of persons active in road transport, adopted by Decree No 244 of 2006 (SG 97 of 09/12/2011).</p>
Cyprus	<p>1. Organization of the Working Time of Persons Performing Mobile Road Transport Activities Act 2005.</p> <p>2. Organization of the Working Time of Persons Performing Mobile Road Transport Activities (Amendment) Act 2009.</p>
Czech Republic	<p>1. Act No 262/2006 – Labour Code</p> <p>2. Act No 111/1994 on road transport</p> <p>3. Government Regulation No 589/2006, as amended by Government Regulation No 353/2008 establishing a derogation in respect of working times and rest periods</p>

	of employees in the transport sector.
Denmark	<p>1. Act No 395 of June 2005 on the working time of mobile employees within the road transport sector</p> <p>2. Order No 450 of 11 May 2012 on the working time of self-employed hauliers performing mobile road transport activities. The Order entered into force on 1 July 2012.</p>
Estonia	<p>1. Traffic Act, entered into force on June 3, 2005. The new Traffic Act, passed by the Riigikogu on June 17, 2010 entered into force on July 01, 2011.</p> <p>2. Act on Working and Rest Time, entered into force 1 January 2002</p> <p>3. The third section of The Employment Contracts Act, entered into force on July 1, 2009 (entitled: Working and Rest Time) regulates the relevant provisions of aforementioned Act on Working and Rest Time.</p>
Finland	<p>1. Laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä/ Lag om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare (349/2013)</p> <p>2. Landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare (2013/72)</p>
France	<p>1. Transport Code (Articles L.1321-1 to L.1321-10 and L3312-1 to L3312-9) Decrees on application of these articles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises ; - le Décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 modifié, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes ; - le Décret n° 2012-921 du 26 juillet 2012 relatif aux infractions à la durée du travail des conducteurs indépendants du transport public routier
Germany	<p>1. The Working Time Act of 6 June 1994 (Federal Law Gazette Part I, pp. 1170 and 1171), as last amended by Article 7 of the Act of 15 July 2009 (Federal Law Gazette Part I, p. 1939).</p> <p>2. Documentary Evidence Act of 20 July 1995 (Federal Law Gazette Part I, p. 946), as last amended by Article 32 of the Act of 13 July 2001 (Federal Law Gazette Part I, p. 1542).</p> <p>3. Act on the organisation of the working time of self-employed drivers of 11 July 2012 (Federal Law Gazette Part I, page 1479).</p>
Greece	Presidential Decree No 167/2006 (GG, Series I, No 179).
Hungary	No information provided.
Ireland	European Communities (Organisation of Working Time of Persons performing mobile Road Transport Activities) Regulations 2012 (Statutory Instrument No. SI.

	36 of 2012).
Italy	Legislative Decree No 234/2007.
Latvia	Directive implemented in national legislation.
Lithuania	Resolution No 543 of 17 May 2005 amending Resolution No 587 of the Government of the Republic of Lithuania of 14 May 2003.
Luxembourg	1. Law of 21 December 2007 on Working Time of Persons Performing Mobile Road Transport Activities amending the Labour Code 2. Law of 28 July 2011 concerning self-employed drivers.
Malta	1. Motor Vehicles (Carriage of Goods by Road) Regulations. 2. Passenger Transport Services Regulations. The amendments to the Motor Vehicles (Carriage of Goods by Road) Regulations (SL 65/19) and the Passenger Transport Services Regulations (SL 499/56), to include self-employed drivers, have been drafted and are expected to be published shortly.
the Netherlands	Decree on working time in the transport sector.
Poland	1. Act of 16 April 2004 on working time of drivers. 2. On 16 July 2013 entry into force of Act that includes self-employed drivers in the scope of provisions of working time of drivers.
Portugal	1. Decree-Law No 237/2007 of 19 June 2007. Draft legislation amending Decree-Law No 237/2007. 2. Decree-Law No 117/2012 (as regards self-employed workers).
Romania	Romanian Government Decision 38/2008.
Slovakia	1. Act No 462/2007, came into effect in 1/11/2007. This act superseded Act No 121/2004 on working time and rest periods in the field of transport.
Slovenia	Zakon o delovnem asu in obveznih poitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (27/08/2005)
Spain	1. Royal Decree 902/2007 of 6 July amending Royal Decree 1561/1995 on special working time, in relation to the working time of workers performing mobile road transport activities. 2. Royal Decree 1635/2011 of 14 November amending Royal Decree 1561/1995 of 21 September on special working time, regarding periods of availability in road transport.
Sweden	As of 1/06/2012 self-employed have been covered by the Act (2005:395) on working time in certain forms of road transport.
United	Amendments of regulations (i.e. the Road Transport (Working Time)

Kingdom	(Amendment) Regulations 2012 and the Road Transport (Working Time) (Amendment) Regulations (Northern Ireland) 2012) to include self-employed drivers.
---------	---

19. Problemi in materia di applicazione della direttiva 2002/15 / CE

Vari problemi sono stati portati in relazione all'esecuzione di controlli di conformità alle norme sull'orario di lavoro. Sono stati menzionati i problemi ricorrenti di complessità, lunghezza e l'intensità di lavoro delle procedure di controllo. Slovenia di cui necessarie registrazioni doppie di dati a causa di uso di entrambi i tipi di apparecchi di controllo e altri lavori. I controlli devono essere effettuati confrontando i set di dati che potrebbero essere in forma di disco tachigrafo analogico, dati digitali e di altre registrazioni manuali o forme. I driver che sono impiegati in varie imprese presentano difficoltà aggiuntiva durante i controlli. Inoltre, gli organismi di controllo del lavoro ceco trovato problematico per verificare il rispetto delle norme sull'orario di lavoro, dove un autista di autobus ha, per una parte del suo tempo di lavoro, guidato su un autobus di fino a 50 km di lunghezza, non contemplati dal regolamento (CE) No 561/2006 (e, quindi, dalla direttiva 2002/15 / CE) e per il resto ha guidato su un percorso più lungo.

Sono stati indicati difficoltà aggiuntive in caso di ispezione autotrasportatori autonomi. Bulgaria di cui una questione di selezione di driver per un controllo in quanto non esiste un elenco ufficiale che indica il numero o la posizione degli autotrasportatori autonomi. Inoltre, secondo gli autotrasportatori autonomi regolamento bulgaro sono tenuti a mantenere i loro giornali pronti per l'ispezione da parte dell'Ispettorato del Lavoro. Tuttavia, allo stesso tempo autotrasportatori autonomi devono portare i loro diari con loro al fine di registrare le partite importanti. Al fine di aumentare il numero di autotrasportatori autonomi sottoposti a controlli, in Bulgaria una campagna speciale è stata lanciata nel 2013 e proseguita l'anno successivo. Un accordo diverso è stato messo in atto in Danimarca, dove gli autotrasportatori autonomi sono monitorati mediante richiesta di amministrazione a presentare record del numero di ore lavorate, sostenuta da dati del tachigrafo. Tutti i vettori stradali monitorati fornito la prova del rispetto delle norme sull'orario di lavoro.

In Danimarca le parti sociali ha richiamato l'attenzione sul fatto che non vi è nessuna autorità che impone sanzioni ai sensi della direttiva, a che gli sforzi finali di ottenere una decisione si basano sulla gestione di ogni caso previsto lavoro e di diritto civile,

che non è chiaramente nell'interesse di dipendenti. Un problema parallelo è stato segnalato in Irlanda, dove perseguire una causa relativa all'orario di lavoro è percepita dall'Autorità per la sicurezza stradale, come significativamente più onerosa e complessa di quella per le ore di guida e delle infrazioni relative tachigrafo.

Germania ha riferito che molte violazioni siano dovute a un utilizzo improprio dell'apparecchio di controllo. La maggior parte delle infrazioni in Polonia sono stati segnalati in relazione alle disposizioni in materia di certificati di base di lavoro o della prova di essere autonomi, periodo di guida settimanale media o altro orario di lavoro svolto dal campo di applicazione del rapporto di lavoro, così come il tempo massimo giornaliero di lavoro se il lavoro è stato eseguito durante la notte.

20. Parere delle parti interessate su attuazione della direttiva 2002/15 / CE negli Stati membri

In Irlanda, entrambe le organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori erano di un parere che la direttiva ha contribuito alla tutela della salute e la sicurezza dei conducenti. In vista dei datori di lavoro, le norme sulla guida, le interruzioni e i periodi di riposo sono di grande importanza. Tuttavia, l'Irlanda ha sottolineato le difficoltà a ottenere un ampio campo di vista come una grande maggioranza di driver e una massa di operatori non sono rappresentati, rispettivamente, da sindacati e associazioni di categoria.

In Francia, le parti sociali sono preoccupati per la perdita di competitività delle imprese di trasporto e di concorrenza sleale che potrebbe portare ad una diminuzione delle opportunità di lavoro. A tal fine, ci sono le aspettative verso l'armonizzazione delle regole sociali che vanno al di là della direttiva e al di là del campo di applicazione della legislazione comunitaria.

Opinioni analoghe sono state presentate da associazioni di trasporto sloveni, che richiedono norme uniformi e semplici in tempo che dovrebbe essere attuata in tutti gli Stati membri in modo omogeneo a lavorare. Essi sottolineano che una migliore applicazione delle norme sull'orario di lavoro contribuirà al miglioramento delle condizioni di lavoro, di sicurezza stradale e di concorrenza.

I sindacati britannici credono ancora che le norme sull'orario di lavoro non sono diminuiti in modo significativo le ore di lavoro dei conducenti di veicoli pesanti e sono in gran parte attribuiscono al cattivo uso dei periodi di disponibilità.

Unione Piloti tedesco camion 'espresso il parere che la compensazione per i conducenti professionisti che svolgono lavoro notturno non è definito con sufficiente precisione e dati precisi occorre stabilire da quanto tempo molta compensazione devono essere fornite. Inoltre, hanno chiamato per la pausa di legge deve essere di almeno 45 minuti e che la possibilità di dividere il break in 15 minuti seguita da 30 minuti più tardi su dovrebbe essere eliminata, in quanto manca all'obiettivo perseguito. A loro avviso, dovrebbe essere garantita dalla legge, che il conducente può passare il suo tempo di riposo in un albergo o imbarco casa a spese del datore di lavoro, perché se questo è reso obbligatorio in tutta l'UE, nessun operatore sarà in grado di rifiutare su i motivi di distorsione della concorrenza.

Inoltre, le seguenti osservazioni sono state presentate dall'Unione Piloti German Motor Vehicle ': hanno suggerito una significativa riduzione del tempo di lavoro settimanale massimo di 60 ore, che deve essere solo 55 ore alla settimana. Queste 55 ore devono includere i tempi di guida, periodi di disponibilità e interruzioni. La possibilità di lavorare 15 ore 'time shift' dovrebbe essere abolita come una questione di urgenza. Il tempo medio di 48 ore settimanali di lavoro per un periodo di quattro mesi non deve essere superata.

Ci sono tre paesi: Irlanda, Malta e Regno Unito, dove le parti consultate ritengono che le loro specificità geografiche avrebbero dovuto essere presi in considerazione dalle autorità di controllo. Quest'ultimo paese ha evidenziato i rischi di interpretazione ambigua in relazione ai periodi di disponibilità durante traversate in traghetto.

21. Monitoraggio e controllo arrangiamenti della direttiva 2002/15 / CE negli Stati membri

La maggioranza degli Stati membri ribadito che hanno un sistema di esecuzione sul posto che permette loro di effettuare controlli sul rispetto delle norme sull'orario di lavoro. Diversi organismi nazionali sono responsabili del controllo norme sull'orario di lavoro negli Stati membri. I seguenti organismi incaricati dei controlli possono enumerare: ispettorati protezione del lavoro, polizia, uffici di salute e sicurezza, autorità per la sicurezza stradale, l'amministrazione dei trasporti su strada e trasporto su strada dipartimenti dei ministeri competenti, responsabili delle politiche di trasporto o di lavoro.

Gli Stati membri effettuino i controlli nel quadro dei controlli di routine nei locali delle imprese, a bordo della strada in collaborazione genere con forze di polizia o controlli

mirati, sulla base dei dati ottenuti indicano potenziali irregolarità. I controlli sull'orario di lavoro sembrano andare di pari passo con i controlli sulle norme sociali nella maggior parte degli Stati membri. Repubblica Ceca ha indicato che l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto non può essere stabilita durante controlli stradali ma solo presso i locali in cui la prova supplementare è messo a disposizione. Regno Unito ha fatto un'osservazione analogica che i record di tempo di lavoro non vengono controllati a bordo strada a causa del fatto che 17 settimane di record non sono tenuti ad essere tenuto in cabina. In Italia, vi è l'intenzione di concentrare le attività di controllo sulle aziende che non dispongono di contratti collettivi specifici come potrebbero essere più a rischio di irregolarità quando non ci sono prime verifiche effettuate dai sindacati.

22. Statistiche sui controlli minimi da effettuare

La tabella che segue illustra il numero minimo richiesto di giorni lavorativi da controllare e il numero effettivo di giorni lavorativi gli Stati membri hanno controllati su strada e nei locali.

Stati Membri	Numero minimo di giorni lavorativi (3%) per 2011-2012	Numero di giorni lavorativi controllati				
		Totali	Sulla Strada	Presso la sede	% sulla strada	% presso la sede
AT	1,402,560	4,520,840	3,740,865	779,975	83%	17%
BE	1,435,868	1,711,680	1,060,809	650,871	62%	38%
BG	2,844,732.00	9,402,041	5,810,473	3,591,568	62%	38%
CY	216,000	217,068	87,009	130,059	40%	60%
CZ	1,629,980.61	4,307,605	3,327,748	979,857	77%	23%
DK	660,000	523,909	377,985	145,924	72%	28%
EE	198,000	262,542	137,550	124,992	52%	48%
FI	1,126,778	1,208,752	740,180	468,572	61%	39%
FR	6,696,690	36,485,238	32,538,559	3,946,679	89%	11%
DE	8,720,179	46,773,960	42,831,863	3,942,097	92%	8%
EL	4,479,405	458,227	137,923	320,304	30%	70%
HU	1,632,915	1,675,230	1,281,787	393,443	77%	23%
IE	949,164	1,190,424	264,058	926,366	22%	78%
IT	9,938,958	9,180,324	6,238,454	2,941,870	68%	32%
LV	414,004	386,417	233,279	153,138	60%	40%

LT	719,625,00	758,116	343,212	414,904	45%	55%
LU	162,014	195,485	144,689	50,796	74%	26%
MT	2,160	2,178	840	1,338	39%	61%
NL	1,724,496	1,111,188	914,515	196,673	82%	18%
PL	6,556,532	10,606,121	7,057,156	3,548,965	67%	33%
PT	950,400	1,620,558	981,223	639,335	61%	39%
RO	1,999,312	7,318,843	6,290,322	1,028,521	86%	14%
SK	504,105	607,593	261,586	346,007	43%	57%
SL	450,900	492,418	296,256	196,162	60%	40%
ES	5,907,060	9,618,094	7,071,142	2,546,952	74%	26%
SE	1,029,600	1,219,420	1,205,983	13,437	99%	1%
UK	5,648,623	6,794,106	4,280,018	2,514,088	63%	37%
TOTALE	68,000,061	158,648,377	127,655,484	30,992,893	80%	20%

23. Le statistiche sul numero dei giorni di lavoro controllati su strada

La tabella che segue illustra il numero di giorni lavorativi controllati su strada da paese di immatricolazione dei veicoli

Stati membri	NUMERO DI GIORNI LAVORATIVI CONTROLLATI IN STRADA			
	Veicoli Nazionali	Veicoli Internazionali	Veicoli di paesi terzi	Totale
AT	1,688,105	1,953,336	99,424	3,740,865
BE	314,667	720,426	25,716	1,060,809
BG	3,552,877	956,805	1,300,791	5,810,473
CY	87,009	Nessun dato	Nessun dato	87,009
CZ	2,070,828	1,173,656	83,264	3,327,748
DK	283,680	94,305	Nessun dato	377,985
EE	119,865	14,432	3,253	137,550
FI	680,800	55,790	3,590	740,180
FR	15,380,989	16,741,089	416,481	32,538,559
DE	26,352,685	14,643,264	1,835,914	42,831,863
EL	104,277	26,703	6,943	137,923
HU	713,447	370,871	197,469	1,281,787
IE	235,886	28,061	111	264,058
IT	5,561,569	593,272	83,613	6,238,454
LV	172,116	47,017	14,146	233,279
LT	238,095	42,293	62,824	343,212
LU	43,949	99,364	1,376	144,689

MT	392	448	0	840
NL	494,943	389,122	30,450	914,515
PL	3,999,759	1,867,554	1,189,843	7,057,156
PT	941,458	37,260	2,505	981,223
RO	5,698,217	492,012	100,093	6,290,322
SK	138,681	117,676	5,229	261,586
SL	87,478	49,082	159,696	296,256
ES	6,158,217	806,898	106,027	7,071,142
SE	798,919	387,632	19,432	1,205,983
UK	2,018,663	2,173,428	87,927	4,280,018
TOTALE	77,937,571	43,881,796	5,836,117	127,655,484

24. Statistiche sui controlli su strada per il numero di conducenti controllati su strada dal paese di immatricolazione e tipo di trasporto

Member States	Controlli su strada					
	Numero di conducenti controllati dal paese di immatricolazione				Numero di conducenti controllati per tipo di trasporto	
	Totale conducenti	Nazionali	Non nazionali (EEA/CH)	Paesi terzi	Trasporto viaggiatori	Trasporto merci
AT	246,279	106,956	124,963	14,360	4,081	242,198
BE	64,441	25,686	37,160	1,595	4,374	60,067
BG	541,581	404,750	52,593	84,238	122,323	419,258
CY	8,024	8,024	Nessun dato	Nessun dato	1,820	6,204
CZ	179,692	111,667	62,928	5,097	4,539	175,153
DK	25,199	18,912	6,287	Nessun dato	1,627	23,572
EE	8,715	7,671	825	219	753	7,962
FI	82,565	73,666	8,540	359	3,574	78,991
FR	1,501,243	739,809	712,420	49,014	85,819	1,415,424
DE	2,448,021	1,537,118	799,994	110,909	41,323	2,406,698
EL	46,446	39,559	4,504	2,383	7,644	38,802
HU	115,256	57,170	33,094	24,992	9,384	105,872
IE	47,217	39,874	7,309	34	5,186	42,031
IT	575,271	509,450	55,176	10,645	13,278	561,993
LV	9,879	7,345	1,956	578	304	9,575

LT	79,283	41,533	20,256	17,494	4,840	74,443
LU	8,942	3,112	5,734	96	132	8,810
MT	30	14	16	0	1	29
NL	31,535	17,067	13,418	1,050	2,442	29,093
PL	495,745	317,111	85,386	93,248	103,602	392,143
PT	46,571	45,034	1,492	45	3,508	43,063
RO	514,318	466,837	34,922	12,559	110,777	403,541
SK	15,460	8,432	6,587	441	1,399	14,061
SL	18,292	4,732	2,361	11,199	2,028	16,264
ES	1,370,930	1,192,737	152,216	25,977	198,967	1,171,963
SE	53,037	34,765	17,169	1,103	2,300	50,737
UK	204,141	105,184	94,065	4,892	15,905	188,236
TOTALE	8,738,113	5,924,215	2,341,371.00	14,360	751,930	7,986,183

25. Statistiche sui controlli su strada per il numero di veicoli controllati su strada da paese di immatricolazione e tipo di tachigrafo

Stati Membri	Numero dei veicoli controllati						
	Nazionali	Internazionali	Totale	Analogico	Digitale	% Analogico	% Digitale
AT	106,956	139,323	246,279	84,114	162,165	34%	66%
BE	23,998	37,333	61,331	22,337	38,994	36%	64%
BG	404,750	136,831	541,581	289,025	252,556	53%	47%
CY	8,024	Nessun dato	8,024	7,885	139	98%	2%
CZ	110,742	67,424	178,166	103,907	74,259	58%	42%
DK	Nessun dato						
EE	7,671	1,044	8,715	5,579	3,136	64%	36%
FI	74,955	7,609	82,564	41,260	41,304	50%	50%
FR	721,796	737,291	1,459,087	Nessun dato			
DE	1,508,752	803,257	2,312,009	1,372,668	2,776,463	33%	67%
EL	37,918	8,528	46,446	37,271	9,175	80%	20%
HU	47,703	52,410	100,113	75,726	24,387	76%	24%
IE	39,874	7,343	47,217	25,491	21,726	54%	46%
IT	508,486	66,234	574,720	362,705	188,292	66%	34%
LV	7,127	2,500	9,627	6,357	3,270	66%	34%
LT	33,502	40,289	73,791	48,851	24,940	66%	34%
LU	3,104	5,767	8,871	1,620	7,251	18%	82%
MT	14	16	30	22	8	73%	27%
NL	16,697	12,951	29,648	15,993	13,655	54%	46%
PL	311,045	177,651	488,696	342,929	145,764	70%	30%

PT	43,968	1,499	45,477	27,655	17,822	61%	39%
RO	465,390	47,182	512,572	261,561	251,011	51%	49%
SK	8,302	7,027	15,329	6,533	8,796	43%	57%
SL	4,732	13,560	18,292	12,421	5,871	68%	32%
ES	1,365,654	153,570	1,519,224	Nessun dato			
SE	34,765	18,272	53,037	20,284	32,753	38%	62%
UK	105,184	98,957	204,141	139,021	65,120	68%	32%
Media						44%	56%

26. Le statistiche relative ai controlli nei locali per il numero di conducenti, delle imprese e dei giorni di lavoro controllati presso i locali

Stati membri	Controlli presso i locali dell'azienda		
	Numero dei conducenti controllati	Numero di imprese controllate	Numero dei giorni lavorativi controllati
AT	12,835	1,856	779,975
BE	31,290	6,545	650,871
BG	128,274	9,472	3,591,568
CY	1,457	644	130,059
CZ	9,969	1,504	979,857
DK	6,744	588	145,924
EE	2,449	270	124,992
FI	15,288	Nessun dato	468,572
FR	87,084	15,474	3,946,679
DE	104,069	15,923	3,942,097
EL	7,045	3,552	320,304
HU	7,758	2,456	393,443
IE	9,219	1,001	926,366
IT	37,103	11,088	2,941,870
LV	1,182	200	153,138
LT	15,611	1,500	414,904
LU	500	44	50,796
MT	10	5	1,338
NL	11,632	1,434	196,673
PL	30,764	5,103	3,548,965
PT	7,291	1,789	639,335
RO	51,803	10,375	1,028,521
SK	7,653	1,089	346,007
SL	1,742	354	196,162
ES	98,140	16,746	2,546,952
SE	248	19	13,437
UK	3,695	37,170	2,514,088
Totale	690,855	146,201	30,992,893

27. Tabella di numero di imprese, conducenti controllati e reati rilevato da dimensioni della flotta di tutti gli Stati membri

	Dimensione flotta	Numero di imprese controllate	Numero dei conducenti controllati	Number of offences detected
AUSTRIA	1	174	538	453
	2 - 5	559	1,717	2,060
	6 - 10	366	1,821	2,058
	11 - 20	394	3,284	3,045
	21 - 50	268	3,316	2,374
	51 - 200	90	1,959	1,401
	201 - 500	3	135	131
	Oltre 500	2	65	132
	Totale	1,856	12,835	11,654
BELGIO	1	3,208	3,334	2,616
	2 - 5	1,781	5,018	6,003
	6 - 10	692	5,529	4,757
	11 - 20	458	5,282	4,898
	21 - 50	322	7,602	4,918
	51 - 200	82	4,170	1,962
	201 - 500	2	355	375
	Oltre 500	0	0	0
	Totale	6,545	31,290	25,529
BULGARIA	1	1,895	25,655	79
	2 - 5	5,209	70,550	218
	6 - 10	947	12,827	38
	11 - 20	484	6,414	22
	21 - 50	379	5,131	16
	51 - 200	284	3,848	12
	201 - 500	190	2,565	5
	Oltre 500	84	1,284	5
	Totale	9,472	128,274	395
CIPRO	1	80	86	99
	2 - 5	365	735	548
	6 - 10	110	293	182
	11 - 20	57	198	92
	21 - 50	19	87	29
	51 - 200	13	58	19
	Totale:	644	1,457	969
REPUBBLICA CECA	1	402	444	437
	2 - 5	573	1,870	4,660
	6 - 10	247	1,857	2,931
	11 - 20	149	1,846	2,912
	21 - 50	96	2,071	7,667

GERMANIA	51 - 200	34	1,658	3,650
	201 - 500	2	178	78
	Oltre 500	1	45	0
	Totale:	1,504	9,969	22,335
	1	4,994	18,283	167,769
	2 - 5	3,748	10,628	84,342
	6 - 10	3,016	16,147	130,594
	11 - 20	2,345	20,443	181,974
	21 - 50	1,317	20,890	183,690
	51 - 200	471	15,360	115,213
	201 - 500	31	2,306	15,768
	Oltre 500	1	12	182
	Totale:	15,923	104,069	879,532
DANIMARCA	1	55	75	22
	2 - 5	173	495	296
	6 - 10	106	729	251
	11 - 20	126	1,248	397
	21 - 50	128	4,197	1,421
	51 - 200			
	201 - 500			
	Oltre 500			
	Totale:	588	6,744	2,387
	1	7	5	7
	2 - 5	99	289	294
	6 - 10	58	377	447
	ESTONIA	11 - 20	44	429
21 - 50		45	772	386
51 - 200		17	577	325
201 - 500		0	0	0
Oltre 500		0	0	0
Totale:		270	2,449	1,883
1		291	370	55
2 - 5		886	1,363	952
6 - 10		1,354	2,805	908
11 - 20		2,357	5,435	1,381
FRANCIA	21 - 50	4,648	10,129	5,207
	51 - 200	4,422	23,553	14,314
	201 - 500	1,087	19,116	11,133
	Oltre 500	429	24,313	11,874
	Totale:	15,474	87,084	45,824
	1	1,622	2,461	49
	2 - 5	1,196	1,721	18
	6 - 10	177	532	
	11 - 20	129	714	
	21 - 50	167	669	
GRECIA	51 - 200	261	948	9
	201 - 500			
	Oltre 500			
	Totale:	3,552	7,045	76

UNGHERIA	1	558	591	4,073
	2 - 5	1,057	2,479	18,422
	6 - 10	459	1,821	9,711
	11 - 20	234	1,385	7,297
	21 - 50	104	945	3,163
	51 - 200	38	518	1,672
	201 - 500	5	19	198
	Oltre 500	1	0	0
	Totale:	2,456	7,758	44,536
	IRLANDA	1	65	266
2 - 5		185	949	2,552
6 - 10		220	1,419	4,464
11 - 20		225	1,712	6,284
21 - 50		200	2,656	4,234
51 - 200		95	1,959	2,884
201 - 500		11	258	100
Oltre 500		0	0	0
Totale:		1,001	9,219	21,314
ITALY		1	2,444	3,042
	2 - 5	4,491	10,142	61,918
	6 - 10	2,154	7,879	43,741
	11 - 20	1,157	5,483	60,883
	21 - 50	632	6,232	48,151
	51 - 200	185	3,746	31,420
	201 - 500	16	569	1,946
	Oltre 500	9	10	141
	Totale:	11,088	37,103	264,109
	LETTONIA	1	16	20
2 - 5		81	269	34
6 - 10		47	261	26
11 - 20		31	249	21
21 - 50		18	186	11
51 - 200		6	182	3
201 - 500		1	15	1
Oltre 500		0	0	0
Totale:		200	1,182	102
LITHUANIA		1	126	146
	2 - 5	314	1,295	3,126
	6 - 10	385	2,770	4,580
	11 - 20	514	6,691	5,130
	21 - 50	109	2,710	1,110
	51 - 200	47	1,168	3,654
	201 - 500	5	831	398
	Oltre 500	0	0	0
	Totale:	1,500	15,611	18,444
	LUXEMBOURG	1	7	7
2 - 5		10	12	174
6 - 10		5	9	284
11 - 20		11	61	324

	21 - 50	6	22	254
	51 - 200	4	389	3,329
	201 - 500	1	0	0
	Oltre 500	0	0	0
	Totale:	44	500	4,365
	1	0	0	0
	2 - 5	1	1	12
	6 - 10	1	1	1
	11 - 20	1	2	23
	21 - 50	2	6	41
	51 - 200	0	0	0
	201 - 500	0	0	0
	Oltre 500	0	0	0
	Totale:	5	10	77
	1	370	1,216	4,015
	2 - 5	384	1,345	3,703
	6 - 10	224	1,870	4,744
	11 - 20	193	2,305	5,172
	21 - 50	156	2,732	4,400
	51 - 200	92	1,965	2,365
	201 - 500	8	104	16
	Oltre 500	7	95	17
	Totale:	1,434	11,632	24,432
	1	752	1,859	5,596
	2 - 5	1,885	6,607	40,448
	6 - 10	1,074	6,912	32,210
	11 - 20	730	6,357	17,769
	21 - 50	431	4,485	17,476
	51 - 200	210	4,210	7,729
	201 - 500	20	317	1,264
	Oltre 500	1	17	11
	Totale:	5,103	30,764	122,503
	1	194	265	29
	2 - 5	719	1,591	83
	6 - 10	333	1,301	46
	11 - 20	209	1,053	21
	21 - 50	170	1,143	23
	51 - 200	130	1,727	7
	201 - 500	21	131	1
	Oltre 500	13	80	no data
	Totale:	1,789	7,291	210
	1	2,388	2,282	280
	2 - 5	4,014	11,916	981
	6 - 10	1,773	6,480	422
	11 - 20	1,159	6,263	265
	21 - 50	701	7,302	235
	51 - 200	291	10,890	111
	201 - 500	39	5,011	20
	Oltre 500	10	1,659	19

SLOVAKIA	Totale:	10,375	51,803	2,333
	1	131	155	687
	2 - 5	445	1,519	5,274
	6 - 10	208	1,508	4,254
	11 - 20	147	1,849	5,077
	21 - 50	91	1,432	3,758
	51 - 200	61	1,105	3,385
	201 - 500	6	85	548
	Oltre 500	0	0	0
	Totale:	1,089	7,653	22,983
SLOVENIA	1	32	44	290
	2 - 5	134	411	4,884
	6 - 10	67	385	3,599
	11 - 20	52	342	3,032
	21 - 50	38	336	2,561
	51 - 200	30	212	1,272
	201 - 500	1	12	1
	Oltre 500	no data	no data	no data
	Totale:	354	1,742	15,639
	SWEDEN	1	0	0
2 - 5		9	46	856
6 - 10		5	8	524
11 - 20		3	55	1,120
21 - 50		2	139	701
51 - 200		0	0	0
201 - 500		0	0	0
Oltre 500		0	0	0
Totale:		19	248	3,201
UNITED KINGDOM		1	3,479	445
	2 - 5	7,049	720	2,967
	6 - 10	4,237	468	1,714
	11 - 20	4,589	467	1,996
	21 - 50	6,003	590	2,606
	51 - 200	7,134	619	3,300
	201 - 500	2,813	233	1,121
	Oltre 500	1,866	153	743
	Totale:	37,170	3,695	15,854

28. Le statistiche sui tipi di infrazioni sulla strada

Stati Membri	Tipologia di Infrazioni sulla Strada						
	Tempi di guida	Pause/interruzioni	Riposi	28 giorni	Apparecchi di registrazione	Mancanza/disponibilità di registrazioni	Totale
AT	63,81	53,941	53,52	14,39	2,000	4018	191,684
BE	1,852	799	1,595	436	375	22	5,079
BG	383	968	1,851	3,365	174	100	6,841
CY	91	57	50	40	228	2	468
CZ*	6,890	8,014	11,75	20,06	2,384	4,223	53,323
DK	1	Nessun dato	6	3	Nessun	Nessun dato	10
EE	295	839	819	1,436	1,532	404	5,325
FI	3,178	788	2,132	1,135	220	0	7,453
FR	69,57	52,869	110,4	33,57	32,782	Nessun dato	299,256
DE	241,4	237,304	254,7	101,1	121,387	59,248	1,015,2
EL	6,751	5,660	2,063	1,104	5,132	259	20,969
HU	3,775	1,537	4,357	1,994	3,043	3,309	18,015
IE	2,298	2,949	2,068	1,091	3,186	1,870	13,462
IT	17,21	17,496	17,47	59,82	4,554	23,648	140,209
LV	170	407	509	1,605	50	337	3,078
LT	2,026	1,543	2,962	5,200	1,381	1,991	15,103
LU	1,106	735	1,238	1	65	35	3,180
MT	0	0	0	10	1	0	11
NL	1,486	2,677	2,406	149	2,757	2	9,477
PL	14,48	13,259	26,12	4,624	18,427	3,664	80,575
PT	4,168	6,301	5,096	5,490	4,653	3,602	29,310
RO	6,338	3,868	5,458	3,788	4,019	628	24,099
SK	1,714	4,504	4,849	2,011	697	97	13,872
SL	646	980	1,399	1,195	668	535	5,423
ES	24,28	8,414	28,39	56,94	16,468	0	134,501
SE	6,108	10,018	10,55	794	89	450	28,010
UK	3,705	2,977	14,10	37,64	31,692	9,300	99,422
Total	483,7	438,904	565,9	359,0	257,964	117,744	2,223,4

29. Le statistiche sulle tipologie di reato nei locali

Stati Membri	Tipologia di infrazioni presso le aziende						
	Tempi di guida	Pause/interruzioni	Periodi di riposo	Registrazioni dai autisti	Registrazioni dati cronotach	Mancanza/disponibilità di registrazioni lavorat.	Totale
AT	1,952	6,376	2,862	18	446	Nessun dato	11,654
BE	6,041	9,791	5,259	2,965	2,020	0	26,076
BG	70	67	74	95	89	0	395
CY	133	390	374	7	65	Nessun dato	969
CZ	4,567	3,733	5,384	6,989	364	1,298	22,335
DK	195	648	729	361	55	0	1,988
EE	299	624	811	73	0	76	1,883
FI	11,141	42,997	14,687	4,014	1,077	247	74,163
FR	6,562	12,244	15,114	4,682	7,222	0	45,824
DE	170,324	389,031	228,527	29,964	26,515	38,011	882,37
EL	49	Nessun	27	Nessun	Nessun	Nessun dato	76
HU	1,343	1,809	2,900	2,027	110	36,347	44,536
IE	1,441	7,577	3,675	212	3,786	4,623	21,314
IT	18,922	38,142	26,874	174,770	4,366	1,037	264,11
LV	5	2	1	90	2	2	102
LT	3,748	1,674	5,872	6,020	120	698	18,132
LU	1,288	1,100	1,828	0	120	29	4,365
MT	5	38	21	10	3	0	77
NL	5,086	9,541	5,406	240	4,159	0	24,432
PL	13,082	18,705	31,808	35,784	7,858	15,266	122,50
PT	Nessun	Nessun	Nessun	282	Nessun	Nessun dato	282
RO	464	461	989	290	64	65	2,333
SK	3,966	7,121	9,911	1,430	499	56	22,983
SL	1,969	3,218	4,523	3,566	671	1,692	15,639
ES	4,192	1,158	3,438	2,531	798	Nessun dato	12,117
SE	184	456	307	1,056	1,161	37	2,040
UK	996	3,485	2,564	307	6,318	2,184	15,854
Total	258,024	560,388	373,965	277,783	67,888	101,668	1,638,5

Autotrasporto
Movimento Federativo Autonomo