



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.5.2009
COM(2009) 225 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**sull'analisi delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per le infrazioni
gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'analisi delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

La presente relazione passa in rassegna le sanzioni previste dalla normativa degli Stati membri per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale, come prescritto dall'articolo 10 della direttiva 2006/22/CE¹ sulle norme minime per l'applicazione delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Le infrazioni cui si riferisce la relazione sono contemplate da due distinti regolamenti. Il primo, il regolamento (CE) n. 561/2006², relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada contiene norme molto precise sui tempi massimi di guida, sulle interruzioni e sui periodi di riposo per i conducenti che effettuano trasporto di persone e di merci, mentre il regolamento (CEE) n. 3821/85³, relativo all'apparecchio di controllo nel settore del trasporto su strada, riguarda l'installazione e l'uso del tachigrafo.

Il regolamento (CE) n. 561/2006 impone agli Stati membri di stabilire le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni di entrambi i regolamenti citati. Queste sanzioni devono essere efficaci, proporzionate, dissuasive, non discriminatorie⁴. Il considerando 26 dello stesso regolamento stabilisce inoltre che le misure a disposizione degli Stati membri possono prevedere anche il fermo del veicolo in caso di infrazione grave. Tuttavia, il regolamento non dà alcuna definizione di ciò che deve considerarsi una "infrazione grave".

La direttiva 2006/22/CE conteneva originariamente un allegato III, con un elenco non tassativo dei comportamenti qualificabili come infrazioni. Recentemente, tuttavia, la direttiva 2009/5/CE della Commissione⁵ ha sostituito l'allegato III con un nuovo allegato. Il nuovo

¹ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

² Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU 102 dell'11.4.2006, pag.1.

³ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore del trasporto su strada, GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

⁴ Articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006.

⁵ Direttiva 2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) nn. 3820/85 e (CEE) 3821/85 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 29 del 31.1.2009, pag.45.

allegato III detta le linee guida per la categorizzazione delle violazioni alle disposizioni dei due regolamenti.

Gli Stati membri erano tenuti ad informare la Commissione in merito alle normative da essi adottate per sanzionare le infrazioni ai due regolamenti⁶. Ventisei Stati membri avevano già informato la Commissione delle norme adottate al momento in cui è stata elaborata il presente relazione. Un solo Stato membro, il Portogallo, non ha ancora adempiuto all'obbligo prescritto e nei suoi confronti è stato avviato un procedimento per violazione del trattato.

2. TIPOLOGIA DELLE SANZIONI

Le leggi e i regolamenti degli Stati membri prevedono vari tipi di sanzioni: sanzioni pecuniarie, fermo del veicolo, ritiro della patente e pene detentive. Queste sanzioni possono anche essere diverse a seconda che la violazione sia imputabile ai conducenti o alle imprese di trasporto.

2.1. Sanzioni pecuniarie

Tutti gli Stati membri prevedono sanzioni pecuniarie in caso di infrazione. Le ammende massime variano notevolmente da uno Stato membro all'altro, da 58,23 euro a Malta a 5 000 euro e più in Austria, Cipro, Germania e Irlanda. In altri termini, l'ammenda massima applicata in un paese può essere molte volte superiore all'ammenda massima applicata in un altro paese.

Queste differenze sono in parte riconducibili alla diversa struttura socio-economica degli Stati membri, per cui la stessa ammenda può risultare dissuasiva e proporzionata per i conducenti e le imprese di trasporto in un paese ma non necessariamente in un altro paese. Tuttavia, un ragionamento di questo genere non vale, ad esempio, nel caso delle ammende relativamente elevate vigenti in Spagna e in Ungheria.

A questo proposito, la Finlandia segue un'impostazione del tutto particolare, poiché in quel paese la sanzione viene calcolata in base alla "ammenda giornaliera". Le "ammende giornaliere" vengono ponderate, fra l'altro, rispetto al reddito giornaliero e al numero dei figli a carico della persona che deve pagarla.

2.2. Fermo del veicolo

Come si è detto, il considerando n. 26 del regolamento (CE) n. 561/2006 cita espressamente il fermo del veicolo quale possibile misura per sanzionare le infrazioni gravi. Una misura di questo genere può garantire, ad esempio, che il conducente interponga un periodo di riposo sufficiente per conformarsi alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006. Il fermo può anche evitare che determinate imprese di trasporto, violando il regolamento e pagando semplicemente un'ammenda, possano trarre un vantaggio in termini di concorrenza.

Tuttavia, solo 15 Stati membri hanno informato la Commissione di avere previsto esplicitamente la possibilità del fermo del veicolo (Bulgaria, Cipro, Repubblica ceca, Germania, Danimarca, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Romania, Spagna, Svezia e Regno Unito).

⁶ Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006.

2.3. Altre sanzioni

Sette Stati membri prevedono pene detentive per le infrazioni gravi, benché alcuni di essi le abbiano previste solo in caso di mancato pagamento dell'ammenda (Austria, Cipro, Danimarca, Francia, Irlanda, Lussemburgo e Regno Unito).

In alcuni paesi la legge prevede anche il ritiro provvisorio della patente di guida del conducente (Bulgaria, Danimarca, Grecia, Italia e Regno Unito) o della carta del conducente (Slovacchia).

Diversi Stati membri applicano sanzioni più elevate o più severe per le infrazioni reiterate o ricorrenti (Austria, Bulgaria, Francia, Italia, Slovacchia e Regno Unito). La legge austriaca, per esempio, prevede la possibilità della pena detentiva qualora la persona sia già stata punita per un' infrazione simile.

2.4. Sanzioni applicate alle imprese

L'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 dispone che le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo. Nella maggioranza degli Stati membri (Belgio, Bulgaria, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Finlandia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lituania, Lettonia, Polonia, Romania, Slovenia, Slovacchia, Svezia e Regno Unito) la legge prevede varie sanzioni per i conducenti e per le imprese; queste ultime sono soggette a pene più severe e a ammende più elevate di quelle previste per i conducenti.

L'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 561/2006 prevede inoltre che le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurino che gli orari di lavoro concordati contrattualmente osservino le disposizioni del regolamento sul tempo di guida e sui periodi di riposo. Tuttavia, solo in pochi Stati membri le disposizioni relative alle sanzioni fanno riferimento a questi operatori della catena del trasporto (Danimarca, Estonia, Finlandia, Polonia e Svezia). Purtroppo, dall'analisi delle legislazioni nazionali non risulta chiaramente come queste sanzioni vengano applicate in pratica.

2.5. Principio di extraterritorialità

L'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006 ha introdotto anche il principio dell'extraterritorialità: quando un'infrazione viene rilevata dalle autorità competenti di uno Stato membro e non sia già stata applicata una sanzione, le autorità competenti hanno il potere di infliggere una sanzione anche se l' infrazione è stata commessa nel territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo. In forza del principio di non discriminazione la sanzione deve essere identica a quella da applicare all'infrazione se questa fosse stata commessa sul territorio dello Stato membro che la ha rilevata.

Questo principio garantisce certamente maggiori possibilità di fare osservare la legislazione sociale nel trasporto su strada ma può avere conseguenze negative nella misura in cui la stessa infrazione sarà punita dagli Stati membri con sanzioni molto diverse. Le imprese di trasporto che hanno commesso un'infrazione potrebbero preferire di pagare la relativa ammenda in uno Stato membro dove le ammende sono più basse, piuttosto che incorrere in sanzioni più severe

in un altro Stato membro. Questa circostanza potrebbe dar loro un vantaggio nella concorrenza, rispetto ad altre imprese che invece osservano le prescrizioni del regolamento.

3. I SISTEMI SANZIONATORI DEI SINGOLI STATI MEMBRI

Dalle informazioni fornite alla Commissione dai vari Stati membri, risulta che i sistemi sanzionatori nazionali sono notevolmente diversi. Si può tracciare una prima fondamentale distinzione fra gli Stati membri la cui normativa non prevede sanzioni differenti fra i vari tipi di infrazione e, all'opposto, gli Stati membri la cui normativa distingue fra singole infrazioni e le punisce con sanzioni di diversa intensità.

3.1. Sistemi senza differenziazione delle sanzioni

La normativa di alcuni Stati membri stabilisce semplicemente i livelli massimi e talvolta minimi delle sanzioni applicabili alle infrazioni in genere. Per questo motivo non è possibile analizzare le sanzioni applicabili alle infrazioni gravi. Alcuni Stati membri si sono semplicemente limitati a comunicare alla Commissione i livelli massimi delle sanzioni e, talvolta, i livelli minimi (è il caso dell'Austria, della Repubblica ceca, dell'Irlanda, del Lussemburgo e del Regno Unito). Malta applica una ammenda fissa di 58,23 euro.

3.2. Sistemi con sanzioni differenziate

Negli altri Stati membri la normativa opera una distinzione fra alcune categorie di infrazioni che punisce con sanzioni di diversa intensità. A questo riguardo va notato che non tutti gli Stati membri che pure applicano sanzioni di diversa intensità a seconda del tipo di infrazione prevedono ammende di diverso ammontare per lo stesso tipo di infrazione.

3.2.1. Infrazioni alle disposizioni sulla durata del tempo di guida e dei periodi di riposo di cui al regolamento (CE) n. 561/2006

In alcuni Stati membri che hanno sanzioni differenziate, la normativa prevede diverse categorie di infrazioni dei tempi di guida e di riposo prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006. Per infrazioni dello stesso tipo esistono due o più livelli di sanzione a ciascuno dei quali corrispondono ammende specifiche. Ad esempio, la normativa prevede una sanzione più elevata in caso di superamento del tempo di guida giornaliero di due ore rispetto ad un superamento di una sola ora.

La tabella dell'allegato I è stata elaborata sulla base delle informazioni comunicate alla Commissione. Essa mette a confronto, per gli Stati membri che prevedono sanzioni differenziate, le ammende applicate alle violazioni degli articoli da 6 a 8 del regolamento (CE) n. 561/2006, come definite nel nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE.

La tabella riporta inoltre i diversi importi delle ammende applicate negli Stati membri. Nei casi estremi, l'importo massimo delle ammende per determinate infrazioni può variare da uno a dieci a seconda dello Stato membro. Il superamento di oltre due ore del periodo di guida giornaliero espone ad una ammenda che può arrivare fino a 4 600 euro in Spagna, mentre l'ammenda massima applicata in Grecia è di 400 euro.

Differenze si rilevano anche riguardo alle modalità di determinazione dei livelli delle ammende nei vari Stati membri. I limiti sono espressi o in minuti o in ore o in percentuale. Alcuni Stati membri prevedono solo due livelli diversi (Estonia, Francia e Slovacchia). Altri

Stati prevedono più livelli, ad esempio l'Ungheria, che distingue 5 diversi livelli di superamento della durata di guida giornaliera: 5%, 5-10%, 10-15%, 15-20% e oltre il 20%.

La normativa spagnola, per esempio, fissa ammende specifiche per ogni ora che supera la durata del tempo di guida su due settimane, che il regolamento (CE) n. 561/2006 limita ad un massimo di 90 ore; in Spagna, un tempo di guida superiore a 110 ore è punito con un'ammenda di 1 580 euro, mentre un tempo di guida di oltre 111 ore è punito con 1 620 euro, oltre al fermo del veicolo.

Negli Stati in cui esistono più di due livelli, l'aumento della sanzione applicata può essere lineare o progressivo. Nei Paesi Bassi, ad esempio, la sanzione per il superamento del tempo di guida settimanale è di 110 euro per ogni ora, mentre in Grecia la sanzione per un superamento di due ore del tempo di guida settimanale è più del doppio della sanzione che punisce il superamento di una sola ora.

Il Belgio ha istituito un sistema tutto particolare per determinare le sanzioni per il superamento dei periodi di guida giornalieri e del periodo di guida ininterrotto, che prende in considerazione due parametri. Nel caso del periodo di guida giornaliero, il periodo di riposo giornaliero più lungo nel corso di tale periodo determina l'entità dell'ammenda. Quindi, il superamento del periodo di guida giornaliero di quattro ore determina un'ammenda più elevata (450 euro) quando il conducente ha fruito di un periodo di riposo ininterrotto inferiore alle tre ore rispetto a quando ha osservato un periodo di riposo ininterrotto di sei ore (in tal caso l'ammenda scende a 310 euro).

Quando gli Stati membri fanno una distinzione di questo tipo è possibile dedurre quali siano le infrazioni che ritengono più gravi. Si può pertanto concludere che le norme nazionali sulle violazioni dei periodi di guida e di riposo non sono così diverse da uno Stato membro all'altro quando si tratta di stabilire quali infrazioni siano più gravi delle altre, anche se restano alcune differenze di minor conto. Ad esempio, una infrazione che, secondo la categorizzazione contenuta nel nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE, sarebbe considerata una lieve infrazione alle norme sulle interruzioni, in Belgio esporrebbe ad una sanzione inferiore a quella che punisce una infrazione lieve delle norme sul riposo giornaliero; nei Paesi Bassi, invece, le due infrazioni sono punite con una identica sanzione, mentre in Polonia la sanzione è superiore.

In regola generale, tuttavia, è evidente che, quanto maggiore è il superamento del tempo di guida massimo o quanto minore è il periodo di riposo osservato, tanto più grave sarà l'infrazione.

Le differenze nelle sanzioni riguardano principalmente due aspetti: i livelli di sanzione e l'entità delle relative ammende. Come si è detto in precedenza, la determinazione dei livelli di sanzione varia notevolmente in quanto è basata su ore/minuti o sulle percentuali, mentre il numero dei livelli varia tra gli Stati membri. Per quanto riguarda l'importo delle sanzioni, come dimostra l'allegato I, le differenze sono molto marcate.

3.2.2. Violazioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 (regolamento sul tachigrafo)

Mentre le norme sulle infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 sono abbastanza simili in tutti gli Stati membri, almeno sotto il profilo delle infrazioni considerate più gravi, diversa è la situazione per quanto riguarda le infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85.

In genere, le disposizioni che prevedono diverse categorie di infrazioni differiscono notevolmente da uno Stato membro all'altro e si discostano anche dalla categorizzazione di cui al nuovo allegato III della direttiva 2006/22/CE. Dalle informazioni complementari trasmesse dagli Stati membri risulta che esistono differenze significative non solo riguardo al livello delle sanzioni applicabili ma anche riguardo alla categorizzazione delle varie infrazioni.

La tabella dell'allegato II mostra chiaramente queste differenze di categorizzazione. Per alcune infrazioni che la direttiva 2006/22/CE considera "molto gravi", alcuni Stati membri hanno comunicato i livelli di sanzione più bassi per le infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85. Questo caso ricorre, ad esempio, quando un conducente detiene più di una carta in corso di validità (infrazione G7 nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE). In questo caso, l'Estonia, la Bulgaria e la Lituania applicano le sanzioni più basse. Altri esempi sono rappresentati dall'uso scorretto del dispositivo di commutazione del tachigrafo o dal caso in cui il conducente non sia in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se ne è titolare (infrazioni G22 e I4).

D'altro lato, per la grande maggioranza delle infrazioni considerate più lievi dalla direttiva 2006/22/CE, gli Stati membri non applicano le sanzioni più leggere. Per esempio, nel caso di un conducente che non abbia a bordo carta sufficiente per i tabulati (infrazione G5, qualificata come infrazione di minore importanza dalla direttiva 2006/22/CE), l'Ungheria applica le ammende più elevate.

Solo per le infrazioni che comportano falsificazione o manomissione del tachigrafo (infrazioni da J1 a J3) e nel caso di imprese che non conservano i fogli di registrazione (infrazioni G6 e G10) la categorizzazione delle infrazioni è simile nella maggioranza degli Stati membri i quali applicano a queste infrazioni molto gravi le sanzioni più elevate.

Analogamente a quanto avviene rispetto al regolamento (CE) n. 561/2006, le ammende applicate per le violazioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 sono di entità molto diversa, anche per quanto riguarda gli importi massimi. Ad esempio, la manomissione del tachigrafo è punita con un'ammenda massima di 586 euro in Lituania, e addirittura di 2 460 euro in Polonia, ed in entrambi i casi si tratta dell'ammenda massima prevista dalla legge. In altri paesi l'ammenda può essere ancora più alta: in Spagna, l'ammenda per un'infrazione di questo genere è di 4 601 euro, in Italia può arrivare a un massimo di 6 232 euro ed in Francia fino a 30 000 euro (con la possibilità ulteriore di una pena detentiva massima di 1 anno).

In conclusione, si può affermare che, per quanto riguarda le violazioni del regolamento (CEE) n. 3821/85, non solo si rilevano significative variazioni dell'importo delle ammende irrogate per le infrazioni gravi, ma che si registrano grandi variazioni anche nella categorizzazione e, precisamente, nella definizione di ciò che viene considerata una infrazione grave.

4. CONCLUSIONI

I meccanismi sanzionatori istituiti per la repressione delle infrazioni più gravi delle norme in materia sociale variano notevolmente da uno Stato membro all'altro in rapporto alla natura delle sanzioni, all'entità delle ammende e alla categorizzazione delle infrazioni.

In tutti gli Stati membri esistono sanzioni sotto forma di ammende, ma, ad esempio, non tutti prevedono il fermo dei veicoli o pene detentive. In alcuni Stati membri è previsto il ritiro della patente di guida o della carta di conducente.

La situazione diventa ancora più complessa se si ha riguardo alle modalità con cui gli Stati membri graduano i vari tipi o livelli di infrazioni. L'entità delle ammende varia notevolmente da uno Stato membro all'altro e nei casi estremi stanno in un rapporto di 1 a 10. Queste differenze possono essere spiegate, ma soltanto in parte, dalla diversa struttura socioeconomica dei vari Stati membri, la quale può far sì che la stessa ammenda sia proporzionata e dissuasiva in un paese, ma non lo sia necessariamente in un altro paese.

Mentre per le infrazioni alle norme sul tempo di guida e su periodi di riposo è piuttosto chiaro quali infrazioni vengano considerate più gravi di altre, la qualificazione delle varie infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85 (tachigrafo) varia considerevolmente da uno Stato membro all'altro. Alcune infrazioni che sono considerate gravi in uno Stato membro non lo sono necessariamente in un altro Stato.

Va inoltre osservato che, in molti Stati membri, le sanzioni inflitte per violazioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 non coincidono con le linee guida comunitarie sulla categorizzazione delle infrazioni contenuta nella direttiva della Commissione 2009/5/CE che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE.

Di conseguenza, per i conducenti e per le imprese che effettuano trasporti internazionali è molto difficile avere un'idea precisa della gravità delle sanzioni alle quali si espongono quando violano certe disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (CEE) n. 3821/85, poiché dalle sanzioni previste nei loro confronti nei vari Stati membri vengono segnali contraddittori.

La Commissione ritiene che questa situazione, scaturita da decisioni del legislatore, non siano soddisfacenti sotto il profilo della necessaria parità di trattamento che dev'essere offerta ai conducenti e alle imprese di trasporto. Il nuovo allegato alla direttiva 2006/22/CE, introdotto dalla direttiva della Commissione 2009/5/CE, offre una base per una comprensione dei comportamenti che devono essere considerati alla stregua di un'infrazione grave e di quelli che non costituiscono infrazione grave. Gli Stati membri sono invitati ad assumere le iniziative necessarie per un'applicazione più armonizzata delle norme sociali nel settore del trasporto su strada al fine di reprimere più efficacemente le sue violazioni.

La Commissione continuerà a lavorare su questo fronte, in particolare dando il proprio sostegno al dialogo fra gli Stati membri in materia di interpretazione ed applicazione a livello nazionale delle norme sociali nel trasporto su strada valendosi del comitato istituito dal regolamento (CE) n. 561/2006, e tenendo anche conto dei limiti di competenza che gli Stati membri e i legislatori nazionali hanno deciso di dare alla Commissione.

ALLEGATO I

Panoramica delle ammende applicate alle infrazioni agli articoli da 6 a 9 del regolamento (CE) n. 561/2006 negli Stati membri la cui normativa prevede ammende diverse per infrazioni di diversa gravità

N.	BASE LEGALE	TIPO DI INFRAZIONE	IMG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B	Periodi di guida																
B1	Art. 6.1.	Superamento periodo di guida giornaliero di 9 h se non autorizzata estensione a 10 h	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h			X	80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Superamento periodo di guida giornaliero esteso di 10 h se autorizzata estensione	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h			X	80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Art. 6.2	Superamento periodo di guida settimanale	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60h<...<70h			X	100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X			100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

⁷ Secondo la direttiva 2009/5/CE della Commissione che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE; VSI = infrazione molto grave, SI = infrazione grave, MI= infrazione minore.

⁸ Ungheria: poiché le categorie d'infrazione si basano sulle percentuali, esse non corrispondono esattamente alla categorizzazione armonizzata.

⁹ Slovenia: ammende previste per i conducenti.

N.	BASE LEGALE	TIPO DI INFRAZIONE	IMG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B10	Art 6.3	Superamento periodo di guida accumulato per 2 settimane consecutive	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	30 per <92, poi +30/h	294-441	150	<991
B11			100h<...<112h30		X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h, <1100	294-441		150	<991	
B12			112h30<	X		/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100	294-441		150	<1652	
C																	
Soste																	
C1	Art. 7	Superamento periodo di guida ininterrotto	4h30<...<5h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h		X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991	
C3			6h<	X		120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652	
D																	
Periodi di riposo																	
D1	Art 8.2.	Periodo di riposo giornaliero insufficiente di meno di 11 h se non consentito periodo di riposo giornaliero ridotto	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h		X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991	
D3			<8h30	X		50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980		588-1470	150	<1652	
D4	Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente di meno di 9 h se riduzione consentita	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991	
D5		7h<...<8h		X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991		
D6		...<7h	X		50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652		

N.	BASE LEGALE	TIPO DI INFRAZIONE	IMG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
D7		Periodo di riposo giornaliero insufficiente suddiviso inferiore a 3 h + 9 h	3h+8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3h+7h<...<8h		X		50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D9			3h+[...<7h]	X			50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Art. 8.5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 9 h in caso di multipresenza	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7h<...<8h		X		/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Art. 8.6	Periodo di riposo settimanale insufficiente ridotto inferiore a 24 h	22h<...<24h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 per > 23h, poi +30/h	294-441	150	<991
D14			20h<...<22h		X		100/1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Periodo di riposo settimanale insufficiente inferiore a 45 h in caso di mancata concessione periodo riposo settimanale ridotto	42h<...<45h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 per > 44h, poi + 30/h	294-441	150	<991
D17			36h<...<42h		X		100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

*: In funzione della durata del riposo

§: In funzione della durata dell'interruzione

‡: Nel caso di procedura giudiziaria l'importo massimo dell'ammenda è di 750 euro

ALLEGATO II

Panoramica della categorizzazione delle infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85 negli Stati membri che hanno comunicato informazioni supplementari sulle sanzioni applicate a tali infrazioni

N.	Art.	TIPO DI INFRAZIONE	UE ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Numero delle categorie previste</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Montaggio dell'apparecchio di controllo														
F1	3.1	Nessun apparecchio di controllo omologato montato né utilizzato	IMG													
G		Utilizzo dell'apparecchio di controllo, della carta del conducente o del foglio di registrazione														
G1	13	Apparecchio di controllo non funzionante correttamente (ad esempio: apparecchio di controllo non correttamente sottoposto a controllo, regolato e sigillato)	IMG													
G2		Apparecchio di controllo utilizzato in modo improprio (mancato utilizzo di una valida carta del conducente, abuso volontario, ecc.)	IMG													
G3	14.1	Numero insufficiente di fogli di registrazione a bordo	IG													
G4		Modello di foglio di registrazione non omologato	IG													
G5		Carta insufficiente per i tabulati a bordo	IM													
G6	14.2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati trasferiti	IMG													
G7	14.4	Il conducente detiene più di una carta del conducente valida	IMG													
G8	14.4	Uso di una carta del conducente diversa da quella valida	IMG													
G9	14.4	Uso di una carta del conducente difettosa o scaduta	IMG													
G10	14.5	Dati registrati e memorizzati non disponibili per almeno 365 giorni	IMG													
G11	15.1	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati leggibili	IM													
G12		Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati non leggibili	IMG													
G13		Mancata richiesta della sostituzione di una carta del conducente danneggiata, mal funzionante, smarrita o rubata entro 7 giorni di calendario	IG													
G14	15.2	Uso scorretto del foglio di registrazione o della carta del conducente	IMG													
G15		Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti	IMG													
G16		Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente privo di conseguenze sui dati registrati	IM													
G17		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, ma senza perdita di dati	IM													
G18		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, con perdita di dati	IMG													
G19		Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto	IMG													

¹⁰ Secondo la direttiva 2009/5/CE della Commissione che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE; IMG = infrazione molto grave; IG = infrazione grave; IM = infrazione minore.

N.	Art.	TIPO DI INFRAZIONE	UE ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
G20		Mancato utilizzo corretto dei fogli di registrazione o della carta del conducente nella fessura giusta (multipresenza)	IMG													
G21	15.3	L'ora registrata sul foglio non corrisponde a quella legale nel paese di immatricolazione del veicolo	IG													
G22		Uso scorretto del dispositivo di commutazione	IMG													
H		Indicazioni da inserire														
H1	15.5	Cognome mancante sul foglio di registrazione	IMG													
H2		Nome mancante sul foglio di registrazione	IMG													
H3		Mancanza della data di inizio o di fine utilizzazione del foglio	IG													
H4		Mancanza del luogo di inizio o di fine utilizzazione del foglio	IM													
H5		Numero della targa mancante sul foglio di registrazione	IM													
H6		Lettura del contachilometri (inizio) mancante sul foglio di registrazione	IG													
H7		Lettura del contachilometri (fine) mancante sul foglio di registrazione	IM													
H8		Tempo di cambio del veicolo mancante sul foglio di registrazione	IM													
H9	15.5 a	Simbolo del paese non inserito nell'apparecchio di controllo	IM													
I		Presentazione dei documenti														
I1	15.7	Rifiuto di essere controllato	IMG													
I2	15.7	Non in grado di presentare registrazioni della giornata in corso	IMG													
I3		Non in grado di presentare registrazioni dei precedenti 28 giorni	IMG													
I4		Non in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se il conducente ne è titolare	IMG													
I5		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati fatti nella settimana in corso e nei precedenti 28 giorni	IMG													
I6		Non in grado di presentare la carta del conducente	IMG													
I7		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati fatti nei precedenti 28 giorni	IMG													
J		Frodi														
J1	15.8	Falsificazione, cancellazione, distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione, memorizzati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente o sui tabulati prodotti dall'apparecchio di controllo	IMG													
J2		Manomissione dell'apparecchio di controllo, del foglio di registrazione o della carta del conducente che può dare origine a dati e/o a tabulati falsificati	IMG													
J3		Manomissione del dispositivo che potrebbe essere utilizzato per falsificare dati e/o informazioni stampate presente sul veicolo (dispositivo di commutazione/cavo, ecc.)	IMG													
K		Guasto														
K1	16.1	Non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati	IMG													
K2		Non riparato durante il percorso	IG													
L		Inserimento manuale dei dati sui tabulati														
L1	16.2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai gruppi di tempi che non sono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo	IMG													
L2		Il numero della carta del conducente e/o il nome e/o il numero della patente di guida sono mancanti sul foglio ad hoc	IMG													
L3		Firma mancante sul foglio ad hoc	IG													
L4	16.3	Smarrimento, furto della carta del conducente non dichiarato formalmente alle autorità competenti dello Stato membro in cui il furto ha avuto luogo.	IMG													

	Infrazione molto grave
	Infrazione grave
	Infrazione minore

ALLEGATO III

Panoramica della normativa pertinente degli Stati membri

STATO MEMBRO	PROVVEDIMENTO
Austria	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgio	Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007
Bulgaria	Chapter 8 of Road Transport Act
Cipro	Monitoring of the Driving and Rest Hours of Drivers of Certain Vehicles Act 2007 (Law 86(I)/2007)
Repubblica ceca	§35 of the Act No. 111/1994 Coll., on Road Transport as amended and the Act No. 200/1990 Coll., on offences as amended
Germania	Fahrpersonalgesetz (as amended of 6.7.2007)
Danimarca	Order containing provisions on driving and rest times in road transport BEK N. 328 of 28.3.2007, Consolidated Act N. 1100 of 8.11.2006
Estonia	Amendments to the Traffic Act adopted by the Estonian Parliament on 20 September 2007
Grecia	Law 3446/2006 on the organisation and operation of vehicle traffic control authorities – reforms concerning passenger transport and other provisions (Government Gazette 49/A)
Spagna	Resolution of 19 April 2007 (BOE 10-05-2007) and Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Finlandia	Road traffic act and Vehicles act
Francia	Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Ungheria	§20 (1) of law no. 1/1988 as last amended and §1 of government decree 557/2007 (III.31)
Irlanda	European Communities (Road Transport)(Working Conditions and Road Safety) Regolamentos 2008 (S.I. No. 62 of 2008)

Italia	Highway Code and Law 286/2006 of 29.11.2006
Lituania	Article 142 and 1424 of the Lithuanian Administrative Infringement Code
Lussemburgo	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Lettonia	Administrative Offences Code
Malta	Motor Vehicles (Carriage of Goods by Road) Regolamentos (65.19)
Paesi Bassi	Policy rules in respect of imposing fines under the Working Hours Act and Working hours (Transport Workers) Decree (road transport)
Polonia	Road Transport Act of 6 September 2001 Act of 29 July 2005 on the digital tachograph system
Portogallo	Not yet adopted
Romania	Ordonanta de govern Nr 37/2007
Slovenia	Act on Working Time and Compulsory Rest Periods of Persons Performing Mobile Road Transport Activities and on Recording Equipment in Road Transport
Slovacchia	Act on working time in transport
Svezia	Ordinance (2004:865) on driving times, rest periods and tachographs, etc.
Regno Unito	Part VI of the Transport Act 1968 (as amended)