



# Trace 2

## Applicazione efficiente e armonizzata del Pacchetto Mobilità 1

**PREPARATO DA:** CORTE, ETF, IRU e consulenti SQUARIS



Versione finale  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
SPOSTARE/2021/OP/0006

**PER LA**

**COMMISSIONE EUROPEA**

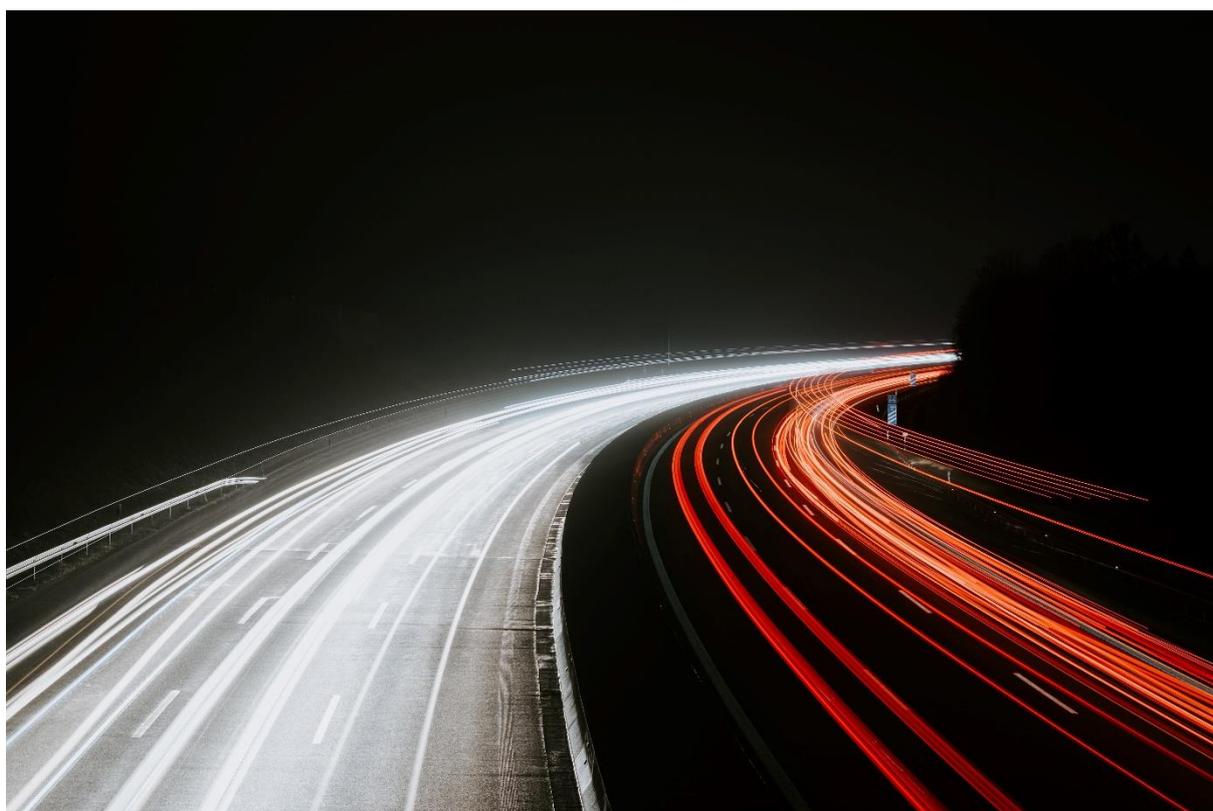
Direzione generale della Mobilità e dei trasporti  
Direzione C - Territorio  
Unità C.1 - Trasporto stradale  
1049 Bruxelles  
E-mail: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

DISCLAIMER - Questo documento è una nota di orientamento e le raccomandazioni qui contenute non sono vincolanti. È stato creato dagli autori in base al contratto numero: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con l'Unione Europea. Le opinioni espresse sono esclusivamente quelle del contraente e non rappresentano la posizione ufficiale dell'autorità contraente.

La versione originale in inglese di questo documento è stata tradotta nella vostra lingua utilizzando un software. Non si tratta di una traduzione ufficiale. In caso di incongruenze, prevarrà la versione originale in inglese del documento.



**Documento di orientamento all'applicazione di  
TRACE 2 sulle nuove disposizioni del regolamento  
(CE) n. 1072/2009, modificato dal regolamento (UE)  
2020/1055.  
Accesso al mercato**



# Indice dei contenuti

1.	Introduzione .....	1
2.	Regole di accesso al mercato del trasporto di merci su strada .....	2
2.1.	Le regole dell'UE.....	2
2.2.	Ulteriori norme e accordi pertinenti che coprono l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada, compreso il cabotaggio.....	2
2.3.	Ambito geografico di applicazione delle norme sul cabotaggio .....	3
2.4.	La rilevanza delle norme UE sul trasporto combinato .....	5
3.	Controlli e sanzioni.....	6
4.	Controlli su strada.....	9
5.	Coinvolgimento dei conducenti.....	11
5.1.	Comunicazione .....	11
5.2.	Produzione di prove.....	11
5.3.	Avvicinamento dei conducenti .....	11
6.	Regolamento (CE) n. 1072/2009 - Capire le regole del cabotaggio.....	13
6.1.	Definizione di cabotaggio.....	13
6.2.	Struttura delle regole di cabotaggio.....	13
6.2.1.	L'articolo 8, paragrafo 1, descrive quali imprese di trasporto merci su strada sono autorizzate a effettuare trasporti di cabotaggio. ....	13
6.2.2.	L'articolo 8, paragrafo 2, disciplina le condizioni per un'operazione di cabotaggio legale (trasporto per conto terzi). Questo include:.....	13
6.2.3.	L'articolo 8, paragrafo 3, disciplina le prove richieste per dimostrare la conformità con l'articolo 8, paragrafo 2. Le prove devono essere rese disponibili su richiesta di un ispettore autorizzato per:.....	25
6.2.4.	L'articolo 8, paragrafo 4 bis, descrive quando, come ed entro quale termine devono essere prodotte le prove di cui al paragrafo 3. Le prove devono essere prodotte durante il controllo su strada, non dopo. Le prove devono essere prodotte durante il controllo su strada, non successivamente. ....	26
7.	Regolamento (CE) n. 1072/2009, modificato dal Regolamento (UE) 2020/1055 - Le nuove disposizioni .....	27
7.1	Articolo 1.5 (c) - Ambito di applicazione .....	27
7.1.1	Testo e spiegazione dell'articolo .....	27
7.1.2	Identificazione dei potenziali reati .....	27
7.1.3	Cosa controllare a bordo strada e come?.....	27
7.1.4	Risultato: .....	28
7.1.5	Note .....	28
7.2	Articolo 1.5 (c bis) - Ambito di applicazione.....	32
7.2.1	Testo e spiegazione dell'articolo .....	32
7.2.2	Identificazione di potenziali reati.....	32
7.2.3	Cosa controllare a bordo strada e come?.....	32
7.2.4	Risultato: .....	32
7.2.5	Note: Si veda la <i>sezione 7.1.</i> ....	33
7.3	Articolo 8.2 bis - Cabotaggio - periodo di riflessione.....	34

7.3.1 Testo e spiegazione dell'articolo .....	34
7.3.2 Identificazione dei potenziali reati .....	35
7.3.3 Cosa controllare a bordo strada e come?.....	35
7.3.4 Risultato: .....	36
7.3.5 Note .....	36
7.4 Articolo 8.3, primo paragrafo - cabotaggio - periodo di riflessione .....	36
7.4.1 Testo e spiegazione dell'articolo .....	36
7.4.2 Identificazione di potenziali reati.....	37
7.4.3 Cosa controllare a bordo strada e come?.....	37
7.4.4 Risultato .....	37
7.4.5 Note .....	37
7.5 Articolo 8.4 a - prove di conformità per via elettronica.....	37
7.5.1 Testo e spiegazione dell'articolo .....	37
7.5.2 Identificazione dei potenziali reati .....	37
7.5.3 Cosa controllare a bordo strada e come?.....	38
7.5.4 Risultato .....	38
7.6 Articolo 8.5 - cabotaggio - campo di applicazione.....	38
7.6.1 Testo e spiegazione dell'articolo .....	38
7.6.2 Identificazione di potenziali reati.....	38
7.6.3 Cosa controllare a bordo strada e come?.....	38
7.6.4 Risultato .....	38
7.6.5 Note: Vedi <i>sezione 7.1</i> .....	39
7.7 Articolo 10.7 - applicazione di restrizioni quantitative alle tratte stradali del trasporto combinato .....	39
7.7.1 Testo e spiegazione dell'articolo .....	39
7.7.2 Identificazione di potenziali reati.....	40
7.7.3 Cosa controllare a bordo strada e come?.....	40
7.7.4 Risultato .....	41
7.7.5 Note: Si veda la <i>sezione 7.1</i> .....	41
7.8 Articolo 14 bis - responsabilità condivisa .....	41
7.8.1 Testo e spiegazione dell'articolo .....	41
7.8.2 Identificazione di potenziali reati.....	41
7.8.3 Cosa controllare a bordo strada e come?.....	41
7.8.4 Risultato .....	42
7.8.5 Note .....	42
Allegato 1 - Domande e risposte della Commissione europea .....	43
Allegato 2 - Disposizioni nazionali specifiche applicabili ai trasporti di cabotaggio negli Stati membri dell'UE .....	51
Allegato 3 - Attestati di conducente.....	55
Fonti .....	57

## Abbreviazioni e acronimi

CMR	Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada
CE	Commissione europea
e-CMR	CMR elettronico
ECMT	Conferenza europea dei ministri dei Trasporti
SEE	Spazio economico europeo
CEE	Comunità economica europea
eFTI	Informazioni sul trasporto merci
ERRU	Registro elettronico delle imprese di trasporto su strada
UE	Unione Europea
SM	Stato membro
TCA	Accordo di commercio e cooperazione
REGNO UNITO	Regno Unito

## Tabella delle figure

Figura 1 - UE, SEE e Regno Unito e Irlanda del Nord .....	4
Figura 2 - NON È CONSENTITO! Cabotaggio prima dello scarico completo del viaggio internazionale in arrivo .....	15
Figura 3 - Tre trasporti di cabotaggio in un unico Stato membro ospitante.....	16
Figura 4 - NON AMMESSO! Quattro trasporti di cabotaggio consecutivi in un unico Stato membro ospitante .....	17
Figura 5 - TRE operazioni di cabotaggio in tre Stati membri ospitanti .....	18
Figura 6 - NON AMMESSO! Due trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante quando i trasporti di cabotaggio sono ripartiti su più Stati membri ospitanti durante lo stesso periodo di cabotaggio di sette giorni.....	18
Figura 7 - fine del periodo di cabotaggio il sabato.....	20
Figura 8 - FINE del periodo di cabotaggio il sabato con un giorno festivo il lunedì successivo.....	20
Figura 9 - illustrazione del periodo di cabotaggio di sette giorni in un singolo Stato membro ospitante .....	21
Figura 10 - illustrazione del periodo di cabotaggio di tre giorni.....	21
Figura 11 - ILLUSTRAZIONE del periodo di cabotaggio di sette giorni in tre Stati membri ospitanti.....	22
Figura 12 - NON CONSENTITO! Scarico di cabotaggio dopo le 23:59 dell'ultimo giorno del periodo di cabotaggio .....	22
Figura 13 - Esempi di veicoli commerciali leggeri di peso superiore a 2,5 tonnellate, utilizzati nel trasporto internazionale di merci per conto terzi.....	31
Figura 14 - Periodo di raffreddamento.....	34
Figura 15 - Applicazione pratica della regola nei vari giorni della settimana .....	47
Figura 16 - Applicazione pratica della regola nei vari giorni della settimana .....	49

# 1. Introduzione

Il presente documento ha lo scopo di fornire una spiegazione semplificata e condivisa del *Regolamento (CE) n. 1072/2009*<sup>1</sup>, modificato da ultimo dal *Regolamento (UE) 2020/1055*<sup>2</sup>. In termini di portata, il documento si concentra sulle nuove disposizioni introdotte da quest'ultimo regolamento nell'agosto 2020. Tuttavia, il documento chiarirà ulteriormente e farà riferimento, se del caso, ad altre disposizioni del regolamento e a disposizioni di altre norme e accordi pertinenti, come la *direttiva 92/106/CE* sul trasporto combinato e l'Accordo sugli scambi e la cooperazione tra l'Unione europea e il Regno Unito<sup>3</sup>.

Le spiegazioni fornite nel presente documento descrivono come le norme UE sul cabotaggio e la deroga per l'applicazione di restrizioni quantitative sulle tratte stradali del trasporto combinato nazionale debbano essere applicate dal punto di vista dell'UE. Esiste una giurisprudenza di riferimento. Inoltre, la Commissione europea ha fornito [note di orientamento su vari elementi dei regolamenti](#). Le note orientative sono disponibili nell'*Allegato I*. L'interpretazione del diritto dell'UE è in ultima analisi prerogativa della Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

Il presente documento non intende reinterprete le regole e suggerire ulteriori modifiche. Si è svolta una consultazione sufficiente a indicare che il contenuto rappresenta una buona base su cui fondare la creazione di prodotti formativi validi e adatti allo scopo.

Poiché la maggior parte delle nuove disposizioni introdotte dal *Regolamento (UE) 2020/1055* riguarda il cabotaggio e il cabotaggio è, ai fini del *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, un'attività svolta da un'impresa di trasporto internazionale di merci non stabilita nello Stato membro ospitante in cui ha luogo, il presente documento si concentrerà principalmente sui controlli su strada.

Questo documento si basa sulle informazioni più aggiornate disponibili, cerca di spiegare le regole in modo semplice e si concentra sull'applicabilità. Vengono fornite indicazioni su come applicare concretamente una determinata regola.

In diversi capitoli del documento vengono utilizzate figure con frecce (vedere la *sezione 6*) per spiegare gli scenari. Per quanto riguarda i colori delle frecce, occorre tenere presente quanto segue:

	La freccia blu indica un viaggio internazionale carico in arrivo
	La freccia rossa indica un'operazione di cabotaggio
	La freccia bianca indica un viaggio internazionale vuoto in entrata.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 che stabilisce norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada.

<sup>2</sup> Il Regolamento (UE) 2020/1055 modifica, tra l'altro, il Regolamento (CE) n. 1072/2009 originario e si applica dal 21 febbraio 2022.

<sup>3</sup> Il termine "Regno Unito" sarà utilizzato in tutto il presente documento. Il nome ufficiale è Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord.

## **2. Regole per l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada**

### **2.1. Le regole dell'UE**

Le norme sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada sono state introdotte per la prima volta su base comunitaria dalla *Prima Direttiva del Consiglio del 23 luglio 1962 relativa all'emanazione di norme comuni in materia di trasporti di merci su strada*, che esentava il trasporto di alcuni tipi di merci su strada da qualsiasi regime di contingentamento o di autorizzazione.

Una tappa importante è stata la *sentenza della Corte di Giustizia del 22 maggio 1985* nella causa C-13/83 - *Parlamento/Consiglio*, che ha stabilito che il Consiglio non ha introdotto, prima della fine del periodo di transizione previsto dal Trattato di Roma, disposizioni adeguate sulla libertà di fornire trasporti internazionali e sull'autorizzazione alle imprese di trasporto su strada non residenti di fornire servizi di trasporto nazionali in altri Stati membri.

Le basi per i principi di accesso al mercato del trasporto stradale dell'UE, basati su criteri qualitativi, che conosciamo oggi, sono state stabilite dal *Regolamento (CEE) n. 881/92 del 26 marzo 1992* e sono entrate in vigore il 1° gennaio 1993. Questa è stata anche la data di inizio del mercato unico europeo. Questo regolamento riguardava solo i trasporti da e verso uno Stato membro e in transito attraverso il territorio degli Stati membri. Il *Regolamento (CEE) n. 3118/93 del 25 ottobre 1993* è stato adottato per disciplinare l'autorizzazione alle imprese di trasporto su strada non residenti a fornire servizi di trasporto nazionale in altri Stati membri, o cabotaggio.

Le norme sull'accesso al mercato intra-UE, sul transito e sul cabotaggio sono state riunite in un unico testo con il *Regolamento (CE) n. 1072/2009*. Questo regolamento contiene, per la prima volta, un capitolo che stabilisce le disposizioni relative alle sanzioni e alle penalità che devono essere imposte dallo Stato membro di stabilimento e dallo Stato membro ospitante. Il regolamento contiene anche un riferimento all'applicazione della *direttiva 92/106/CEE* sul trasporto combinato.

Le norme dell'UE sull'accesso al mercato del trasporto su strada sono state modificate di recente dal *Regolamento (UE) 2020/1055*, che sviluppa ulteriormente le norme sull'applicazione e stabilisce la possibilità per gli Stati membri di applicare restrizioni quantitative alle tratte stradali del trasporto combinato nazionale in deroga alla *Direttiva 92/106/CEE* in alcuni casi limitati.

### **2.2. Ulteriori norme e accordi pertinenti che riguardano l'accesso al mercato del trasporto stradale, compreso il cabotaggio.**

L'accordo dello Spazio economico europeo (SEE) stabilisce che le norme dell'UE sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada si applicano anche alle imprese stabilite in uno Stato membro del SEE<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009: Adottato con decisione del Comitato misto da includere nell'accordo SEE nel maggio 2014, con obbligo di conformità a partire da agosto 2015. Regolamento (UE) 2020/1055: adottato con decisione del Comitato misto da includere nell'accordo SEE nel marzo 2022, con decisione di entrata in vigore in sospenso.

Il Regno Unito non fa più parte dell'UE dal 1° febbraio 2020 e non è entrato a far parte del SEE. Il Regno Unito ha concluso con l'UE un Accordo commerciale e di cooperazione (TCA)<sup>5</sup> che stabilisce anche le norme per l'accesso reciproco ai rispettivi mercati del trasporto stradale, comprese le norme sul cabotaggio. Ove opportuno, si farà riferimento al TCA, soprattutto quando le norme si discostano da quelle stabilite nei regolamenti UE.

L'Accordo tra la Comunità Europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci e passeggeri per ferrovia e su strada<sup>6</sup> stabilisce le regole per l'accesso ai rispettivi mercati del trasporto stradale delle parti. Tuttavia, non autorizza il cabotaggio in un singolo Stato membro dell'UE per gli operatori di trasporto stabiliti nella Confederazione svizzera o viceversa.

### 2.3. Ambito geografico di applicazione delle regole di cabotaggio

*Il cabotaggio* è il trasporto di merci effettuato su base temporanea sul territorio di un unico Paese ospitante da un'impresa di trasporto merci su strada non stabilita in tale Paese. Il cabotaggio viene effettuato per conto terzi. Le imprese di trasporto merci su strada dei seguenti Paesi sono autorizzate a effettuare trasporti di cabotaggio nel territorio degli **Stati membri dell'UE** (cfr. *Figura 1* e *Tabella 1*):

- **L'UE:** Austria, Belgio, Bulgaria, Croazia, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria.
- **Il SEE:** Islanda, Liechtenstein e Norvegia.
- **Regno Unito e Irlanda del Nord.**<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Questo accordo è disponibile [qui](#)

<sup>6</sup> Questo accordo è disponibile [qui](#)

<sup>7</sup> Articolo 462 dell'Accordo sugli scambi e la cooperazione (TCA) tra l'UE e il Regno Unito.



FIGURA 1 - UE, SEE E REGNO UNITO E IRLANDA DEL NORD

	Stati membri dell'UE
	Stati membri del SEE non UE
	Regno Unito e Irlanda del Nord

Quando il veicolo è fermo nell'UE/SEE		È consentito il cabotaggio?			
		UE	SEE	REGNO UNITO	Altro paese terzo
Paese di registrazione	UE				
	SEE				
	REGNO UNITO				
	Altro paese terzo				

	Il cabotaggio è consentito nel rispetto delle norme dell'UE
	Il cabotaggio è consentito nel rispetto delle disposizioni del TCA UE-Regno Unito.
	Il cabotaggio non è consentito, se non diversamente specificato negli accordi bilaterali esistenti (o in qualsiasi altra norma o accordo pertinente per quanto riguarda i veicoli immatricolati in altri paesi terzi che effettuano cabotaggio in altri paesi terzi).
	Non applicabile

TABELLA 1 - PANORAMICA DEI LUOGHI IN CUI È CONSENTITO IL CABOTAGGIO PER IL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA

## 2.4. La rilevanza delle norme UE sul trasporto combinato

Le norme UE sull'accesso al mercato dell'autotrasporto interagiscono maggiormente con le norme UE sul trasporto combinato<sup>8</sup>. Secondo tali norme, per *trasporto combinato* si intende il trasporto intermodale di merci tra gli Stati membri dell'UE e del SEE<sup>9</sup>, dove una parte del trasporto avviene per ferrovia, navigazione interna o via mare e l'altra su strada, e le operazioni complete soddisfano le condizioni specifiche di cui all'*articolo 1 della direttiva 92/106/CEE*.

*La Direttiva 92/106/CEE* riguarda solo le operazioni di trasporto combinato internazionale tra Stati membri. Un'operazione di trasporto combinato è considerata internazionale quando almeno una delle tratte modali attraversa un confine UE/SEE. L'operazione può iniziare o terminare al di fuori dell'Unione e può attraversare un Paese terzo.

Ai sensi dell'*articolo 10, paragrafo 7, del Regolamento (CE) n. 1072/2009*, in caso di accertato abuso dell'*articolo 4 della Direttiva 92/106/CEE* e previa notifica alla Commissione europea<sup>10</sup>, gli Stati membri possono scegliere di applicare restrizioni quantitative alle tratte stradali di un viaggio di trasporto combinato quando tali tratte stradali non attraversano una frontiera. Le restrizioni quantitative possono essere uguali alle norme sul cabotaggio o diverse (cfr. *Allegato 2*). Pertanto, ove opportuno, si farà riferimento anche alle disposizioni delle norme sul trasporto combinato.

---

<sup>8</sup> Direttiva 92/106/CEE

<sup>9</sup> La direttiva 92/106/CEE è entrata in vigore per il SEE il 1° luglio 1994 a seguito di una decisione del Comitato misto di integrare questo atto giuridico nell'accordo SEE.

<sup>10</sup> Gli Stati membri rendono pubbliche in modo trasparente le loro norme, compresa la durata dei rispettivi periodi.

### 3. Controlli e sanzioni

Gli ispettori autorizzati possono verificare la conformità alle norme di accesso al mercato del trasporto di merci su strada presso i locali dell'impresa o su strada. Le nuove disposizioni introdotte dal *Regolamento (UE) 2020/1055* riguardano principalmente il cabotaggio, che può essere controllato più efficacemente su strada nello Stato membro ospitante o negli Stati membri ospitanti in cui si svolge il cabotaggio.

*Il Regolamento (UE) 2020/1055* prevede che i controlli effettuati ai sensi dell'*articolo 2 della Direttiva 2006/22/CE*<sup>11</sup> includano un controllo sui trasporti di cabotaggio, quando gli Stati membri interessati devono anche effettuare controlli concertati su strada sul cabotaggio almeno due volte all'anno. Informazioni più dettagliate sono disponibili nella *sezione 5* del presente documento.

Quando un conducente o un'impresa di trasporto su strada dichiara di operare nell'ambito di un'operazione di trasporto combinato, sono possibili le seguenti tre situazioni:

- Se lo Stato membro ospitante non si avvale della deroga per applicare restrizioni quantitative alle tratte stradali di un'operazione di trasporto combinato internazionale ai sensi dell'*articolo 10, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1072/2009*, è necessario verificare solo la conformità alle norme sul trasporto combinato.
- Se lo Stato membro ospitante applica alle tratte stradali del trasporto combinato restrizioni quantitative identiche a quelle del cabotaggio, deve essere verificata solo la conformità alle norme sul cabotaggio.
- Nel caso in cui lo Stato membro ospitante applichi restrizioni quantitative sul trasporto combinato diverse da quelle sul cabotaggio (periodo più lungo per lo svolgimento delle operazioni rispetto al cabotaggio o periodo di raffreddamento più breve), è necessario verificare la conformità al trasporto combinato e alle norme specifiche sulle restrizioni quantitative sulle tratte stradali del trasporto combinato.

Per controllare i veicoli si possono utilizzare diversi strumenti. Va notato che gli ispettori autorizzati devono avere accesso ai registri di un'impresa di trasporto merci su strada archiviati nel Registro elettronico delle imprese di trasporto stradale (ERRU) su strada, compreso il profilo di classificazione del rischio. Lo scambio di informazioni è essenziale per facilitare il controllo delle norme sul cabotaggio:

- 1) **Riconoscimento della targa:** può essere utile per preselezionare i veicoli in base al Paese di immatricolazione del veicolo, al Paese di stabilimento dell'impresa o al profilo di rischio dell'impresa. La preselezione deve avvenire su base non discriminatoria quando si considera la nazionalità del veicolo o dell'impresa di trasporto merci su strada. Quando si utilizza il paese di immatricolazione del veicolo come criterio di selezione, i veicoli immatricolati nello Stato membro ospitante non dovrebbero essere esclusi, dato che un'impresa può utilizzare un veicolo noleggiato senza conducente nel paese ospitante per effettuare il cabotaggio in tale Stato membro.
- 2) **Registrazioni del tachigrafo:** le registrazioni del tachigrafo possono fornire indicazioni importanti sui percorsi e sull'attività di guida, comprese le informazioni sull'attraversamento dei confini. Tuttavia, non tutti i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione delle norme sul cabotaggio sono obbligati a essere dotati di un tachigrafo.

---

<sup>11</sup> [Direttiva 2006/22/CE](#) del 15 marzo 2006 sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, recentemente modificata dalla [direttiva \(UE\) 2020/1057](#).

- 3) **bolle di accompagnamento per il trasporto su strada o equivalenti:** Forniscono molte informazioni sull'attività operativa del veicolo a motore e possono essere utilizzate per dimostrare la conformità all'*articolo 8, paragrafi 2, 2 bis, 3 e 4, del regolamento (CE) n. 1072/2009*. Possono essere forniti in formato cartaceo o elettronico (di solito in formato pdf o equivalente). L'attuazione del Regolamento sulle Informazioni Elettroniche sul Trasporto Merci (eFTI)<sup>12</sup> fornirà il quadro giuridico per l'utilizzo di prove elettroniche per dimostrare la conformità ad alcune norme dell'UE, comprese quelle relative al cabotaggio e al trasporto combinato. Le imprese di trasporto e i conducenti non saranno obbligati a presentare le prove per via elettronica. Sarà inoltre possibile utilizzare una combinazione di prove cartacee ed elettroniche. Tuttavia, tutte le autorità e gli ispettori autorizzati dovranno essere in grado di accettare le informazioni sul trasporto fornite elettronicamente secondo il Regolamento eFTI a partire dalla data della sua piena attuazione. Nei casi in cui gli ispettori autorizzati non possano accedere alle prove elettroniche direttamente dai loro dispositivi, il conducente o l'impresa di trasporto merci su strada deve sempre essere in grado di presentare le prove in un formato leggibile dall'uomo.

Va notato che di solito una lettera di vettura accompagna la merce. Ciò potrebbe creare problemi nel rendere disponibili le note di spedizione su un veicolo a motore che trasporta un'unità di carico (container, cassa mobile, semirimorchio o rimorchio) in un'operazione di trasporto combinato o intermodale non accompagnato. Tuttavia, le informazioni sulla lettera di vettura devono essere sempre accessibili dal veicolo a motore (direttamente o su richiesta presso i locali dell'impresa di trasporto durante l'ispezione). La digitalizzazione delle informazioni richieste per fornire la prova della conformità alle norme UE faciliterà tale operazione.

- 4) **Permessi e autorizzazioni:** Le imprese di trasporto merci su strada possono avere a bordo autorizzazioni e permessi per dimostrare l'autorizzazione a svolgere determinate operazioni. In generale, le imprese di trasporto merci su strada di Paesi terzi non sono autorizzate a effettuare il cabotaggio nell'UE (ad eccezione del Regno Unito). Per le tratte nazionali di trasporto combinato intra-UE, dipende dallo Stato membro. L'assenza di accordi bilaterali tra uno Stato membro ospitante e un Paese terzo o il fatto che un Paese terzo non sia firmatario di un quadro multilaterale di accesso al mercato come il Sistema multilaterale di quote CEMT può già fornire indicazioni su cosa è consentito e cosa no. Il Sistema CEMT è complementare ai permessi bilaterali ed esclude la possibilità di effettuare cabotaggio.
- 5) **Altre prove:** Per stabilire se un veicolo a motore o una combinazione è coinvolto in un trasporto combinato o multimodale all'interno dell'UE, è possibile verificare anche le prove provenienti dai modi di trasporto non stradali, come le bolle di accompagnamento, i timbri dei terminali o i biglietti per l'imbarco del modo di trasporto non stradale.

Va inoltre notato che gli ispettori autorizzati non sono tutti equipaggiati allo stesso modo per effettuare i controlli. Le attrezzature possono variare da uno Stato membro all'altro. Controlli concertati che coinvolgono ispettori autorizzati di diversi Stati membri contribuiscono a colmare le potenziali carenze delle attrezzature.

In termini di sanzioni, fatte salve eventuali azioni penali, le autorità competenti dello Stato membro ospitante sono autorizzate a imporre sanzioni a un'impresa di trasporto merci su strada non residente che abbia commesso infrazioni sul loro territorio, anche durante un'operazione di

---

<sup>12</sup> [Regolamento \(UE\) 2020/1056](#) sulle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI).

cabotaggio. Esse impongono tali sanzioni su base non discriminatoria. Tali sanzioni possono consistere, *tra l'altro*, in un avvertimento o, in caso di infrazione grave, in un divieto temporaneo di effettuare trasporti di cabotaggio sul territorio dello Stato membro ospitante in cui è stata commessa l'infrazione. Lo Stato membro ospitante deve informare lo Stato membro di stabilimento nel caso in cui sia stata rilevata un'infrazione grave e può richiedere l'imposizione di ulteriori sanzioni amministrative, quali l'ammonizione, il ritiro temporaneo o permanente di alcune o di tutte le copie certificate conformi della licenza comunitaria o anche della licenza comunitaria principale.

Nel caso in cui lo Stato membro di stabilimento imponga sanzioni aggiuntive, queste dovrebbero essere proporzionate al livello delle infrazioni commesse e dovrebbero tenere conto di eventuali sanzioni già ricevute nello Stato membro ospitante.

Diverse infrazioni sono state incluse nel regolamento della Commissione relativo alla classificazione delle infrazioni gravi<sup>13</sup>. Le infrazioni agli *articoli 8 (2), 8 (2a), 8 (3) e 8 (4) del Regolamento (CE) n. 1072/2009* sono classificate come "infrazioni molto gravi". Si noti inoltre che le infrazioni e le violazioni al cabotaggio devono essere prese in considerazione dallo Stato membro di stabilimento nella valutazione dell'onorabilità di un'impresa di trasporto merci su strada e dei suoi gestori dei trasporti<sup>14</sup>. A determinate condizioni, le sanzioni possono essere applicate anche a mittenti, spedizionieri, appaltatori e subappaltatori. Ulteriori informazioni sono disponibili nella *Sezione 7*.

---

<sup>13</sup> [Regolamento \(UE\) 2016/403](#) che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione delle infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono comportare la perdita dell'onorabilità da parte dell'operatore del trasporto stradale e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE.

<sup>14</sup> Articolo 6 del Regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada, modificato dal Regolamento (UE) 2020/1055.

## 4. Controlli su strada

La conformità alle norme sul cabotaggio viene normalmente verificata su strada dalle autorità di controllo dello Stato membro ospitante (o degli Stati membri ospitanti) in cui è possibile effettuare il cabotaggio. In questo capitolo vengono riassunte le disposizioni in materia di accesso al mercato del trasporto di merci su strada che devono essere verificate durante un controllo su strada.

Nello scenario illustrato, un ispettore autorizzato ferma una combinazione di veicoli immatricolati nell'UE non registrati nello Stato membro ospitante:

<b>Licenza comunitaria:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ per verificare se l'impresa trasporta per conto terzi, è necessario richiedere la copia autentica.</li> <li>○ nel caso in cui non sia disponibile una copia certificata conforme, è possibile verificare il rispetto delle norme sul conto proprio.</li> </ul>
<b>Attestato di conducente di un paese terzo:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ I documenti di identità del conducente devono essere controllati.</li> <li>○ Se il conducente non è cittadino di uno Stato membro né residente di lungo periodo, è necessario richiedere l'attestato di conducente di un paese terzo.</li> </ul>
<b>Tipo di operazione:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ È necessario controllare i movimenti del veicolo a motore o della combinazione e identificare i passaggi di frontiera. Si possono utilizzare le registrazioni del tachigrafo e le lettere di vettura (o equivalenti).</li> <li>○ Occorre stabilire se un'operazione fa parte o meno di un'operazione di trasporto combinato internazionale.</li> <li>○ Se si tratta di un'operazione solo su strada e non c'è passaggio di frontiera, si tratta di un'operazione nazionale; in questo caso di cabotaggio. È necessario verificare la conformità all'<i>articolo 8 del Regolamento (CE) n. 1072/2009</i>.</li> <li>○ Se si tratta di una tratta stradale di trasporto combinato e non c'è un passaggio di frontiera, può essere soggetta a restrizioni quantitative se lo Stato membro ospitante applica la deroga alle tratte stradali di un trasporto combinato internazionale. Se la deroga applica restrizioni identiche alle tratte stradali del trasporto combinato, è necessario verificare solo le norme sul cabotaggio (<i>articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009</i>). Se lo Stato membro applica restrizioni specifiche, è necessario verificarne la conformità.</li> </ul>
<b>Cabotaggio - Viaggio con carico in arrivo:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ È necessario tracciare l'ultimo viaggio internazionale a carico in entrata. Questo è essenziale. Può avere origine in un altro Stato membro ospitante o in un Paese terzo. È necessario richiedere le registrazioni del tachigrafo e le note di spedizione. Per l'operazione in entrata, durante il controllo su strada devono essere fornite tutte le informazioni elencate nell'<i>articolo 8(3) del Regolamento (CE) n. 1072/2009</i>. Queste prove sono normalmente disponibili in una lettera di vettura e possono essere fornite su carta o in formato elettronico (sia in formato leggibile a macchina che umano). Il conducente può contattare la base dell'impresa di trasporto merci su strada, ma la prova deve essere fornita prima della fine del controllo su strada.</li> </ul>
<b>Cabotaggio - Numero di operazioni:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il numero di operazioni di cabotaggio non deve essere superiore a tre nell'arco di sette giorni se effettuate nello stesso Stato membro ospitante. È consentita una sola operazione di cabotaggio se l'ultimo scarico internazionale è avvenuto in un altro Stato membro, ma il periodo totale di cabotaggio rimane di sette giorni (entro i limiti specifici applicabili al cabotaggio in un altro Stato membro). Per ogni operazione di cabotaggio, durante il controllo su strada devono essere fornite tutte le informazioni elencate nell'<i>articolo 8, paragrafo 3, del Regolamento (CE) n. 1072/2009</i>. Queste prove sono normalmente disponibili in una lettera di vettura e possono essere fornite su carta o in formato elettronico (sia in formato leggibile a macchina che umano). Il conducente può contattare la sede dell'impresa di trasporto merci su strada, ma le informazioni devono essere fornite durante il controllo su strada.</li> </ul>

<p><b>Cabotaggio - Periodo di sette giorni:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il periodo di sette giorni deve essere rispettato in tutti i casi. Un periodo di cabotaggio termina in uno Stato membro ospitante quando il veicolo lascia tale Stato membro prima della fine del periodo di sette giorni. Al termine di un periodo di cabotaggio, un veicolo a motore non è obbligato a lasciare uno Stato membro ospitante. Tutte le operazioni di cabotaggio effettuate dopo l'ultimo scarico internazionale devono avvenire entro un periodo di sette giorni (cfr. <i>sezione 5.4</i>). Se le operazioni di cabotaggio si svolgono in diversi Stati membri ospitanti durante un periodo di sette giorni, le operazioni di cabotaggio che non si svolgono nello Stato membro ospitante dell'ultimo scarico delle merci internazionali in entrata devono avvenire entro tre giorni dall'ingresso in tali Stati membri ospitanti. Nel caso di tratte stradali di un'operazione di trasporto combinato, uno Stato membro può estendere il periodo di sette giorni, ma il numero di operazioni non può essere aumentato. Per il controllo si devono utilizzare le registrazioni del tachigrafo e le lettere di vettura.</li> </ul>
<p><b>Cabotaggio - Raffreddamento:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Occorre verificare se l'autoveicolo non effettua trasporti nazionali durante il periodo di riflessione di cui all'<i>articolo 8, paragrafo 2 bis</i>, per lo Stato membro in questione. Sono ammessi i trasporti internazionali. Occorre verificare le prove richieste all'<i>articolo 8, paragrafi 2 e 3</i>.</li> <li>○ Il periodo precedente l'ingresso nel Paese deve essere controllato per identificare la storia del cabotaggio per questo veicolo a motore o combinazione nello Stato membro ospitante e il rispetto del periodo di raffreddamento di quattro giorni (vedere la <i>Sezione 5.4</i>). Per verificare questo aspetto è necessario utilizzare le registrazioni del tachigrafo e le note di spedizione.</li> </ul>
<p><b>Trasporto combinato - Utilizzo:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ È necessario dimostrare la lunghezza del viaggio con l'altro mezzo di trasporto; almeno 100 km in linea d'aria.</li> <li>○ In caso di prima o ultima tratta su strada prima e/o dopo il trasporto non stradale, è necessario produrre la prova dell'utilizzo di un altro modo di trasporto durante la stessa operazione (ferrovia, mare, navigazione interna). Ciò può essere fatto con timbri di terminali o biglietti per l'altro modo di trasporto.</li> <li>○ Spetta all'impresa di trasporto merci su strada o all'organizzatore del trasporto scegliere il formato e i documenti per questa prova.</li> </ul>
<p><b>Trasporto combinato - Passaggio di frontiera:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ È necessario dimostrare l'esistenza di un elemento di attraversamento del confine. Può trattarsi di una tratta stradale o di un'altra tratta modale.</li> <li>○ Spetta all'impresa di trasporto merci su strada o all'organizzatore del trasporto scegliere il formato e i documenti per questa prova.</li> </ul>
<p><b>Trasporto combinato - lunghezza delle tratte stradali:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Per la ferrovia, è consentito il trasporto al più vicino terminale idoneo (stazione di carico della ferrovia). È necessario fornire informazioni sul motivo per cui il terminale scelto è il più vicino adatto per una determinata operazione. L'idoneità di una stazione di carico ferroviaria può dipendere dalla disponibilità di attrezzature per il trasbordo necessario e per il tipo di unità di carico utilizzata, dalla qualità del servizio fornito definita attraverso gli orari di apertura e le strutture amministrative disponibili, come i controlli doganali e veterinari, ma anche dal servizio ferroviario fornito nel terminal in termini di destinazioni disponibili, frequenza dei treni, affidabilità del servizio e costo del servizio. Spetta all'organizzatore del trasporto stabilire l'idoneità di un terminal, fornire spiegazioni sui motivi per cui i terminal più vicini non sono idonei e fornire queste informazioni all'autista per presentarle durante i controlli su strada. Per le vie marittime e interne, la distanza tra il punto di carico e di scarico delle tratte stradali non può superare i 150 km in linea d'aria.</li> <li>○ Si noti che il prelievo e la consegna del container vuoto da/al deposito prima e dopo il trasporto del container carico utilizzato per l'operazione di trasporto combinato devono essere considerati parte integrante dell'operazione di trasporto combinato se tale prelievo/consegna del container vuoto è coperto dallo stesso documento di trasporto della tratta stradale stessa. Tali depositi sono considerati parte integrante di un'operazione di trasporto combinato e, in particolare, della tratta stradale e non sono conteggiati come operazioni separate ai sensi delle restrizioni quantitative di cui all'<i>Articolo 10 (7) del Regolamento (CE) n. 1072/2009</i>. Tuttavia, la distanza di tali depositi non sarà conteggiata nei limiti di distanza delle tratte stradali di trasporto combinato.</li> </ul>

## 5. Coinvolgimento dei conducenti

### 5.1. Comunicazione

Gli ispettori autorizzati incontreranno conducenti provenienti da molti Paesi diversi; pertanto, le difficoltà di comunicazione sono inevitabili. I conducenti di qualsiasi Paese, coinvolti in un controllo su strada, devono essere consapevoli dell'obbligo di produrre, per l'ispezione, alcuni documenti specifici che dimostrino la conformità alle norme. Le prove possono essere prodotte su carta o in formato elettronico. Gli ispettori autorizzati non avranno bisogno di competenze linguistiche specifiche per ottenere questa produzione. Quando vengono prodotti in formato elettronico, gli ispettori autorizzati saranno sempre in grado di controllare le informazioni in un formato leggibile dall'uomo<sup>15</sup>.

Tuttavia, gli ispettori autorizzati non devono limitarsi a ispezionare e convalidare questi documenti, ma devono interpretare le informazioni in essi contenute per verificarne la conformità. Ciò richiederà inevitabilmente una forma di dialogo, e gli ispettori autorizzati potrebbero ad esempio avvalersi di servizi di interpretariato e di note esplicative tradotte per facilitare la comprensione da parte del conducente e dell'ispettore di controllo. La comunicazione è facilitata nel caso di controlli su strada concertati che coinvolgono ispettori autorizzati di diversi Stati membri; ciò aumenta la copertura linguistica.

### 5.2. Produzione di prove

Gli ispettori autorizzati possono comprendere l'intero quadro operativo di un veicolo a motore o di una combinazione in un determinato periodo solo esaminando altre informazioni che il conducente può possedere, come permessi, biglietti per salire a bordo di mezzi di trasporto non stradali, ecc. Tali documenti possono quindi essere richiesti al conducente e confrontati con altre prove; tuttavia, gli ispettori autorizzati devono essere consapevoli di qualsiasi limitazione del diritto di richiedere documenti. L'immediata mancata produzione di prove da parte del conducente non è necessariamente un'indicazione del fatto che le stesse vengano soppresse per coprire le infrazioni. Il conducente ha il diritto di rivolgersi ai locali dell'impresa di trasporto merci su strada per fornire le prove necessarie. Le prove devono essere prodotte durante il controllo su strada. Le prove che devono essere esibite su richiesta sono elencate nella *Sezione 6*.

### 5.3. Avvicinamento dei conducenti

Gli ispettori autorizzati promuovono la sicurezza stradale e assicurano una concorrenza leale controllando la conformità a tali regolamenti, concepiti a tale scopo. Essi accettano la testimonianza del conducente come una versione veritiera degli eventi, a meno che non trovino ragioni per sospettare il contrario; in tal caso, devono svolgere tutte le indagini necessarie per stabilire tutti i fatti e accertarsi dell'autenticità delle registrazioni e della conformità ai regolamenti. Gli ispettori autorizzati devono astenersi dal presumere la colpevolezza dei conducenti o delle imprese di trasporto merci su strada, a meno che non rilevino prove contrarie, anche se hanno il diritto di considerare i risultati di precedenti controlli effettuati sui veicoli a motore o sulle combinazioni di un'impresa quando indirizzano le loro attività. Devono evitare di adottare un comportamento che possa essere visto dai conducenti come superiore e condiscendente e che non faccia altro che creare barriere tra l'ispettore autorizzato e il

---

<sup>15</sup> Secondo il regolamento eFTI, le imprese di trasporto merci su strada o i conducenti hanno il diritto di presentare, in primo luogo, solo un link alle informazioni. Gli Stati membri devono garantire che i loro ispettori autorizzati siano attrezzati in modo da poter leggere tale link e recuperare le informazioni in formato leggibile dall'uomo. Inoltre, per far fronte a situazioni in cui, per un motivo o per l'altro (assenza di connessione internet, server fuori uso, ecc.), l'ispettore autorizzato non può accedere alle informazioni basate sul link, al momento dell'ispezione può chiedere all'impresa di trasporto merci su strada o al conducente di fornire le informazioni anche in formato leggibile dall'uomo.

conducente. Esercitando il giudizio professionale nel valutare le infrazioni, gli ispettori autorizzati devono considerare le circostanze attenuanti e quando gli eventi di forza maggiore derivanti dalle pressioni esercitate da più parti sulle operazioni di trasporto commerciale influiscono sulla conformità normativa. Devono garantire che le loro indagini siano condotte in modo professionale, con obiettività e imparzialità.

## **6. Regolamento (CE) n. 1072/2009 - Capire le regole del cabotaggio**

Mentre le presenti linee guida mirano a concentrarsi sulle nuove disposizioni introdotte nelle norme di accesso al mercato del trasporto stradale dell'UE dal *Regolamento (UE) 2020/1055*, l'applicazione può essere efficace solo con una spiegazione di fondo di tutte le disposizioni in materia di cabotaggio contenute nel terzo capitolo del *Regolamento (CE) n. 1072/2009*.

### **6.1. Definizione di cabotaggio**

Il trasporto di cabotaggio, come definito all'*articolo 2, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1072/2009*, è il trasporto nazionale temporaneo di merci per conto terzi all'interno di uno Stato membro ospitante, conformemente al suddetto Regolamento. Le imprese di trasporto merci su strada che gestiscono veicoli con una massa a pieno carico ammessa superiore a 2,5 tonnellate nel trasporto internazionale per conto terzi devono essere in possesso di una licenza comunitaria prima di poter effettuare trasporti internazionali e cabotaggio.

Se un'impresa di trasporto merci su strada è autorizzata, nel suo Stato membro di stabilimento, a effettuare trasporti di merci su strada per conto terzi per il trasporto di posta come servizio universale, per il trasporto di veicoli danneggiati o in avaria o con veicoli con massa a pieno carico autorizzata inferiore a 2,5 tonnellate, tale impresa è autorizzata a effettuare trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante secondo le norme di cui al *capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009*, anche se tale impresa non deve essere in possesso di una licenza comunitaria (*articolo 8, paragrafo 5*).

### **6.2. Struttura delle norme sul cabotaggio**

Le disposizioni in materia di cabotaggio di cui all'*articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009* sono strutturate come segue:

#### **6.2.1. L'articolo 8, paragrafo 1, descrive quali imprese di trasporto merci su strada sono autorizzate a effettuare trasporti di cabotaggio.**

Si tratta di trasportatori per conto terzi in possesso di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un Paese terzo, è in possesso di un attestato di conducente.

#### **6.2.2. L'articolo 8, paragrafo 2, disciplina le condizioni per un'operazione di cabotaggio legale (trasporto per conto terzi). Questo include:**

- 1. Condizioni per l'avvio del cabotaggio:** Il cabotaggio è consecutivo a un trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un Paese terzo. Il trasporto internazionale di merci in entrata in uno Stato membro ospitante deve essere effettuato nella sua interezza con un unico veicolo a motore per poter effettuare successive operazioni di cabotaggio. È consentito cambiare rimorchio dopo il trasporto internazionale di merci in entrata, poiché è il veicolo a motore di una combinazione che si qualifica per i successivi trasporti di cabotaggio.

Il trasporto internazionale di merci in entrata deve essere una spedizione effettiva coperta da un contratto. Se lo scopo del trasporto è semplicemente quello di acquisire il diritto di effettuare un trasporto di cabotaggio in uno Stato membro ospitante, può

essere considerato non conforme alla condizione di un trasporto internazionale a carico. Ad esempio, un veicolo a motore con piattaforma girevole (motrice) senza rimorchio attaccato (semirimorchio) non offre spazio di carico e quindi non può effettuare un trasporto internazionale di merci in entrata che si qualifica per i successivi trasporti di cabotaggio.

Il trasporto internazionale di imballaggi vuoti e di unità di carico non è sempre considerato come un carico che consente operazioni di cabotaggio consecutive in uno Stato membro ospitante. Occorre considerare diversi elementi:

- Quando i contenitori, i pallet o gli imballaggi vuoti sono trasportati nell'ambito di un contratto di trasporto (come ad esempio una lettera di vettura) da uno Stato membro a un altro, il trasporto deve essere considerato come un trasporto di merci su strada per conto terzi, che si configura come un trasporto internazionale. In questi casi, il trasporto dei contenitori vuoti, dei pallet o degli imballaggi è l'oggetto o costituisce parte integrante del contratto di trasporto.
- Quando i contenitori, i pallet o gli imballaggi vuoti non sono trasportati nell'ambito di un contratto di trasporto, il trasporto, in linea di principio, non dovrebbe essere considerato come un trasporto di merci su strada per conto terzi.
- Se tali contenitori, pallet o imballaggi vuoti sono di proprietà del trasportatore e se il trasporto internazionale soddisfa le condizioni per il trasporto in conto proprio ai sensi dell'*articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento (CE) n. 1072/2009*, il trasporto deve essere considerato come un trasporto internazionale in entrata e il trasportatore è autorizzato a effettuare operazioni di cabotaggio a seguito di tale trasporto internazionale, in applicazione dell'*articolo 8, paragrafo 6*, e alle condizioni di cui all'*articolo 8, paragrafi da 2 a 4, del regolamento (CE) n. 1072/2009*<sup>16</sup>.

Sono consentiti anche i trasporti di cabotaggio consecutivi a un viaggio internazionale in entrata da un Paese terzo, a condizione che il viaggio in entrata sia carico. Non è possibile entrare in uno Stato membro ospitante a vuoto da un Paese terzo ed effettuare tre trasporti di cabotaggio consecutivi in tre diversi Stati membri ospitanti. Il trasporto internazionale deve essere diretto verso uno Stato membro, non verso un Paese terzo. Se il trasporto internazionale è verso un Paese terzo, l'autoveicolo non ha diritto ad alcun trasporto di cabotaggio. Un veicolo combinato trasporta un carico dallo Stato membro A a un Paese terzo e scarica completamente le merci internazionali in arrivo nel Paese terzo. Il veicolo combinato ritorna vuoto nello Stato membro B sulla rotta verso lo Stato membro C; il veicolo combinato non è autorizzato a effettuare alcun trasporto di cabotaggio nello Stato membro C. Tuttavia, un veicolo combinato trasporta un carico dallo Stato membro A allo Stato membro D, in transito attraverso un Paese terzo, e scarica completamente le merci internazionali in arrivo nello Stato membro D. Il veicolo combinato ritorna vuoto nello Stato membro B sulla rotta verso lo Stato membro C in transito dal Paese terzo; il veicolo combinato è autorizzato a effettuare un trasporto di cabotaggio nello Stato membro C.

**Infrazione 1:** se l'operazione di carico internazionale in entrata non è stata effettuata con lo stesso veicolo a motore utilizzato per il trasporto di cabotaggio.

**Infrazione 2:** la spedizione di merci per conto terzi non è effettivamente oggetto di un contratto (a meno che il trasporto internazionale non sia conforme alle condizioni

---

<sup>16</sup> Per ulteriori spiegazioni, si veda la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenza C-937/19 (richiesta di pronuncia pregiudiziale da parte dell'Amtsgericht Köln, Germania).

per il trasporto in conto proprio ai sensi dell'*articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento (CE) n. 1072/2009*).

**Infrazione 3:** il carico è costituito da pallet o container vuoti e il conducente o l'impresa di trasporto non è in grado di dimostrare che sono trasportati per contratto o che sono di proprietà dell'impresa di trasporto (a meno che il trasporto internazionale non sia conforme alle condizioni per il trasporto in conto proprio ai sensi dell'*articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento (CE) n. 1072/2009*).

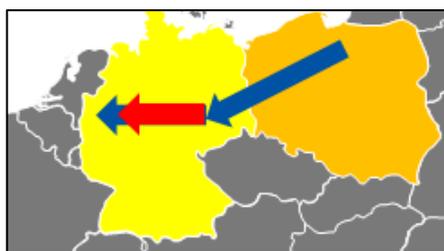
**Infrazione 4:** una combinazione di veicoli immatricolati nell'UE torna da un paese terzo vuota ed effettua il cabotaggio in uno Stato membro dell'UE e non può fornire la prova di aver scaricato in uno Stato membro.

- 2. Quando può iniziare il cabotaggio:** Prima che le operazioni di cabotaggio possano iniziare in uno Stato membro ospitante, l'intero carico (tutte le merci) del trasporto internazionale di merci in arrivo deve essere stato scaricato. Il trasporto internazionale di merci in arrivo deve essere terminato nel luogo di consegna indicato dal destinatario delle merci e menzionato in una lettera di vettura o in un documento equivalente.

Le operazioni di cabotaggio possono iniziare subito dopo l'ultimo scarico del carico dell'operazione di trasporto internazionale di merci in arrivo, anche il giorno stesso dello scarico. (*Articolo 8, paragrafo 2*). Il periodo di cabotaggio inizia solo a mezzanotte dopo l'ultimo scarico del viaggio internazionale in arrivo. Ad esempio, se l'ultimo scarico avviene alle ore 15:00 di mercoledì, il periodo di cabotaggio inizia il giovedì alle ore 00:00 e termina il giovedì successivo alle 23:59.

**Infrazione:** Quando un'operazione di cabotaggio inizia senza essere preceduta da un'operazione di trasporto internazionale di merci cariche in entrata che non sono state completamente scaricate, in uno Stato membro ospitante.

La *Figura 2* mostra un'operazione non consentita in cui una combinazione di veicoli polacchi carichi al 50% trasporta merci dalla Polonia alla Germania e, dopo aver attraversato il confine, carica altre merci in Germania per una destinazione in Germania. Durante questa operazione, le merci internazionali (freccia blu) e di cabotaggio (freccia rossa) sono trasportate insieme durante lo stesso viaggio.



**FIGURA 2 - NON È CONSENTITO! CABOTAGGIO PRIMA DELLO SCARICO COMPLETO DEL VIAGGIO INTERNAZIONALE IN ARRIVO**

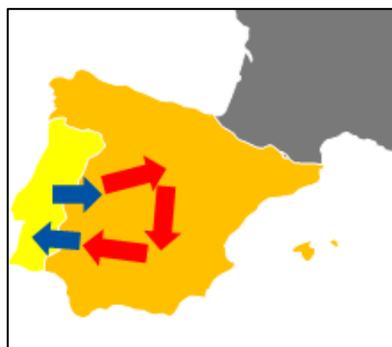
Esistono due possibili scenari per il cabotaggio:

- Quando tutto il cabotaggio viene effettuato in un solo Stato membro ospitante: Si tratta dello Stato membro ospitante in cui vengono scaricate tutte le merci di un trasporto internazionale in arrivo. In questo scenario, il cabotaggio non può iniziare prima che tutte le merci del trasporto internazionale siano state scaricate. Il cabotaggio può iniziare non appena tutte le merci del trasporto internazionale in arrivo sono state scaricate.

- Quando il cabotaggio viene effettuato in più Stati membri ospitanti: Ciò avviene generalmente quando non è possibile effettuare tre trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante in cui sono state scaricate tutte le merci del trasporto internazionale, ad esempio a causa della regola di raffreddamento di cui all'articolo 8, paragrafo 2 bis, del regolamento (CE) n. 1072/2009. In questo caso, i trasporti di cabotaggio possono essere effettuati in tre diversi Stati membri ospitanti, compreso lo Stato membro ospitante in cui sono state scaricate tutte le merci del trasporto internazionale (a condizione, ovviamente, che in quest'ultimo Stato membro non si applichi la regola di raffreddamento).

**3. Numero di operazioni di cabotaggio consentite:** Possono essere effettuati tre trasporti di cabotaggio. I tre trasporti di cabotaggio possono essere effettuati in uno o più Stati membri ospitanti. Una singola operazione di cabotaggio può includere diversi punti di carico e/o scarico, ad esempio quando esiste un unico contratto di trasporto o quando le merci hanno lo stesso mittente o lo stesso destinatario<sup>17</sup>. Uno Stato membro può limitare il numero di punti di carico e scarico nella sua definizione di un'operazione di cabotaggio. È importante che l'impresa di trasporto merci su strada verifichi quali norme sono applicate nello Stato membro ospitante prima di pianificare i trasporti di cabotaggio. Idealmente, queste informazioni dovrebbero essere prontamente rese disponibili dalle autorità competenti degli Stati membri. (Si veda l'*Allegato 2*).

La Figura 3 illustra tre operazioni di cabotaggio consecutive (freccie rosse) in un unico Stato membro ospitante (Spagna) dopo lo scarico completo di un viaggio internazionale a carico da un altro Stato membro (Portogallo). In questo esempio, le tre operazioni di cabotaggio sono seguite da un viaggio internazionale a carico di ritorno dalla Spagna al Portogallo.

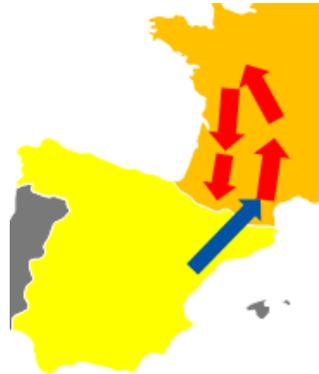


**FIGURA 3 - TRE OPERAZIONI DI CABOTAGGIO IN UN UNICO STATO MEMBRO OSPITANTE**

**Infrazione 1:** se il numero di trasporti di cabotaggio è superiore a tre nello Stato membro ospitante dell'ultimo scarico di un trasporto internazionale in arrivo.

<sup>17</sup> Per ulteriori spiegazioni, si veda il paragrafo 42 della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea C-541/16 (Commissione europea contro Danimarca).

La Figura 4 mostra una combinazione di veicoli portoghesi carichi che entra in Francia dalla Spagna e scarica completamente in Francia (freccia blu). Dopo lo scarico completo del viaggio internazionale, la combinazione portoghese effettua quattro trasporti di cabotaggio consecutivi senza lasciare la Francia; ciò non è



consentito.

**FIGURA 4 - NON AMMESSO! QUATTRO TRASPORTI DI CABOTAGGIO CONSECUTIVI IN UN UNICO STATO MEMBRO OSPITANTE**

**Infrazione 2:** cabotaggio sistematico che non rispetta i limiti del numero di trasporti di cabotaggio durante il periodo di sette giorni. Quando si scopre che un'impresa di trasporto di merci su strada per conto terzi effettua sistematicamente trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante con frequenti inosservanze delle norme relative al numero di trasporti di cabotaggio consentiti e ai limiti temporali, lo Stato membro ospitante può sanzionare pesantemente o chiedere allo Stato membro di stabilimento di agire contro l'impresa.

Se i trasporti di cabotaggio sono effettuati in più Stati membri ospitanti, quelli diversi da quello dell'ultimo scarico del trasporto internazionale devono essere registrati vuoti e solo un trasporto di cabotaggio è consentito entro tre giorni dall'ingresso in questi Stati membri ospitanti. Una singola operazione di cabotaggio può comprendere diversi punti di carico e/o scarico (cfr. *Allegato 2*). È possibile effettuare uno o due trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante dell'ultimo scarico delle merci internazionali in entrata e poi recarsi a vuoto in un altro Stato membro per effettuare il terzo trasporto di cabotaggio. L'applicazione di un periodo di riflessione deve essere sempre verificata.

*La Figura 5* illustra tre operazioni di cabotaggio consecutive (freccie rosse) in tre diversi Stati membri ospitanti (Austria, Germania e Francia) dopo lo scarico completo di un viaggio internazionale a carico in Italia dai Paesi Bassi. In questo esempio, le tre operazioni di cabotaggio sono seguite da un viaggio internazionale a carico di ritorno dalla Francia al Belgio.

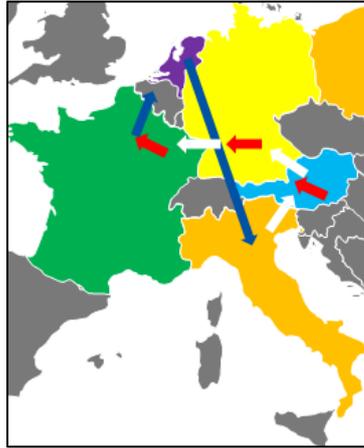


FIGURA 5 - TRE OPERAZIONI DI MEMBRI OSPITANTI

CABOTAGGIO IN TRE STATI

**Infrazione 1:** Viene superato il numero di trasporti di cabotaggio consentiti. Se i trasporti di cabotaggio sono effettuati in più Stati membri ospitanti, quelli diversi da quello dell'ultimo scarico del trasporto internazionale devono essere registrati vuoti e due trasporti di cabotaggio sono effettuati entro tre giorni dall'ingresso in uno Stato membro ospitante. In questo caso, i due trasporti di cabotaggio in un unico Stato membro ospitante non sono consentiti.

La Figura 6 mostra una combinazione di veicoli olandesi carichi che entra in Italia e la scarica completamente il giovedì; la combinazione di veicoli si dirige a vuoto verso l'Austria per effettuare un'operazione di cabotaggio. La combinazione di veicoli prosegue a vuoto in Germania il venerdì per effettuare due ulteriori operazioni di cabotaggio invece di una. In questa situazione, è consentito un solo trasporto di cabotaggio in Germania.

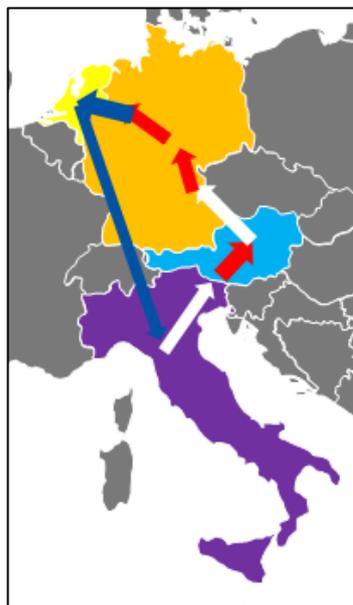


FIGURA 6 - NON AMMESSO! DUE TRASPORTI DI CABOTAGGIO IN UNO STATO MEMBRO OSPITANTE QUANDO I TRASPORTI DI CABOTAGGIO SONO RIPARTITI SU PIÙ STATI MEMBRI OSPITANTI DURANTE LO STESSO PERIODO DI CABOTAGGIO DI SETTE GIORNI

**4. Limiti di tempo:** Prima di definire i limiti di tempo applicabili ai trasporti di cabotaggio, è importante spiegare come vengono calcolati i limiti di tempo.

Quando un termine espresso in giorni deve essere calcolato dal momento in cui si verifica un evento o un atto, il giorno in cui si verifica l'evento o l'atto non deve essere incluso nel termine. Il periodo di cabotaggio inizia dopo l'ultimo scarico di un trasporto internazionale in arrivo in uno Stato membro. Pertanto, il giorno dell'ultimo scarico di un evento internazionale in arrivo non rientra nel limite temporale del cabotaggio. Se l'ultimo giorno di un periodo espresso in giorni è un giorno festivo, una domenica o un sabato, il periodo termina con lo scadere dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo. Inoltre, qualsiasi periodo di due o più giorni deve includere almeno due giorni lavorativi<sup>18</sup>.

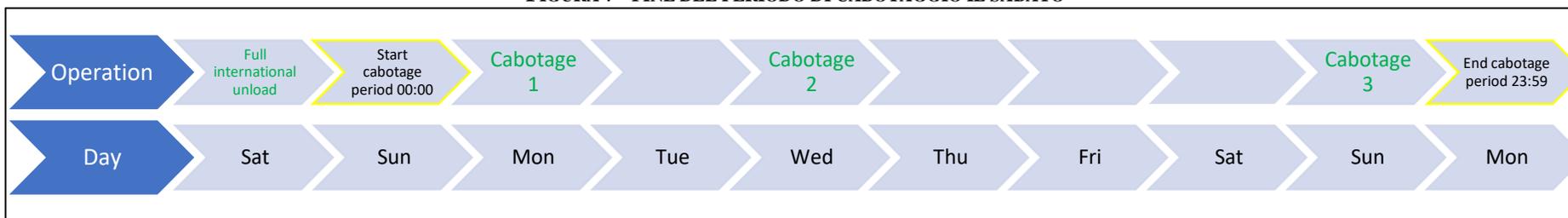
---

<sup>18</sup> Le disposizioni sui termini sono contenute nel Regolamento (CEE, Euratom) n. 1182/71 che stabilisce le norme applicabili ai periodi, alle date e ai termini.

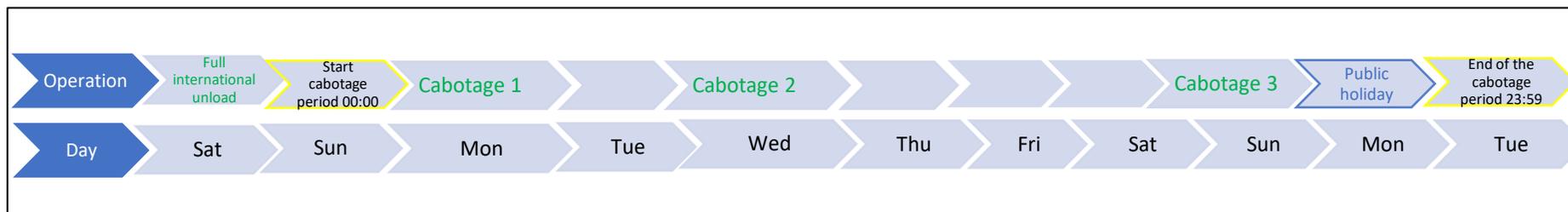
Tuttavia, la regola secondo cui se l'ultimo giorno del periodo è un giorno festivo, una domenica o un sabato, il periodo termina con lo scadere dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo non si applica ai periodi calcolati retroattivamente, come ad esempio il periodo di quattro giorni che precede il trasporto internazionale fissato ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 3*, durante il quale il trasportatore deve fornire prove chiare di tutte le operazioni effettuate. Questo periodo rientra nell'esenzione per i periodi calcolati retroattivamente a partire da una data o da un evento determinato, ai sensi dell'*articolo 3, paragrafo 4, secondo comma*, del regolamento (CEE, Euratom) n. 1182/71.

La Figura 7 illustra un caso in cui l'ultimo giorno del periodo di cabotaggio cade alle 23:59 di sabato. Pertanto, il periodo di cabotaggio viene prolungato di un giorno lavorativo.

**FIGURA 7 - FINE DEL PERIODO DI CABOTAGGIO IL SABATO**



La Figura 8 illustra un caso in cui l'ultimo giorno del periodo di cabotaggio termina alle 23:59 di sabato e il lunedì successivo è un giorno festivo. Pertanto, il periodo di cabotaggio è prolungato fino a martedì 23:59.



**FIGURA 8 - FINE DEL PERIODO DI CABOTAGGIO IL SABATO CON UN GIORNO FESTIVO IL LUNEDÌ SUCCESSIVO**

## Quali sono i limiti temporali per il cabotaggio?

Dopo l'ultimo scarico di un trasporto internazionale, un veicolo ha sette giorni di tempo per effettuare un massimo di tre trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro ospitante dell'ultimo scarico del trasporto internazionale. Esempio: il periodo di giorni lavorativi decorre dalle ore 00:00 del giorno successivo all'ultimo scarico di merci sul trasporto internazionale in arrivo. Se l'ultimo scarico è avvenuto alle 12:00 del 1° gennaio, il periodo di sette giorni inizia alle 00:00 del 2 gennaio, il giorno successivo. Ciò significa che l'ultima operazione di cabotaggio deve essere stata effettuata entro sette giorni, al massimo entro le 23:59 dell'8 gennaio. Un'ulteriore illustrazione è riportata nella *Figura 9*.

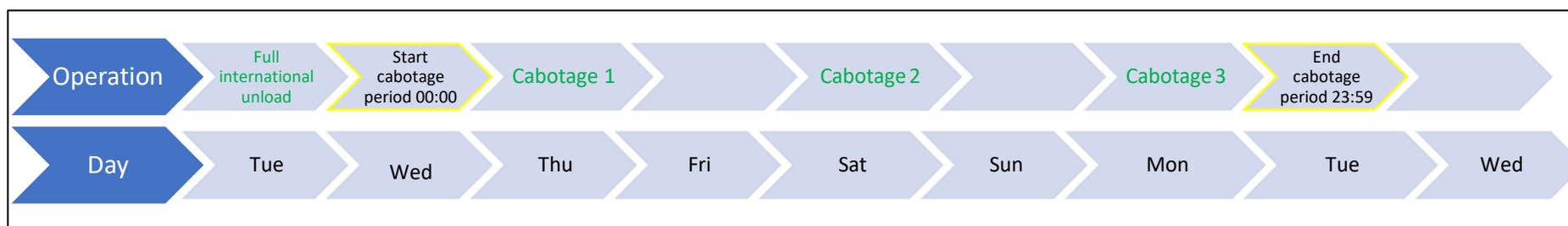


FIGURA 9 - ILLUSTRAZIONE DEL PERIODO DI CABOTAGGIO DI SETTE GIORNI IN UN SINGOLO STATO MEMBRO OSPITANTE

Nel caso in cui i trasporti di cabotaggio consentiti non possano essere effettuati in quello Stato membro, il cabotaggio è consentito in altri Stati membri. Questi ultimi devono entrare vuoti e solo un'operazione di cabotaggio per Stato membro è consentita entro tre giorni dall'ingresso nel territorio di tale Stato membro.

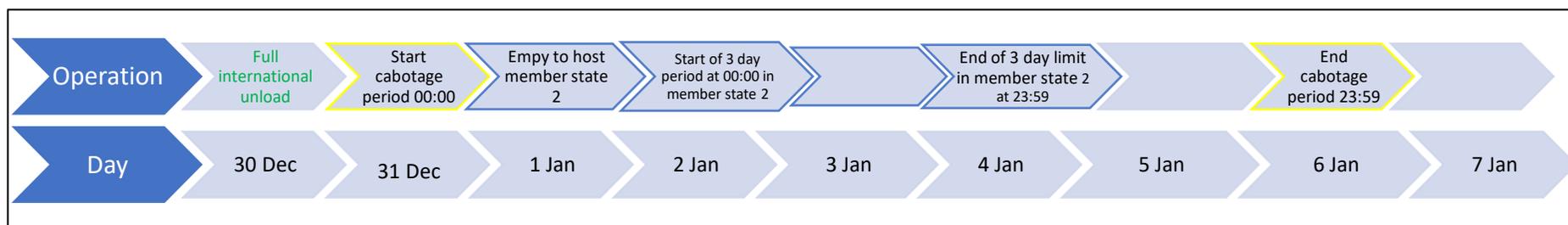
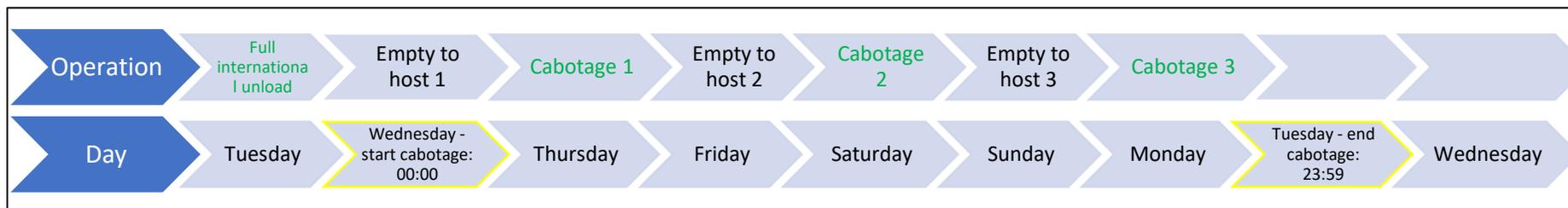


FIGURA 10 - ILLUSTRAZIONE DEL PERIODO DI CABOTAGGIO DI TRE GIORNI

Esempio: il periodo di tre giorni inizia alle ore 00:00 del giorno successivo all'ingresso dello scarico in uno Stato membro ospitante. Se l'entrata a scarico è avvenuta alle 12:00 del 1° gennaio, il periodo di tre giorni inizia alle 00:00 del 2 gennaio, il giorno successivo. Ciò

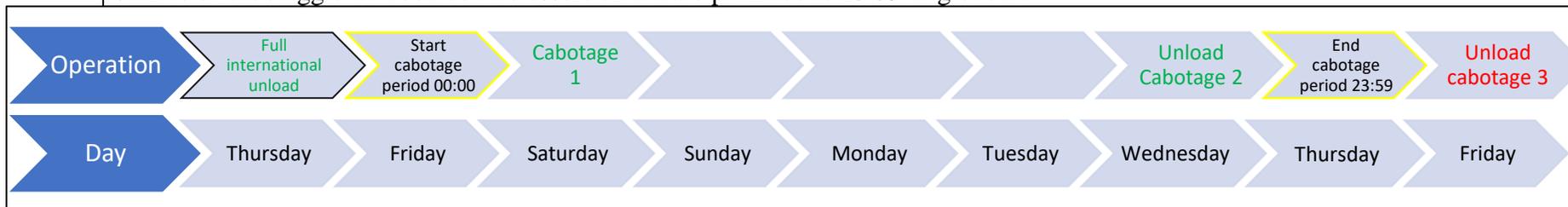
significa che l'ultima operazione di scarico del singolo viaggio di cabotaggio deve essere stata effettuata entro tre giorni, al massimo entro le 23:59 del 4 gennaio. La durata complessiva del periodo di cabotaggio rimane di sette giorni.

Un'ulteriore illustrazione è riportata nella *Figura 11*, qui di seguito.



**FIGURA 11 - ILLUSTRAZIONE DEL PERIODO DI CABOTAGGIO DI SETTE GIORNI IN TRE STATI MEMBRI OSPITANTI**

**Infrazione 1:** se sono trascorsi più di sette giorni dallo scarico completo delle merci di un trasporto internazionale in entrata. La *Figura 12* mostra una combinazione di veicoli carichi che entra nello Stato membro A e scarica completamente il giovedì. Successivamente, vengono effettuate tre operazioni di cabotaggio senza lasciare lo Stato membro A. Il periodo di cabotaggio di sette giorni va fino alla mezzanotte del giovedì successivo, ma l'ultimo scarico di cabotaggio avviene il venerdì successivo. Questo non è consentito, l'ultimo scarico di cabotaggio avrebbe dovuto essere effettuato prima delle 23:59 di giovedì.



**FIGURA 12 - NON CONSENTITO! SCARICO DI CABOTAGGIO DOPO LE 23:59 DELL'ULTIMO GIORNO DEL PERIODO DI CABOTAGGIO**

**Infrazione 2:** superamento del limite di tempo all'interno di uno Stato membro ospitante. Un veicolo combinato carico entra nello Stato membro A e scarica completamente il giovedì; il veicolo combinato si dirige a vuoto verso lo Stato membro B per effettuare un'operazione di cabotaggio con scarico il sabato. Il veicolo combinato prosegue vuoto verso lo Stato membro C il sabato per effettuare un'altra operazione di cabotaggio con carico il lunedì, ma scarica le merci solo il mercoledì. Il periodo di tre giorni per effettuare

un'operazione di cabotaggio nello Stato membro ospitante C è terminato il martedì a mezzanotte, pertanto lo scarico della seconda operazione di cabotaggio il mercoledì non è consentito.

**Infrazione 3:** se le tre operazioni di cabotaggio sono state distribuite in più Stati membri durante lo stesso periodo di cabotaggio e sono trascorsi più di sette giorni dallo scarico completo delle merci di un trasporto internazionale in entrata. Un veicolo combinato carico entra nello Stato membro A e scarica completamente il giovedì; il successivo periodo di cabotaggio termina il giovedì successivo a mezzanotte. Il veicolo combinato prosegue vuoto verso lo Stato membro B il venerdì per effettuare un'operazione di cabotaggio. Il veicolo prosegue a vuoto verso lo Stato membro C per effettuare un'operazione di cabotaggio il martedì successivo. Successivamente, il veicolo combinato prosegue a vuoto verso lo Stato membro D ed effettua un'operazione di cabotaggio nello Stato membro D il venerdì successivo. Quando il veicolo viene controllato nello Stato membro D, l'ispettore rintraccia l'ultimo viaggio internazionale con carico in entrata fino a giovedì, una settimana fa, e stabilisce che sono trascorsi più di sette giorni da allora.

**Infrazione 4:** cabotaggio sistematico che non rispetta i limiti temporali. Quando si scopre che un'impresa di trasporto merci su strada per conto terzi effettua sistematicamente trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante, con frequenti inosservanze delle norme relative al numero di trasporti di cabotaggio consentiti e ai limiti di tempo, lo Stato membro ospitante può imporre sanzioni effettive e proporzionate o chiedere allo Stato membro di stabilimento di agire contro l'impresa.

- 5. Esenzioni:** Non esistono esenzioni dalle norme sul cabotaggio per i trasporti di merci per conto terzi. I trasporti per conto terzi non soggetti a licenza comunitaria sono elencati all'*articolo 1.5 (a), (b), (c bis)*. Questi trasporti sono soggetti a tutte le norme del *capitolo III* del regolamento. I trasporti elencati all'*articolo 1.5 (e)* possono essere effettuati senza restrizioni da un'impresa di trasporto stradale non residente in uno Stato membro ospitante. Va notato che per le tratte stradali di trasporto combinato, l'*articolo 9 della Direttiva 92/106/CEE* prevede ulteriori opzioni per il trasporto per conto proprio.

Va notato che il settore degli eventi è altamente mobile e si sposta frequentemente tra diversi Paesi e all'interno di diversi Paesi e non sempre utilizza imprese di trasporto merci su strada stabilite nel Paese in cui si svolgono gli eventi. Quando il settore degli eventi utilizza imprese di trasporto merci su strada per conto terzi, non si applicano esenzioni dalle norme sul cabotaggio. Solo quando un organizzatore di eventi trasporta anche il materiale utilizzato per i suoi eventi in base alle norme sul trasporto per conto proprio, i trasporti nazionali possono essere effettuati senza restrizioni.

- 6. Paesi terzi:** Le imprese di trasporto di merci su strada stabilite in Paesi terzi non sono generalmente autorizzate a effettuare trasporti di cabotaggio sul territorio dei singoli Stati membri dell'UE. In precedenza, è stato menzionato che le imprese di trasporto stabilite nel SEE e nel Regno Unito hanno un regime diverso. Esse possono effettuare il cabotaggio.

Le imprese di trasporto merci su strada stabilite nel SEE sono soggette alle stesse regole di quelle stabilite in uno Stato membro dell'UE.

Le imprese di trasporto merci su strada stabilite nel Regno Unito sono soggette alle disposizioni del TCA UE-Regno Unito. L'*articolo 462 del TCA UE-Regno Unito* stabilisce le disposizioni in materia di cabotaggio e commercio incrociato per le imprese di trasporto merci su strada stabilite nel Regno Unito:

- **Le imprese stabilite nel Regno Unito** possono effettuare fino a due trasporti a carico tra Stati membri consecutivi a un viaggio internazionale a carico dal Regno Unito verso l'UE. Possono effettuare un'operazione di cabotaggio all'interno del territorio di un singolo Stato membro consecutivamente a un viaggio internazionale a carico nell'UE, a condizione che sia effettuata entro sette giorni dallo scarico nel territorio di tale Stato membro.

Le imprese stabilite nell'Irlanda del Nord possono effettuare fino a due trasporti di cabotaggio nella Repubblica d'Irlanda dopo un viaggio internazionale a carico nella Repubblica d'Irlanda. Tali operazioni devono essere effettuate entro sette giorni dallo scarico del viaggio internazionale a carico in entrata. Trascorsi i sette giorni, l'autoveicolo deve rientrare nel Regno Unito o nell'Irlanda del Nord.

Il numero totale di viaggi di cross-trade e cabotaggio in un periodo di sette giorni non può essere superiore a due. I veicoli a motore del Regno Unito non sono soggetti a un periodo di riflessione.

- **Le imprese stabilite nell'UE** possono effettuare cabotaggio nell'UE al ritorno dal Regno Unito o dall'Irlanda del Nord alle condizioni previste dall'*articolo 8, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009*.

**6.2.3. L'articolo 8, paragrafo 3, disciplina le prove necessarie per dimostrare la conformità con l'articolo 8, paragrafo 2. Le prove devono essere rese disponibili su richiesta di un ispettore autorizzato per:**

- il trasporto internazionale in arrivo.
- ogni singola operazione di cabotaggio.
- operazioni di trasporto durante un periodo di raffreddamento.

Le prove devono contenere:

- (a) nome, indirizzo e firma del mittente (o del mittente).
- (b) il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore (l'effettivo vettore della merce).
- (c) il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che la merce è stata consegnata.
- (d) il luogo e la data di presa in consegna della merce e il luogo designato per la consegna.
- (e) la descrizione di uso comune della natura della merce e del modo di imballaggio e, nel caso di merci pericolose, la loro descrizione generalmente riconosciuta, nonché il numero di colli e i loro marchi e numeri speciali.
- (f) la massa lorda delle merci o la loro quantità altrimenti espressa.
- (g) le targhe del veicolo a motore e del rimorchio.

Si noti che la "descrizione generalmente riconosciuta, nonché il numero di colli e i loro marchi e numeri speciali" non devono essere forniti solo per le merci pericolose, ma per tutti i tipi di merci. Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 4*, non è necessario alcun documento aggiuntivo per dimostrare che le condizioni stabilite in questo articolo sono state soddisfatte.

***Infrazione:*** Il conducente e l'impresa di trasporto merci su strada non sono in grado di fornire la serie completa di prove obbligatorie di conformità alle norme di cabotaggio richieste dall'ispettore autorizzato durante la durata del controllo su strada.

**6.2.4. L'articolo 8, paragrafo 4 bis, descrive quando, come ed entro quale termine devono essere prodotte le prove di cui al paragrafo 3. Le prove devono essere prodotte durante il controllo su strada, non successivamente.**

***Infrazione:*** Il conducente e l'impresa di trasporto merci su strada non sono in grado di fornire le prove obbligatorie di conformità alle norme di cabotaggio richieste dall'ispettore autorizzato durante il controllo su strada.

## **7. Regolamento (CE) n. 1072/2009, modificato dal Regolamento (UE) 2020/1055 - Le nuove disposizioni**

Questa sezione contiene una panoramica delle nuove disposizioni introdotte dal *Regolamento (UE) 2020/1055*, con la spiegazione delle norme, l'elenco delle potenziali infrazioni, il riferimento alle linee guida della Commissione europea e alla giurisprudenza della Corte di giustizia e, ove pertinente, il riferimento ad altre norme e accordi. La maggior parte delle nuove disposizioni riguarda il cabotaggio stradale.

### **7.1 Articolo 1.5 (c) - Ambito di applicazione**

#### **7.1.1 Testo e spiegazione dell'articolo**

"[...] *fino al 20 maggio 2022: trasporto di merci in veicoli la cui massa a pieno carico autorizzata non supera le 3,5 tonnellate*": Questa disposizione estende l'ambito delle imprese tenute a possedere una licenza comunitaria a quelle che operano solo con veicoli di peso lordo di almeno 2,5 tonnellate nel trasporto internazionale. Le imprese che gestiscono flotte miste dovranno avere copie certificate conformi della licenza comunitaria per i veicoli di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate.

#### **7.1.2 Identificazione di potenziali reati**

- La copia certificata conforme della licenza comunitaria non si trova a bordo di un veicolo che trasporta un carico internazionale o che effettua cabotaggio.
- La copia certificata conforme non è conforme al modello di cui all'*allegato II del regolamento (CE) n. 1072/2009*.
- La copia autenticata non è conforme alle caratteristiche di sicurezza di cui all'*allegato I del regolamento (CE) n. 1072/2009*.
- Cabotaggio sistematico in uno Stato membro ospitante.

#### **7.1.3 Cosa controllare a bordo strada e come?**

- La copia certificata conforme della licenza comunitaria in formato cartaceo che deve essere disponibile a bordo di un veicolo a motore di peso superiore a 2,5 tonnellate utilizzato per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi. Le operazioni possono essere considerate di cabotaggio solo se effettuate da imprese di trasporto merci su strada non stabilite in uno Stato membro ospitante. Le informazioni sul numero di copie certificate conformi della licenza comunitaria a disposizione di un'impresa di trasporto merci su strada sono disponibili nell'ERRU.
- Se il conducente dichiara che il trasporto è per conto proprio, occorre verificare il rispetto delle condizioni per il conto proprio. Il carico e le lettere di vettura collegate al carico devono essere verificati per stabilire la natura dell'operazione.
- Utilizzo di un file con tutti i formati esistenti della copia certificata conforme della licenza comunitaria.
- Verifica della disponibilità di una licenza comunitaria nei locali dell'impresa di trasporto merci su strada. A tal fine potrebbe essere necessario contattare lo Stato membro di stabilimento dell'impresa attraverso i canali ufficiali.
- Si possono utilizzare anche le registrazioni del tachigrafo.

#### 7.1.4 Risultato:

- ***In ambito:***
  - Continuare con la verifica della natura dell'operazione di trasporto, ad esempio internazionale, nazionale, cabotaggio, norme sul trasporto combinato.
  - Verificare la disponibilità dell'attestato di conducente di un paese terzo, se pertinente.
  
- ***Ambito di applicazione:***
  - Proseguire con la verifica della conformità alle norme non correlate al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, come quelle relative all'uso di veicoli a noleggio senza conducente.

#### 7.1.5 Note

- La licenza comunitaria:
  - Se il veicolo a motore non ha a bordo una copia certificata conforme della licenza comunitaria, si dovrebbe sospettare un'infrazione, a meno che il conducente o l'impresa di trasporto merci su strada non sia in grado di fornire la prova necessaria del rispetto delle condizioni relative al trasporto in conto proprio<sup>19</sup>.
  - Nel caso di veicoli di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate e per i quali si applicano i requisiti finanziari inferiori di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada, l'autorità scrive nelle "osservazioni particolari" della licenza comunitaria o della copia certificata conforme " $\leq 3,5$  t". Tuttavia, ciò non va fatto se all'impresa sono applicati requisiti di capacità finanziaria più elevati e lo Stato membro ha informato la Commissione europea<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento (CE) n. 1072/2009.

<sup>20</sup> Gli Stati membri che hanno optato per questo regime sono pubblicati qui:  
[https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession_en)

Distinguishing sign of the Member State <sup>(1)</sup> issuing the licence		Name of the competent authority or body
LICENCE No ... (or) CERTIFIED TRUE COPY No for the international carriage of goods by road for hire or reward		
This licence entitles <sup>(2)</sup> .....		
to engage in the international carriage of goods by road for hire or reward by any route, for journeys or parts of journeys carried out for hire or reward within the territory of the Community, as laid down in Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market and in accordance with the general provisions of this licence.		
Particular remarks: .....		
.....		
This licence shall be valid from .....	to .....	
Issued in .....	on .....	
..... <sup>(3)</sup>		
<hr/> <sup>(1)</sup> The distinguishing signs of the Member States are: (B) Belgium, (BG) Bulgaria, (CZ) Czech Republic, (DK) Denmark, (D) Germany, (EST) Estonia, (IRL) Ireland, (GR) Greece, (E) Spain, (F) France, (I) Italy, (CY) Cyprus, (LV) Latvia, (LT) Lithuania, (L) Luxembourg, (H) Hungary, (MT) Malta, (NL) Netherlands, (A) Austria, (PL) Poland, (P) Portugal, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Finland, (S) Sweden, (UK) United Kingdom. <sup>(2)</sup> Name or business name and full address of the haulier. <sup>(3)</sup> Signature and seal of the issuing competent authority or body.		

- L'attestato di conducente del paese terzo
  - Diverse imprese di trasporto merci su strada utilizzano conducenti provenienti da Paesi terzi. Se il conducente non è un residente di lungo periodo né possiede la cittadinanza dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che lo impiega, deve essere in possesso di un attestato di conducente ai sensi dell'*articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009* (cfr. *allegato 2* per il numero di attestati di conducente rilasciati).

Distinguishing sign of the Member State <sup>(1)</sup> issuing the attestation	Name of the competent authority or body
---	--

DRIVER ATTESTATION No ...

for the carriage of goods by road for hire or reward under a Community licence

(Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market)

This attestation certifies that on the basis of the documents presented by:  
.....  
.....<sup>(2)</sup>

the following driver:

Name and forename .....	
Date and place of birth .....	Nationality .....
Type and reference number of identity paper .....	
Date of issue .....	Place of issue .....
Driving licence number .....	
Date of issue .....	Place of issue .....
Social security number .....	

is employed, in accordance with the laws, regulations or administrative provisions and, as appropriate, the collective agreements, in accordance with the rules applicable in the following Member State, on the conditions of employment and of vocational training of drivers applicable in that Member State to carry out road transport operations in that State:  
.....<sup>(3)</sup>

Particular remarks .....

This attestation shall be valid from .....	to .....
Issued in .....	on .....
..... <sup>(4)</sup>	

<sup>(1)</sup> The distinguishing signs of the Member States are: (B) Belgium, (BG) Bulgaria, (CZ) Czech Republic, (DK) Denmark, (D) Germany, (EST) Estonia, (IRL) Ireland, (GR) Greece, (E) Spain, (F) France, (I) Italy, (CY) Cyprus, (LV) Latvia, (LT) Lithuania, (L) Luxembourg, (H) Hungary, (MT) Malta, (NL) Netherlands, (A) Austria, (PL) Poland, (P) Portugal, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Finland, (S) Sweden, (UK) United Kingdom.

<sup>(2)</sup> Name or business name and full address of the haulier.

<sup>(3)</sup> Name of the haulier's Member State of establishment.

<sup>(4)</sup> Signature and seal of the issuing competent authority or body.

- Le condizioni per il *trasporto in conto proprio* sono stabilite dall'*articolo 1.5 (d)*. Esse sono:
  - le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state vendute, acquistate, date in locazione o noleggiate, prodotte, estratte, lavorate o riparate dall'impresa.
  - lo scopo del viaggio è quello di trasportare le merci da o verso l'impresa o di spostarle, all'interno o all'esterno dell'impresa, per le proprie esigenze.
  - i veicoli a motore utilizzati per tale trasporto sono guidati da personale impiegato dall'impresa o messo a sua disposizione in base a un obbligo contrattuale.
  - i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa, sono stati acquistati da essa a condizioni differite o sono stati noleggiate, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni della *direttiva 2006/1/CE* relativa all'uso di veicoli noleggiate senza conducente per il trasporto di merci su strada.
  - tale trasporto è solo accessorio rispetto alle attività complessive dell'impresa.
  
- Utilizzo di veicoli noleggiate senza conducente
  - Le imprese di trasporto merci su strada possono utilizzare veicoli noleggiate senza conducente per i trasporti internazionali alle condizioni stabilite dalla normativa UE<sup>21</sup>

il veicolo è immatricolato o messo in circolazione in conformità alle leggi di qualsiasi Stato membro il contratto di noleggio non può essere accompagnato da un contratto di servizi stipulato con la stessa impresa per il personale di guida o di accompagnamento. deve essere guidato da personale che lavora per l'impresa che noleggia il veicolo.
  - Il veicolo noleggiato è a disposizione esclusiva dell'impresa che lo utilizza durante il periodo del contratto di noleggio.
  - Deve essere utilizzato in conformità al *Regolamento (CE) n. 1071/2009* e al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*.
  - Può essere utilizzato per operazioni di cabotaggio e trasporto combinato.
  - La prova di conformità alle norme (contratto di noleggio e contratto di lavoro del conducente) deve essere disponibile e deve essere presentata su carta o in formato elettronico durante un controllo su strada.



**FIGURA 13 - ESEMPI DI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI DI PESO SUPERIORE A 2,5 TONNELLATE, UTILIZZATI NEL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI PER CONTO TERZI**

<sup>21</sup> Direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiate senza conducente per il trasporto di merci su strada, modificata dalla direttiva (UE) 2022/738.

## 7.2 Articolo 1.5 (c bis) - Ambito di applicazione

### 7.2.1 Testo e spiegazione dell'articolo

"[...] dal 21 maggio 2022: trasporto di merci in veicoli la cui massa a pieno carico autorizzata non supera le 2,5 tonnellate": Questa disposizione, collegata all'articolo 1.5 (c), estende l'ambito delle imprese tenute a possedere una licenza comunitaria a quelle che operano solo con veicoli di peso lordo non inferiore a 2,5 tonnellate nel trasporto internazionale. Le imprese che gestiscono flotte miste dovranno avere copie certificate conformi della licenza comunitaria per i veicoli di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate.

### 7.2.2 Identificazione dei potenziali reati

- La copia certificata conforme della licenza comunitaria non si trova a bordo di un veicolo che trasporta un carico internazionale o che effettua cabotaggio.
- La copia certificata conforme non è conforme al modello di cui all'*allegato II del regolamento (CE) n. 1072/2009*.
- La copia autenticata non è conforme alle caratteristiche di sicurezza di cui all'*allegato I del regolamento (CE) n. 1072/2009*.
- Cabotaggio sistematico in uno Stato membro ospitante.

### 7.2.3 Cosa controllare a bordo strada e come?

- La copia certificata conforme della licenza comunitaria in formato cartaceo che deve essere disponibile a bordo di un veicolo a motore di peso superiore a 2,5 tonnellate utilizzato per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi. Le operazioni sono considerate di cabotaggio solo se effettuate da imprese di trasporto merci su strada non stabilite in uno Stato membro ospitante. Le informazioni sul numero di copie certificate conformi della licenza comunitaria a disposizione di un'impresa di trasporto sono disponibili nell'ERRU.
- Se il conducente dichiara che il trasporto è per conto proprio, occorre verificare il rispetto delle condizioni per il conto proprio.
- Il carico e le lettere di vettura ad esso collegate devono essere verificati per stabilire la natura dell'operazione.
- Utilizzo di un file con tutti i formati esistenti della copia certificata conforme della licenza comunitaria.
- Verifica della disponibilità di una licenza comunitaria nei locali dell'impresa di trasporto merci su strada. A tal fine potrebbe essere necessario contattare lo Stato membro di stabilimento dell'impresa attraverso i canali ufficiali.

### 7.2.4 Risultato:

- **In ambito**
  - Continuare a verificare la natura dell'operazione di trasporto, ad esempio internazionale, nazionale, di cabotaggio.
  - Verificare la disponibilità dell'attestato di conducente di un paese terzo, se pertinente.
- **Fuori campo**
  - Proseguire con la verifica della conformità alle norme non correlate al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, come quelle relative all'uso di veicoli a noleggio senza conducente.

**7.2.5 Note: Vedere la *sezione 7.1*.**

## 7.3 Articolo 8.2a - Cabotaggio - periodo di raffreddamento

### 7.3.1 Testo e spiegazione dell'articolo

"I trasportatori non sono autorizzati a effettuare trasporti di cabotaggio, con lo stesso veicolo o, in caso di combinazione accoppiata, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, nello stesso Stato membro entro i quattro giorni successivi alla fine del suo trasporto di cabotaggio in tale Stato membro."

Questo emendamento aggiunge un ulteriore requisito alle condizioni principali che consentono il cabotaggio. Introduce il periodo di riflessione dopo il cabotaggio in uno Stato membro ospitante, durante il quale non è consentito il cabotaggio in tale Stato membro. Il periodo di riflessione è calcolato sulla stessa base degli altri limiti temporali, come spiegato nella *sezione 7*.

Esempio: il periodo di riflessione decorre dalle ore 00:00 del giorno successivo all'ultimo scarico della merce nell'ultima operazione di cabotaggio. Se l'ultimo scarico è avvenuto alle 12:00 del 1° gennaio, il periodo di riflessione inizia alle 00:00 del 2 gennaio, il giorno successivo. Ciò significa che un nuovo trasporto di cabotaggio non può iniziare nello Stato membro ospitante prima delle ore 00:00 del quinto giorno, il 6 gennaio.

Si noti che quando il periodo di riflessione termina di sabato, domenica o giorno festivo, al periodo viene aggiunto un giorno lavorativo supplementare. Esempio: l'ultimo scarico di cabotaggio avviene in uno Stato membro ospitante il mercoledì. Il periodo di raffreddamento per quello Stato membro inizia alle 00:00 del giovedì e dovrebbe terminare alle 23:59 della domenica. Ma poiché termina la domenica, il periodo di riflessione viene prolungato di un giorno lavorativo e il cabotaggio può essere effettuato nuovamente in quello Stato membro a partire dal martedì successivo.

La *Figura 14* illustra un caso in cui, dopo lo scarico completo delle merci da un trasporto internazionale, viene effettuata un'operazione di cabotaggio nello Stato membro ospitante. A mezzanotte, dopo l'ultimo scarico dell'operazione di cabotaggio, inizia il periodo di riflessione di quattro giorni per quello Stato membro. Durante questi quattro giorni il cabotaggio è ancora possibile in altri Stati membri.

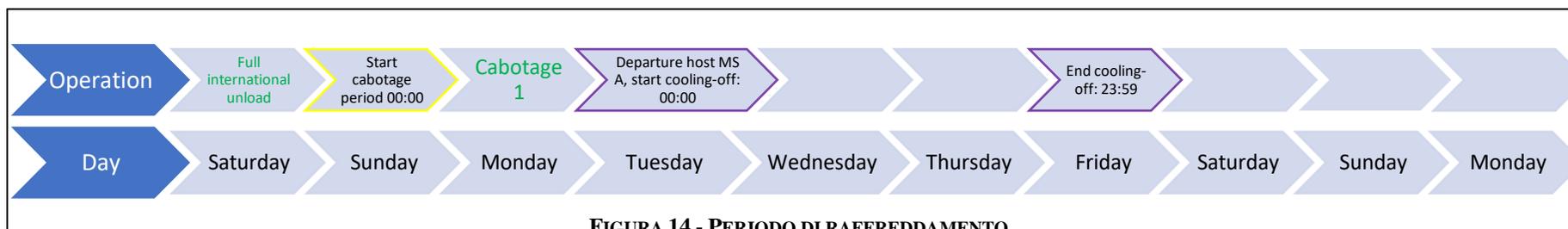


FIGURA 14 - PERIODO DI RAFFREDDAMENTO

Durante questo periodo di "raffreddamento" è possibile effettuare operazioni di cabotaggio in un altro Stato membro. È inoltre possibile effettuare una o più operazioni transfrontaliere da o verso lo Stato membro in cui è avvenuto il cabotaggio (rispettivamente da o verso un altro Stato membro o un paese terzo) nei quattro giorni precedenti, oppure transitare o soggiornare nello Stato membro in cui è avvenuto il cabotaggio senza effettuare operazioni di cabotaggio.

Ai sensi dell'*articolo 8*, i trasportatori sono tenuti a produrre prove evidenti di tutte le operazioni effettuate nei quattro giorni precedenti il trasporto internazionale nello Stato membro ospitante, nel caso in cui il veicolo a motore sia stato nel territorio di tale Stato membro ospitante entro tale periodo di quattro giorni.

Il periodo di riflessione di quattro giorni è calcolato a partire dalla mezzanotte successiva all'ultimo scarico del trasporto di cabotaggio in uno Stato membro ospitante. Se una combinazione di veicoli effettua un'operazione di cabotaggio nello Stato membro A il lunedì e lascia lo Stato membro A lo stesso lunedì, il periodo di riflessione inizia alle 00:00 del martedì e termina il venerdì alle 23:59. Esempio: il periodo di quattro giorni viene conteggiato a partire dalle ore 00:00 del giorno precedente l'ultimo scarico del carico del trasporto internazionale di merci in arrivo e quattro giorni indietro. Se l'ultimo scarico è avvenuto alle 12:00 del 6 febbraio, le operazioni di trasporto effettuate sul territorio di uno Stato membro ospitante nel periodo delle 00:00 del 2 febbraio.

### **7.3.2 Identificazione di potenziali reati**

- Sono trascorsi meno di quattro giorni dall'ultima volta che sono stati effettuati trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante con lo stesso veicolo a motore.
- Le prove di conformità di cui all'*articolo 8.3* non possono essere fornite per le operazioni internazionali da e verso uno Stato membro ospitante durante il periodo di riflessione.
- Cabotaggio sistematico senza rispetto del periodo di riflessione.

### **7.3.3 Cosa controllare a bordo strada e come?**

- Il trasporto di merci su strada fa parte di un trasporto combinato internazionale? Se lo Stato membro ospitante non applica la deroga all'uso di restrizioni quantitative sulle tratte stradali del trasporto combinato internazionale, non si effettuano controlli sulle norme di cabotaggio. Se lo Stato membro ospitante applica la deroga e applica restrizioni identiche, deve essere verificata la conformità con l'*articolo 8.2*. Se lo Stato membro applica restrizioni quantitative diverse (cfr. *Allegato 2*), si effettuano gli stessi controlli indicati di seguito, ma si applicano, *mutatis mutandis*, i termini specifici.
- Inizio e fine del periodo di raffreddamento utilizzando le registrazioni del tachigrafo. Ad esempio, un veicolo combinato carico trasporta dallo Stato membro A allo Stato membro B e, dopo aver scaricato completamente le merci in entrata il venerdì, effettua un'operazione di cabotaggio nello Stato membro B il sabato e lascia lo Stato membro B. Lo stesso veicolo combinato effettua un'altra operazione di cabotaggio nello Stato membro B il lunedì successivo. Questo non è consentito; il periodo di riflessione termina solo il martedì a mezzanotte.
- Attività di trasporto durante il periodo di raffreddamento utilizzando le registrazioni del tachigrafo, le lettere di vettura o documenti equivalenti.
- Informazioni sull'attraversamento delle frontiere nei dati del tachigrafo.

#### 7.3.4 Risultato:

- **In ambito:** Proseguire con il controllo di altri aspetti relativi alle norme di cabotaggio, come la prova del viaggio a carico in arrivo, il rispetto del numero di operazioni di cabotaggio, il rispetto dei limiti temporali, la disponibilità di prove per dimostrare il rispetto delle norme, il rispetto delle norme sul trasporto combinato, ecc.
- **Fuori campo:** Continuare a verificare la conformità alle norme non correlate al Regolamento (CE) n. 1072/2009.

#### 7.3.5 Note

- Il periodo di riflessione non si applica alle imprese stabilite nel Regno Unito e nell'Irlanda del Nord che effettuano cabotaggio in uno Stato membro dell'UE nel quadro del TCA UE-Regno Unito.

### 7.4 Articolo 8.3, primo comma - cabotaggio - periodo di riflessione

#### 7.4.1 Testo e spiegazione dell'articolo

*"I servizi di trasporto nazionale di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore è in grado di produrre prove evidenti del precedente trasporto internazionale e di ogni successivo trasporto di cabotaggio effettuato. Se il veicolo è stato nel territorio dello Stato membro ospitante nei quattro giorni precedenti il trasporto internazionale, il trasportatore deve anche produrre prove evidenti di tutte le operazioni effettuate durante tale periodo".*

Questo emendamento aggiunge la prova di conformità che deve essere presentata per le attività di trasporto effettuate durante un periodo di raffreddamento, nel caso in cui il veicolo sia stato nello Stato membro ospitante durante tale periodo.

Le prove devono essere rese disponibili su richiesta di un ispettore autorizzato per:

- il trasporto internazionale in arrivo.
- ogni singola operazione di cabotaggio.
- operazioni di trasporto durante un periodo di raffreddamento.

Le prove devono contenere:

- (a) nome, indirizzo e firma del mittente (o del mittente).
- (b) il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore (l'effettivo vettore della merce).
- (c) il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che la merce è stata consegnata.
- (d) il luogo e la data di presa in consegna della merce e il luogo designato per la consegna.
- (e) la descrizione di uso comune della natura della merce e del modo di imballaggio e, nel caso di merci pericolose, la loro descrizione generalmente riconosciuta, nonché il numero di colli e i loro marchi e numeri speciali.
- (f) la massa lorda delle merci o la loro quantità altrimenti espressa.
- (g) le targhe del veicolo a motore e del rimorchio.

Si noti che la "descrizione generalmente riconosciuta, così come il numero di colli e i loro marchi e numeri speciali" non deve essere fornita solo per le merci pericolose, ma per tutti i tipi di merci.

#### **7.4.2 Identificazione di potenziali reati**

- La prova di conformità di cui all'*articolo 8.3* non può essere fornita dal conducente o dall'impresa di trasporto durante il controllo su strada.
- Le prove sono incomplete.
- Le prove non sono leggibili.

#### **7.4.3 Cosa controllare a bordo strada e come?**

- Gli elementi elencati all'*articolo 8.3 possono essere* verificati al meglio controllando la lettera di vettura o un documento equivalente insieme alle registrazioni del tachigrafo.

#### **7.4.4 Risultato**

- ***In ambito:*** Proseguire con il controllo di altri aspetti relativi alle norme di cabotaggio, come la prova del viaggio a carico in arrivo, il rispetto del numero di operazioni di cabotaggio, il rispetto dei termini, la disponibilità di prove per dimostrare il rispetto delle norme, le tratte stradali del trasporto combinato, ecc.
- ***Fuori campo:*** Continuare a verificare la conformità alle norme non correlate al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*.

#### **7.4.5 Note**

- Il periodo di riflessione non si applica alle imprese stabilite nel Regno Unito e nell'Irlanda del Nord che effettuano cabotaggio in uno Stato membro dell'UE nel quadro del TCA UE-Regno Unito.

### **7.5 Articolo 8.4 bis - prove di conformità per via elettronica**

#### **7.5.1 Testo e spiegazione dell'articolo**

*"Le prove di cui al paragrafo 3 devono essere presentate o trasmesse all'agente incaricato del controllo dello Stato membro ospitante su richiesta ed entro la durata del controllo su strada. Può essere presentata o trasmessa elettronicamente, utilizzando un formato strutturato rivedibile che può essere utilizzato direttamente per la memorizzazione e l'elaborazione da parte dei computer, come una lettera di vettura elettronica (e-CMR) ai sensi del Protocollo aggiuntivo di Ginevra alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) relativo alla lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008. Durante il controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona o entità per fornire, prima della fine del controllo su strada, qualsiasi prova di cui al paragrafo 3".*

Questo emendamento fornisce ulteriori specifiche su come la prova di conformità debba o possa essere fornita durante un controllo su strada. Le prove di conformità alle norme sul cabotaggio possono essere fornite su carta, in formato elettronico o in entrambi i modi. È essenziale che qualsiasi prova sia fornita in un formato facilmente accessibile o leggibile per qualsiasi ispettore autorizzato.

#### **7.5.2 Identificazione di potenziali reati**

- La prova di conformità di cui all'*articolo 8.3* non può essere fornita dal conducente o dall'impresa di trasporto durante il controllo su strada.
- Le prove sono incomplete.
- Le prove non sono leggibili.

### 7.5.3 Cosa controllare a bordo strada e come?

Gli elementi elencati all'*articolo 8.3* possono essere verificati al meglio controllando la lettera di vettura (in formato cartaceo o elettronico) o un documento equivalente insieme alle registrazioni del tachigrafo.

### 7.5.4 Risultato

- ***In ambito:*** Proseguire con il controllo di altri aspetti relativi alle norme di cabotaggio, come la prova del viaggio a carico in arrivo, il rispetto del numero di operazioni di cabotaggio, il rispetto dei limiti temporali, la disponibilità di prove per dimostrare il rispetto delle norme, il rispetto delle norme sul trasporto combinato, ecc.
- ***Fuori campo:*** Continuare a verificare la conformità alle norme non correlate al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*.

## 7.6 Articolo 8.5 - cabotaggio - campo di applicazione

### 7.6.1 Testo e spiegazione dell'articolo

*"Ogni trasportatore autorizzato nello Stato membro di stabilimento a effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere da a) a c bis), conformemente alla legislazione di tale Stato membro, è autorizzato, alle condizioni stabilite nel presente capo, a effettuare, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o trasporti di cabotaggio con veicoli della stessa categoria".*

Questo emendamento specifica ulteriormente le possibilità per le imprese di trasporto di effettuare il cabotaggio per conto terzi in caso di servizi postali universali, trasporto di veicoli che necessitano di riparazioni o trasporto con veicoli non superiori a 2,5 tonnellate. Questo emendamento è collegato all'emendamento all'*articolo 1.5*.

### 7.6.2 Identificazione di potenziali reati

- Cabotaggio sistematico in uno Stato membro ospitante.

### 7.6.3 Cosa controllare a bordo strada e come?

- Se il conducente dichiara che il trasporto è per conto proprio, occorre verificare il rispetto delle condizioni per il conto proprio.
- Prova che il trasportatore è autorizzato, nello Stato membro di stabilimento, a effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'*articolo 1, paragrafo 5, lettere da a) a c) bis*.
- Verifica del carico e delle lettere di vettura ad esso collegate per stabilire la natura dell'operazione.
- Verifica delle informazioni elencate nell'*articolo 8.3* insieme ai dati del tachigrafo.
- Informazioni sull'attraversamento delle frontiere nei dati del tachigrafo.

### 7.6.4 Risultato

- ***In ambito:*** Proseguire con il controllo di altri aspetti relativi alle norme di cabotaggio, come la prova del viaggio a carico in arrivo, il rispetto del numero di operazioni di cabotaggio, il rispetto dei limiti temporali, la disponibilità di prove per dimostrare il rispetto delle norme, il rispetto delle norme sul trasporto combinato, ecc.

- **Fuori campo:** Continuare a verificare la conformità alle norme non correlate al Regolamento (CE) n. 1072/2009, come quelle relative all'uso di veicoli a noleggio senza conducente.

#### 7.6.5 Note: Vedi sezione 7.1

### 7.7 Articolo 10.7 - applicazione di restrizioni quantitative alle tratte stradali del trasporto combinato

#### 7.7.1 Testo e spiegazione dell'articolo

*"Oltre ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e in deroga all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, gli Stati membri possono, se necessario per evitare un uso improprio di quest'ultima disposizione attraverso la fornitura di servizi illimitati e continui consistenti in tratte stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante che fanno parte di operazioni di trasporto combinato tra Stati membri, prevedere che l'articolo 8 del presente regolamento si applichi ai trasportatori quando effettuano tali tratte stradali iniziali e/o finali all'interno di tale Stato membro. Per quanto riguarda tali tratte di trasporto su strada, gli Stati membri possono prevedere un periodo più lungo del periodo di sette giorni previsto dall'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento e possono prevedere un periodo più breve del periodo di quattro giorni previsto dall'articolo 8, paragrafo 2 bis, del presente regolamento. L'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, del presente regolamento a tali operazioni di trasporto non pregiudica i requisiti derivanti dalla direttiva 92/106/CEE. Gli Stati membri che si avvalgono della deroga di cui al presente paragrafo ne danno notifica alla Commissione prima di applicare le pertinenti misure nazionali. Essi riesaminano tali misure almeno ogni cinque anni e notificano alla Commissione i risultati di tale riesame. Essi rendono pubbliche le norme, compresa la durata dei rispettivi periodi, in modo trasparente".*

Questa modifica consente agli Stati membri di derogare, in caso di abuso dell'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, all'applicazione dell'articolo 8 del regolamento alle tratte stradali di un'operazione di trasporto combinato. Gli Stati membri possono concedere un periodo più lungo di sette giorni e un periodo di riflessione più breve.

*Il trasporto combinato, come previsto dalle norme UE, è il trasporto di merci tra gli Stati membri in cui l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci, il rimorchio, il semirimorchio, con o senza motrice, la cassa mobile o il container di 20 piedi o più utilizza la strada nel tratto iniziale e/o finale del viaggio e, nell'altro tratto, la ferrovia o la navigazione interna o i servizi marittimi quando questo tratto supera i 100 km in linea d'aria ed effettua il tratto iniziale e/o finale del trasporto su strada del viaggio: tra il punto di carico delle merci e la più vicina stazione di carico ferroviaria idonea per la tratta iniziale e tra la più vicina stazione di scarico ferroviaria idonea e il punto di scarico delle merci per la tratta finale, entro un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di carico o scarico<sup>22</sup>. Una tratta stradale di un'operazione di trasporto combinato può avvenire nel territorio di un solo Stato membro o coinvolgere più Stati membri.*

*La Direttiva 92/106/CEE lascia all'operatore del trasporto merci su strada la decisione sull'idoneità della stazione di carico ferroviaria. Una stazione di carico il cui utilizzo non consente all'operatore di effettuare un'operazione di trasporto combinato che corrisponda ai requisiti contrattuali, in condizioni che consentano economicamente all'operatore di sostituire il trasporto su strada con il trasporto combinato, non può essere considerata "idonea".*

---

<sup>22</sup> Articolo 1, Direttiva 92/106/CEE

Alla luce di ciò, l'espressione "*stazione di carico ferroviaria idonea più vicina*" ai sensi della *Direttiva 92/106/CEE* non può essere intesa come riferita esclusivamente agli aspetti geografici della "vicinanza". Al contrario, ha anche una dimensione operativa. Pertanto, l'idoneità di una stazione di carico ferroviaria dipende dalla disponibilità di attrezzature per il trasbordo necessario e per l'unità di carico utilizzata, dalla qualità del servizio fornito definita attraverso gli orari di apertura e le strutture amministrative disponibili, come i controlli doganali e veterinari, ma anche dal servizio ferroviario fornito nel terminal in termini di destinazioni disponibili, frequenza dei treni, affidabilità di tale servizio e costo dello stesso.

Anche se a volte sono tecnicamente disponibili terminali idonei più vicini alla destinazione di carico o scarico in uno Stato membro, in pratica il loro utilizzo potrebbe non essere disponibile in quanto i gestori dei terminali, gli operatori ferroviari e i proprietari delle ferrovie hanno stipulato contratti a lungo termine.

Nel caso in cui uno Stato membro non applichi le restrizioni quantitative alle tratte stradali nazionali di un viaggio internazionale di trasporto combinato, l'impresa di trasporto merci su strada dovrà dimostrare la conformità alle disposizioni della *Direttiva 92/106/CEE* se tali viaggi non devono essere considerati di cabotaggio.

#### **7.7.2 Identificazione dei potenziali reati**

- Se in uno Stato membro che non applica la deroga, una combinazione di veicoli controllata dichiara di essere coinvolta nel trasporto combinato intra-UE, ma non è in grado di fornire le prove necessarie per dimostrarlo e non può fornire prove alternative per dimostrare la conformità alle norme sul cabotaggio, in particolare in termini di numero di operazioni e di limiti temporali da rispettare.
- Se in uno Stato membro che applica la deroga applicando le restrizioni quantitative alle tratte stradali che non attraversano un confine di un'operazione di trasporto combinato, le norme sul cabotaggio non sono rispettate (cfr. *articolo 8, paragrafo 2*).
- Se in uno Stato membro che applica la deroga per il trasporto combinato su strada le gambe applicano restrizioni quantitative diverse:
  - non è possibile dimostrare che la combinazione di veicoli stia effettuando tratte su strada nel trasporto combinato intra-UE, oppure
  - se lo Stato membro in questione ha esteso il periodo di cabotaggio a X giorni, sono trascorsi più di X giorni dall'ultima operazione internazionale in entrata con carico in quello Stato membro.
  - Se lo Stato membro in questione ha ridotto il periodo di riflessione a 1-3 giorni e sono trascorsi meno giorni dall'ultima tratta stradale del trasporto combinato che non attraversa una frontiera di quello Stato membro.

#### **7.7.3 Cosa controllare a bordo strada e come?**

- La copia certificata conforme della licenza comunitaria in formato cartaceo che deve essere disponibile a bordo di un veicolo a motore di peso superiore a 2,5 tonnellate utilizzato per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi. Le informazioni sul numero di copie certificate conformi della licenza comunitaria a disposizione di un'impresa di trasporto merci su strada sono disponibili nell'ERRU.
- Se il conducente dichiara che il trasporto è per conto proprio, occorre verificare il rispetto delle condizioni per il conto proprio, comprese, se del caso, le condizioni speciali per il trasporto per conto proprio di cui all'*articolo 9 della direttiva 92/106/CEE* che integra le norme del *regolamento (CE) n. 1072/2009*.

- Se l'operazione di trasporto su strada fa parte del trasporto combinato internazionale.
- Se è effettuata da imprese di trasporto merci su strada non stabilite in uno Stato membro ospitante.
- Conformità all'*articolo 1 della Direttiva 92/106/CEE* (vedi sopra)
  - Verifica del carico, delle lettere di vettura e di altra documentazione fornita dagli organizzatori legati all'operazione per stabilire la natura dell'operazione.
  - Informazioni sull'attraversamento delle frontiere nei dati del tachigrafo.
  - In caso di tappa finale su strada, biglietti su mezzi di trasporto non stradali o timbro di un terminal.
  - Verifica delle distanze dei tratti stradali
- Se lo Stato membro ospitante non applica la deroga all'uso di restrizioni quantitative sulle tratte stradali del trasporto internazionale, non vengono effettuati controlli sulle norme di cabotaggio.
- Se il Paese ospitante applica la deroga e applica restrizioni identiche, deve essere verificata la conformità con l'*articolo 8.2*, vedi sopra. Se lo Stato membro applica restrizioni quantitative diverse (cfr. *allegato 2*), si effettuano gli stessi controlli previsti per il cabotaggio, ma si applicano, *mutatis mutandis*, i termini specifici.

#### **7.7.4 Risultato**

- ***Nell'ambito di applicazione:*** Continuare con un controllo della responsabilità condivisa.
- ***Fuori campo:*** Continuare a verificare la conformità alle norme non correlate al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, come quelle relative all'uso di veicoli a noleggio senza conducente.

**7.7.5 Note:** Si veda la *precedente sezione 7.1*.

## **7.8 Articolo 14 bis - responsabilità condivisa**

### **7.8.1 Testo e spiegazione dell'articolo**

*"Gli Stati membri stabiliscono norme relative a sanzioni nei confronti di mittenti, spedizionieri, appaltatori e subappaltatori per inosservanza dei capi II e III, qualora fossero a conoscenza o, alla luce di tutte le circostanze pertinenti, avrebbero dovuto essere a conoscenza del fatto che i servizi di trasporto da loro commissionati comportavano violazioni del presente regolamento".*

Questo emendamento introduce una disposizione che prevede una responsabilità condivisa tra l'impresa di trasporto, gli spedizionieri, gli intermediari, i principali e i subappaltatori.

### **7.8.2 Identificazione dei potenziali reati**

- Non conformità alle norme nazionali sulla responsabilità degli attori della catena logistica.

### **7.8.3 Cosa controllare a bordo strada e come?**

- Verifica delle informazioni elencate nell'*articolo 8.3* insieme ai dati del tachigrafo.
- Richiesta di informazioni relative a intermediari, appaltatori principali e subappaltatori.
- Qualsiasi prova fornita dal conducente e dall'impresa di trasporto che indichi una responsabilità condivisa.

#### **7.8.4 Risultato**

- *In ambito*
- *Fuori campo:* Continuare a verificare la conformità alle norme non correlate al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, come quelle relative all'uso di veicoli a noleggio senza conducente.

#### **7.8.5 Note**

- Il conducente e l'impresa di trasporto devono sempre essere in grado di fornire una prova se sostengono di non essere gli unici responsabili di un'infrazione.

# Allegato 1 - Domande e risposte della Commissione europea

La Commissione europea ha fornito [domande e risposte sulle norme di cabotaggio applicabili a partire dal 21 febbraio 2022](#). Le domande e le risposte non impegnano la Commissione europea. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente per interpretare in modo autorevole il diritto dell'Unione.

## Trasporto internazionale in arrivo

### 1. Quando un trasportatore può effettuare il cabotaggio?

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*: Un trasportatore per conto terzi titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, sia in possesso di un attestato di conducente, è autorizzato a iniziare a effettuare trasporti di cabotaggio in uno Stato membro solo se ha precedentemente effettuato un trasporto internazionale, ossia un trasporto transfrontaliero. Questo trasporto può avere origine in un altro Stato membro o in un Paese terzo.

### 2. Tutte le merci trasportate nell'ambito di un trasporto internazionale in arrivo devono essere state consegnate per poter iniziare a effettuare operazioni di cabotaggio?

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*: Tutte le merci trasportate nel corso del trasporto in entrata che precede i trasporti di cabotaggio devono essere state consegnate per poter iniziare a eseguire tali trasporti di cabotaggio. Nel caso in cui il trasporto in entrata sia costituito da più spedizioni, il cabotaggio può iniziare solo quando tutte le spedizioni sono state consegnate. Il precedente trasporto internazionale a carico deve quindi essere completamente scaricato per consentire le operazioni di cabotaggio nello Stato membro ospitante.

Il cabotaggio può iniziare immediatamente dopo l'ultimo scarico delle merci trasportate nel trasporto internazionale, anche il giorno dello scarico.

### 3. Un trasporto di contenitori, pallet o imballaggi vuoti costituisce un trasporto internazionale?

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*: Quando i contenitori, i pallet o gli imballaggi vuoti sono trasportati nell'ambito di un contratto di trasporto (ad esempio una lettera di vettura) da uno Stato membro a un altro, il trasporto deve essere considerato come un trasporto di merci su strada per conto terzi, con riferimento a un trasporto internazionale. In questi casi, infatti, il trasporto dei contenitori vuoti, dei pallet o degli imballaggi è l'oggetto o costituisce parte integrante del contratto di trasporto.

Reciprocamente, quando i contenitori, i pallet o gli imballaggi vuoti non sono trasportati nell'ambito di un contratto di trasporto, il trasporto, in linea di principio, non dovrebbe essere considerato come un trasporto di merci su strada per conto terzi. Tuttavia, se tali contenitori, pallet o imballaggi vuoti sono di proprietà del trasportatore e se il trasporto internazionale soddisfa le condizioni per il trasporto in conto proprio ai sensi dell'*articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del Regolamento (CE) n. 1072/2009*, il trasporto deve essere considerato come un trasporto internazionale in entrata e il trasportatore è autorizzato a effettuare operazioni di cabotaggio a seguito di tale trasporto internazionale.

## Il concetto di "operazione di cabotaggio"

#### **4. Possono esserci diversi punti di carico e/o scarico in un'operazione di cabotaggio?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafi 1, 2 e 2 bis*: Possono essere effettuati al massimo 3 trasporti di cabotaggio a seguito di un trasporto internazionale. In linea di principio, un'operazione di cabotaggio può coinvolgere più punti di carico, più punti di consegna o anche più punti di carico e consegna.

Il numero di punti di carico e/o scarico in un'operazione di cabotaggio può tuttavia essere limitato dagli Stati membri escludendo le operazioni con più punti di carico e più punti di scarico, in modo da garantire il rispetto delle restrizioni in termini di tempo e numero di operazioni imposte al cabotaggio ai sensi del *regolamento (CE) n. 1072/2009*<sup>23</sup>.

Le misure di attuazione degli Stati membri devono rispettare il principio di proporzionalità. Consentire ai trasportatori non residenti di effettuare trasporti di cabotaggio con un numero illimitato di punti di carico e un numero illimitato di punti di scarico potrebbe vanificare le limitazioni sul numero massimo di trasporti di cabotaggio e potrebbe essere in contrasto con la natura temporanea del cabotaggio consentita dal *Regolamento (CE) n. 1072/2009*. Allo stesso tempo, stabilire limitazioni eccessivamente restrittive sul numero di punti di carico e scarico potrebbe andare, anche in funzione del numero di lettere di vettura consentite per una singola operazione di cabotaggio, oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito da tale regolamento per quanto riguarda il cabotaggio<sup>17</sup>.

Le misure attuate dagli Stati membri possono variare su questo punto e occorre sempre verificare le norme nazionali precise. In ogni caso, la definizione del trasporto di cabotaggio deve garantire che la sua natura temporanea sia sempre preservata.

#### **5. Possono esistere più lettere di vettura per un'unica operazione di cabotaggio?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafi 1, 2 e 2 bis*: Un'operazione di cabotaggio può comprendere una o più lettere di vettura<sup>17</sup>.

Le misure attuate dagli Stati membri possono variare su questo punto e occorre verificare le norme nazionali precise. In ogni caso, la definizione del trasporto di cabotaggio deve garantire che la sua natura temporanea sia sempre preservata.

In tale contesto, va notato che consentire ai trasportatori non residenti di effettuare trasporti di cabotaggio con un numero eccessivo di lettere di vettura potrebbe vanificare le limitazioni sul numero massimo di trasporti di cabotaggio e potrebbe essere in contrasto con la natura temporanea del cabotaggio consentita dal *regolamento (CE) n. 1072/2009*<sup>17</sup>.

#### **6. Il trasporto di container, pallet o imballaggi vuoti costituisce un'operazione di cabotaggio?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafi 1, 2 e 2 bis*: Quando contenitori, pallet o imballaggi vuoti sono trasportati su base temporanea in uno Stato membro ospitante, in conformità al *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, nell'ambito di un contratto di trasporto (ad esempio una lettera di vettura), il trasporto deve essere considerato un'operazione di cabotaggio. In questi casi, infatti, il trasporto di contenitori, pallet o imballaggi vuoti è l'oggetto o è parte integrante del contratto di trasporto.

---

<sup>23</sup> [Sentenza della Corte del 12 aprile 2018, causa C-541/16](#) - Commissione/Danimarca, punti 49-61.

Quando contenitori, pallet o imballaggi vuoti sono trasportati senza copertura di una lettera di vettura, tale trasporto, in linea di principio, non dovrebbe essere considerato come un trasporto di merci su strada per conto terzi. In tale contesto, il concetto di "trasporti di cabotaggio" è definito all'*articolo 2, paragrafo 6*, ai fini del *Regolamento (CE) n. 1072/2009*, come "trasporto nazionale per conto terzi effettuato a titolo temporaneo in uno Stato membro ospitante". Ne consegue che quando contenitori, pallet o imballaggi vuoti, di proprietà del vettore, sono trasportati senza copertura di una lettera di vettura o di un altro contratto di trasporto, tale trasporto non deve essere considerato un'operazione di cabotaggio.

### **7. Quale veicolo deve essere considerato ai fini dell'operazione di cabotaggio nel caso di una combinazione accoppiata?**

Con riferimento all'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*, e all'*articolo 8, paragrafo 2 bis*, e ai sensi dell'*articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1072/2009*, ai fini di tale regolamento, per "veicolo" si intende un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un insieme di veicoli accoppiati, di cui almeno il veicolo a motore è immatricolato in uno Stato membro, utilizzato esclusivamente per il trasporto di merci.

Il veicolo a motore deve essere sempre quello preso in considerazione ai fini del cabotaggio, anche nel caso di una combinazione accoppiata. I trasporti di cabotaggio possono essere effettuati solo con il veicolo a motore che ha effettuato il trasporto internazionale ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*, del regolamento. Questo veicolo a motore deve quindi essere stato coinvolto in una consegna di merci nell'ambito di un trasporto internazionale in entrata per poter effettuare i trasporti di cabotaggio. Tuttavia, tali trasporti di cabotaggio possono essere effettuati con un altro rimorchio.

Al veicolo a motore che effettua i trasporti di cabotaggio è vietato effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nei 4 giorni successivi alla fine del trasporto di cabotaggio in tale Stato membro, ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2 bis*.

## **Tempi di cabotaggio**

### **8. Quando inizia e finisce il periodo di 7 giorni e come viene calcolato?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*: Il termine "giorni" contenuto nel regolamento si riferisce ai giorni di calendario e non solo a un periodo di 24 ore. Pertanto, il periodo complessivo di 7 giorni di cui all'*articolo 8, paragrafo 2*, decorre dalle ore 0:00 del giorno successivo all'esecuzione del trasporto internazionale in entrata. Il trasporto di cabotaggio deve quindi terminare, al più tardi, alle 23:59 del settimo giorno.

In pratica, ciò significa che se il trasporto internazionale in entrata viene effettuato in qualsiasi momento di un determinato lunedì, le operazioni di cabotaggio devono terminare alla fine del lunedì successivo.

Poiché i giorni di calendario sono quelli considerati, negli Stati membri in cui il periodo comprende giorni festivi o giorni in cui il traffico è limitato o vietato, la possibilità di effettuare operazioni di cabotaggio può, in pratica, essere più limitata nel tempo (si veda tuttavia la domanda 11 su come vengono considerati i giorni festivi).

### **9. Come si calcola il periodo di 7 giorni quando i trasporti internazionali o di cabotaggio in entrata contengono più operazioni di scarico?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2*, primo comma: Quando il trasporto internazionale in arrivo contiene diverse operazioni di scarico, l'esecuzione del trasporto internazionale in arrivo si riferisce all'ultima operazione di scarico. La regola dovrebbe essere identica per la fine dei trasporti di cabotaggio: l'ultimo scarico nel corso dell'ultimo trasporto di cabotaggio deve avvenire al più tardi alle 23:59 del settimo giorno successivo al giorno dell'ultimo scarico del trasporto internazionale in arrivo.

#### **10. Come si calcola il periodo di "raffreddamento" di 4 giorni?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2 bis*, un trasportatore non è autorizzato a effettuare trasporti di cabotaggio, con lo stesso veicolo, nello stesso Stato membro nei quattro giorni successivi alla fine del suo trasporto di cabotaggio in tale Stato membro. Lo scopo di questa disposizione è quello di evitare che i trasporti internazionali consecutivi consentano ai trasportatori di effettuare trasporti di cabotaggio in modo da creare un'attività permanente o continua. Di conseguenza, questa disposizione non pregiudica il diritto di effettuare tre trasporti di cabotaggio consecutivi nello Stato membro ospitante nei sette giorni successivi a un trasporto internazionale in arrivo, a condizione che siano trascorsi quattro giorni dall'ultimo scarico nel precedente periodo di trasporti di cabotaggio effettuati in tale Stato membro.

Il periodo di riflessione di 4 giorni si applica ogni volta che un'operazione di cabotaggio viene completata e il veicolo lascia lo Stato membro ospitante, indipendentemente dal fatto che siano stati eseguiti solo uno o più trasporti di cabotaggio prima che il veicolo lasci lo Stato membro in questione. Ne consegue che il periodo di riflessione inizia ad applicarsi individualmente per ogni Stato membro in cui si è svolto il cabotaggio, anche se in tale Stato membro si è svolta una sola operazione di cabotaggio.

Durante questo periodo di "raffreddamento" è tuttavia possibile effettuare trasporti di cabotaggio in un altro Stato membro. È inoltre possibile per un trasportatore effettuare uno o più trasporti transfrontalieri da o verso lo Stato membro in cui si è svolto il cabotaggio (rispettivamente da o verso un altro Stato membro o un Paese terzo) nei 4 giorni precedenti, oppure transitare o soggiornare nello Stato membro in cui si è svolto il cabotaggio senza effettuare trasporti di cabotaggio.

In pratica, se un trasportatore effettua un'operazione di cabotaggio nello Stato membro A a seguito di un trasporto internazionale e poi effettua un'altra operazione di cabotaggio nello Stato membro B, non può effettuare un'operazione di cabotaggio nello Stato membro A nei quattro giorni successivi alla fine dell'operazione di cabotaggio nello Stato membro A. Dopo l'operazione di cabotaggio nello Stato membro B, può transitare in entrambi gli Stati membri A e B e può effettuare nuovi trasporti internazionali verso tali Stati membri. Tuttavia, in quest'ultimo caso, non potrà effettuare nuovi trasporti di cabotaggio nello Stato membro A o B fino a quattro giorni dopo lo scarico dell'ultimo trasporto di cabotaggio effettuato in tale Stato membro A o B.

Il periodo di raffreddamento inizia a partire dalla fine dell'operazione di cabotaggio che precede l'uscita dallo Stato membro interessato. Quando ci sono diversi punti di scarico all'interno di un'unica operazione di cabotaggio, l'ultimo scarico dovrebbe essere quello preso in considerazione. Anche in questo caso si devono considerare i giorni di calendario e non solo un periodo di 24 ore. Pertanto, il conteggio del periodo di raffreddamento di 4 giorni inizia dalle ore 0:00 del giorno successivo all'esecuzione dell'ultima operazione di cabotaggio nello Stato membro interessato - o dell'ultimo scarico in caso di più punti di scarico - e termina alle ore 23:59 del quarto giorno successivo.

In pratica, ciò significa che se l'ultima operazione di cabotaggio viene effettuata in qualsiasi momento di un determinato lunedì, il periodo di raffreddamento termina alla fine del venerdì successivo e le operazioni di cabotaggio possono riprendere il sabato a partire dalle ore 0.00.

La tabella che segue mostra l'applicazione pratica della regola in tutti i giorni della settimana, eventualmente con i giorni festivi, tenendo conto delle regole sui giorni festivi e sui fine settimana spiegate di seguito nella domanda **11**.

Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sat	Sole	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven
C	X	X	X	X	C						
	C	X	X	X	X	X	X	C			
		C	X	X	X	X	X	C			
		C	(ph)	X	X	X	X	C			
			C	X	X	X	X	C			
			C	(ph)	X	X	X	X	C		
				C	X	X	X	X	C		
				C	X	X	(ph)	X	X	C	
					C	X	X	X	X	C	
						C	X	X	X	X	C

*C: operazione di cabotaggio / (ph): giorno festivo*

**FIGURA 15 - APPLICAZIONE PRATICA DELLA REGOLA NEI GIORNI DELLA SETTIMANA**

### **11. Come si tiene conto dei giorni festivi e dei fine settimana per quanto riguarda il calcolo dei periodi stabiliti dal *Regolamento n. 1072/2009*?**

Ai sensi degli *articoli 8(2) e 8(2a)* e delle norme UE sul calcolo dei periodi, delle date e dei termini<sup>24</sup>, se l'ultimo giorno di un periodo espresso in giorni è un giorno festivo, una domenica o un sabato, il periodo termina con lo scadere dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo. Inoltre, qualsiasi periodo di due o più giorni deve includere almeno due giorni lavorativi.

Di conseguenza, se dopo aver effettuato un trasporto internazionale verso uno Stato membro un trasportatore entra in un altro Stato membro il giovedì, il periodo di tre giorni previsto dall'*articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1072/2009* inizia alle ore 00.00 del venerdì e termina alle 23.59 della domenica. Ma poiché l'ultimo giorno di tale periodo è una domenica, si considera che il periodo termini alle 23:59 del giorno lavorativo successivo, ossia il lunedì.

Se, inoltre, il venerdì successivo all'ingresso del trasportatore in un altro Stato membro è un giorno festivo in tale Stato membro, il periodo è ulteriormente esteso fino al martedì a mezzanotte, dato che qualsiasi periodo di due o più giorni deve includere almeno due giorni lavorativi e i giorni festivi, i sabati e le domeniche non sono considerati giorni lavorativi.

Infine, se dopo aver effettuato un trasporto internazionale verso uno Stato membro, un trasportatore entra in un altro Stato membro il martedì, ma il venerdì è un giorno festivo in quello Stato membro, lo stesso periodo di tre giorni previsto dall'*articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, termina alle 23:59 del giorno lavorativo successivo, che sarà il lunedì.*

<sup>24</sup> [Regolamento \(CEE, Euratom\) n. 1182/71](#) del Consiglio, del 3 giugno 1971, che stabilisce le norme applicabili ai periodi, alle date e ai termini.

Le stesse regole si applicano al periodo di 7 giorni di cui all'*articolo 8, paragrafo 2*, primo comma (si vedano le domande 8 e 9), e al periodo di "raffreddamento" di 4 giorni di cui all'*articolo 8, paragrafo 2 bis* (si veda la domanda **10**).

Tuttavia, la regola secondo cui se l'ultimo giorno del periodo è un giorno festivo, una domenica o un sabato, il periodo termina con lo scadere dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo non si applica ai periodi calcolati retroattivamente, come il periodo di quattro giorni che precede il trasporto internazionale fissato ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 3*, durante il quale il trasportatore deve fornire prove chiare di tutte le operazioni effettuate (cfr. domanda **16**). Questo periodo rientra nell'esenzione per i periodi calcolati retroattivamente a partire da una data o da un evento determinato, ai sensi dell'*articolo 3, paragrafo 4*, secondo comma, del regolamento n. 1182/71.

## **Cabotaggio in un altro Stato membro**

### **12. Il cabotaggio può avvenire in più di uno Stato membro?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, secondo comma*: Nel periodo di 7 giorni di cui all'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*, possono essere effettuati al massimo 3 trasporti di cabotaggio. Un trasportatore può decidere di effettuare uno, due o tutti e tre i trasporti di cabotaggio in Stati membri diversi da quello del trasporto internazionale in arrivo. I trasportatori possono quindi effettuare il cabotaggio in un solo Stato membro o in uno o più Stati membri, ma solo un cabotaggio in ciascuno Stato membro che non sia quello del trasporto internazionale in arrivo (si veda la risposta alla domanda **13**).

Ad esempio, se il trasportatore ha effettuato un trasporto internazionale verso la Francia, può effettuare un'operazione di cabotaggio in Francia, quindi recarsi in Germania per effettuare un'altra operazione di cabotaggio e poi in Belgio per effettuare un'ultima operazione di cabotaggio. Può anche tornare in Francia a vuoto per effettuare un secondo trasporto di cabotaggio, ma solo a condizione che sia stato rispettato il periodo di riflessione di 4 giorni.

### **13. Quanti trasporti di cabotaggio possono essere effettuati da un trasportatore in uno Stato membro diverso da quello del trasporto internazionale in arrivo?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, secondo comma*, non è consentito più di un'operazione di cabotaggio in un determinato Stato membro che non sia lo Stato membro del trasporto internazionale in entrata.

### **14. Cosa si intende per limite di 3 giorni per il cabotaggio in uno Stato membro diverso da quello del trasporto internazionale in entrata?**

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 2, secondo comma*, ogni operazione di cabotaggio effettuata in uno Stato membro diverso da quello del trasporto internazionale in entrata deve essere effettuata entro 3 giorni dall'ingresso a vuoto del trasportatore in tale Stato membro ed entro il periodo di 7 giorni di cui all'*articolo 8, paragrafo 2, primo comma*.

Per quanto riguarda il calcolo del periodo di 3 giorni, si applicano le stesse spiegazioni fornite nella sezione III per il periodo di 7 giorni.

La tabella seguente mostra l'applicazione pratica della regola nei vari giorni della settimana, eventualmente nei giorni festivi, tenendo conto delle regole sui giorni festivi e sui fine settimana spiegate sopra nella domanda **11**.

Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sat	Sole	Lun	Mar	Mer
E	X	X	C						
	E	X	X	C					
	E	X	X	(ph)	X	X	C		
	E	(ph)	X	C					
		E	X	X	X	X	C		
		E	(ph)	X	X	X	C		
			E	X	X	X	C		
			E	(ph)	X	X	X	C	
				E	X	X	X	C	
					E	X	X	C	
						E	X	X	C

*E: ingresso nella SM / C: ultimo giorno di possibile operazione di cabotaggio / (ph): giorno festivo*

**FIGURA 16 - APPLICAZIONE PRATICA DELLA REGOLA NEI GIORNI DELLA SETTIMANA**

## Documenti

### 15. Come va letta la disposizione dell'articolo 8, paragrafo 4, secondo cui non è necessario alcun documento aggiuntivo?

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 4*, i trasportatori sono tenuti a conservare la documentazione di ogni trasporto effettuato nell'ambito dei loro trasporti di cabotaggio. Tale documentazione deve comprendere tutti i dettagli elencati all'*articolo 8, paragrafo 3*, secondo comma. Tali dettagli sono contenuti nella lettera di vettura o nella polizza di carico, normalmente nel formato CMR. Non è necessario alcun documento aggiuntivo per dimostrare che le regole del cabotaggio sono state rispettate.

Questa disposizione, tuttavia, non significa che le autorità di controllo non possano utilizzare altri elementi di prova richiesti dalla legislazione sul trasporto stradale, ad esempio i dati del tachigrafo, per stabilire se un'operazione di cabotaggio viene effettuata secondo le regole.

Gli elementi contenuti nel secondo comma dell'*articolo 8, paragrafo 3*, devono essere presentati o trasmessi all'agente incaricato del controllo dello Stato membro ospitante su richiesta ed entro la durata del controllo su strada. I documenti possono essere presentati o trasmessi elettronicamente, ad esempio utilizzando una lettera di vettura elettronica (e-CMR). Durante il controllo su strada, il conducente può contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona o entità per fornire, prima della fine del controllo su strada, qualsiasi prova necessaria.

### 16. Come deve essere intesa la norma che prevede che il periodo di quattro giorni precedenti il trasporto internazionale debba fornire una chiara prova di tutte le operazioni effettuate durante tale periodo?

Ai sensi dell'*articolo 8, paragrafo 3*, i trasportatori sono tenuti a produrre prove evidenti di tutte le operazioni effettuate nei quattro giorni precedenti il trasporto internazionale nello Stato membro ospitante, nel caso in cui il veicolo sia stato nel territorio dello Stato membro ospitante entro tale periodo di quattro giorni.

Questo requisito è applicabile solo quando il trasportatore effettua un'operazione di cabotaggio nello Stato membro ospitante. La regola si applica quindi solo quando il veicolo effettua servizi

di trasporto nazionale di merci su strada nello Stato membro ospitante e ha soggiornato nello stesso Stato membro ospitante nei quattro giorni precedenti il trasporto internazionale in arrivo.

In questi casi, i trasportatori devono produrre prove che comprendano tutti i dettagli elencati all'*articolo 8, paragrafo 3*, secondo comma. Il valore delle prove prodotte viene valutato dalle autorità nazionali interessate. Si noti che la registrazione del passaggio di frontiera da parte del tachigrafo intelligente versione 2 può essere utilizzata per determinare la presenza dell'autocarro in un determinato Stato membro.

I quattro giorni di cui al secondo comma dell'*articolo 8, paragrafo 3*, sono giorni di calendario. Pertanto, se il veicolo ha lasciato lo Stato membro ospitante, ad esempio, il 6 giugno e sta rientrando nello stesso Stato membro ospitante il 10 giugno, il trasportatore sta rientrando nello stesso Stato membro ospitante entro 4 giorni e deve produrre, quando effettua un'operazione di cabotaggio nello Stato membro ospitante, prove chiare di tutte le operazioni effettuate durante questo periodo di quattro giorni.

## **Altro**

### **17. Le norme sul cabotaggio si applicano alle operazioni di trasporto combinato?**

Ai sensi dell'*articolo 10, paragrafo 7*, qualora sia necessario evitare l'abuso - attraverso la fornitura di tratte stradali iniziali o finali illimitate e continue all'interno di uno Stato membro - dell'*articolo 4 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio relativa al trasporto combinato*, gli Stati membri hanno la possibilità, previa notifica alla Commissione, di applicare le norme sul cabotaggio alle tratte stradali di un trasporto combinato come definito *nella direttiva 92/106/CEE*, a condizione che tali tratte stradali non attraversino una frontiera. Nell'adottare tali misure, gli Stati membri possono applicare un periodo più lungo dei 7 giorni previsti dall'*articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1072/2009* e un periodo di riflessione più breve dei 4 giorni previsti dall'*articolo 8, paragrafo 2 bis, dello stesso regolamento*.

## Allegato 2 - Disposizioni nazionali specifiche applicabili ai trasporti di cabotaggio negli Stati membri dell'UE

Stato membro	Numero di operazioni di carico/scarico durante un'operazione di cabotaggio	Numero di lettere di vettura consentite per un'operazione di cabotaggio	Applicazione delle norme di cabotaggio al primo e/o all'ultimo tratto non transfrontaliero di un'operazione di trasporto combinato
<b>Austria</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Belgio</b>	Per ogni operazione di cabotaggio è consentita una sola lettera di vettura. Tuttavia, ogni operazione di cabotaggio può avere un numero illimitato di punti di carico e scarico.		La decisione spetta alle regioni belghe.
<b>Bulgaria</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Croazia</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Repubblica di Cipro</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Repubblica Ceca</b>	N/D	N/D	Il governo ceco ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.
<b>Danimarca</b>	Per un'unica operazione di cabotaggio sono consentiti più luoghi di carico e scarico, ma non possono essere combinati. Il numero di operazioni di cabotaggio è determinato in base al minor numero di posti di carico o scarico, ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 posti di carico e 5 posti di scarico = 2 operazioni di cabotaggio</li> <li>• 3 posti di carico e 10 posti di scarico = 3 operazioni di cabotaggio</li> <li>• 5 posti di carico e 2 posti di scarico = 2 operazioni di cabotaggio</li> </ul>		Il governo danese ha deciso di applicare le norme sul cabotaggio alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni. Non è stato tuttavia dimostrato un uso improprio dell' <i>articolo 4 della direttiva 92/106/CEE</i> .

<b>Estonia</b>	N/D	N/D	Il governo estone ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.
<b>Finlandia</b>	N/D	N/D	Il governo finlandese ha deciso di applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni. Le nuove norme sono state applicate dal 1° febbraio 2022. Non è stato tuttavia dimostrato un uso improprio dell' <i>articolo 4 della Direttiva 92/106/CEE</i> .
<b>Francia</b>	N/D	N/D	Fino a nuovo avviso, il governo francese ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.
<b>Germania</b>	N/D	N/D	Fino a nuovo avviso, il governo tedesco ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.
<b>Ungheria</b>	N/D	N/D	Il governo ungherese ha deciso di applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni. Non è stato tuttavia dimostrato un uso improprio dell' <i>articolo 4 della direttiva 92/106/CEE</i> .
<b>Irlanda</b>	N/D	N/D	Il governo irlandese ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.
<b>Italia</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Lettonia</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Lituania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono consentiti più posti di carico se c'è un solo posto di scarico.</li> <li>• Sono consentite più postazioni di scarico se c'è una sola postazione di carico.</li> </ul>		Il governo lituano ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il numero di lettere di vettura deve corrispondere al numero di posti di carico e scarico.</li> </ul>		
<b>Lussemburgo</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Malta</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Paesi Bassi</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Polonia</b>	La legislazione polacca non prevede specifiche sul numero di posti di carico e scarico per singola operazione di cabotaggio o sul numero di lettere di vettura accettate per singola operazione di cabotaggio.		Il governo polacco ha deciso di non applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato.
<b>Portogallo</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Romania</b>	N/D	N/D	Il governo rumeno ha deciso di applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni.
<b>Slovacchia</b>	N/D	N/D	Il governo slovacco ha deciso di applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni.
<b>Slovenia</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Spagna</b>	N/D	N/D	N/D
<b>Svezia</b>	Un'operazione di cabotaggio non deve comprendere altro che <ol style="list-style-type: none"> <li>un punto di carico e un punto di scarico,</li> <li>più punti di carico e un punto di scarico, se lo scarico avviene presso il destinatario finale indicato nella lettera di vettura, oppure</li> <li>un punto di carico e più punti di scarico, se il carico avviene presso il mittente originario indicato nella lettera di vettura.</li> </ol>		Il governo svedese ha deciso di applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni.  Non è stato tuttavia dimostrato un uso improprio dell' <i>articolo 4 della direttiva 92/106/CEE</i> .

<b>Islanda</b>	N/D	N/D
<b>Liechtenstein</b>	N/D	N/D
<b>Norvegia</b>		Il governo norvegese ha deciso di applicare restrizioni quantitative alla prima e all'ultima tratta stradale nazionale di un'operazione di trasporto combinato. A queste operazioni si applicano i periodi di raffreddamento di quattro giorni e di sette giorni.

**TABELLA 2 - DISPOSIZIONI NAZIONALI SPECIFICHE APPLICABILI AI TRASPORTI DI CABOTAGGIO NEGLI STATI MEMBRI DELL'UE**

## Allegato 3 - Attestati di conducente

Number of driver attestations issued in ...											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Change 20-21
<b>EU27</b>	<b>28.059</b>	<b>27.163</b>	<b>33.621</b>	<b>46.505</b>	<b>74.832</b>	<b>108.233</b>	<b>133.657</b>	<b>153.735</b>	<b>143.258</b>	<b>185.611</b>	<b>29,6%</b>
BE	72	100	120	125	125	103	128	171	238	499	109,7%
BG	19	16	8	26	49	97	328	637	471	600	27,4%
CZ	797	631	455	530	561	533	2.301	3.601	3.515	4.431	26,1%
DK	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	-
DE	1.184	1.223	956	714	832	708	732	1.006	665	729	9,6%
EE	245	101	166	152	225	424	666	1.023	856	1.254	46,5%
IE	7	5	0	1	0	0	0	0	0	5	-
EL	13	8	5	9	6	8	7	12	9	16	77,8%
ES	5.893	5.212	4.994	5.803	6.678	7.748	8.999	11.407	10.890	14.050	29,0%
FR	135	112	132	127	111	114	78	121	59	67	13,6%
HR	0	13	10	20	53	144	851	1.511	1.987	3.148	58,4%
IT	1.406	1.214	1.275	663	749	548	643	536	384	430	12,0%
CY	3	0	0	1	2	1	0	1	2	2	0,0%
LV	1.130	1.541	2.144	2.239	2.654	2.869	4.098	7.676	5.760	6.651	15,5%
LT	3.259	3.650	6.715	6.959	9.866	13.626	24.428	29.898	29.604	39.493	33,4%
LU	35	29	32	21	31	26	46	37	49	74	51,0%
HU	189	152	194	314	550	858	691	667	1.394	1.828	31,1%
MT	32	26	22	31	18	43	30	64	67	19	-71,6%
NL	101	53	37	15	16	25	11	8	4	13	225,0%
AT	805	384	374	242	217	149	112	152	84	84	0,0%
PL	5.353	5.641	9.255	20.765	41.391	65.192	72.390	73.694	67.359	89.878	33,4%
PT	823	718	610	664	627	614	590	828	813	1.181	45,3%
RO	13	13	3	10	17	58	15	37	139	71	-48,9%
SI	5.876	5.755	5.461	6.418	8.973	12.332	13.345	16.533	15.072	16.684	10,7%
SK	249	296	347	360	844	1.801	3.013	3.920	3.462	4.146	19,8%
FI	355	227	302	277	222	208	151	194	372	253	-32,0%
SE	65	43	4	19	15	4	3	0	3	3	0,0%

Number of driver attestations in circulation at the end of ...											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Change 20-21
<b>EU27</b>	<b>44.316</b>	<b>41.822</b>	<b>41.605</b>	<b>51.666</b>	<b>75.520</b>	<b>107.614</b>	<b>150.253</b>	<b>199.419</b>	<b>228.054</b>	<b>277.159</b>	<b>21,5%</b>
<b>BE</b>	208	141	114	99	72	94	83	126	186	340	82,8%
<b>BG</b>	88	119	89	131	101	156	265	572	910	1.197	31,5%
<b>CZ</b>	1.068	981	727	813	1.121	835	2.321	3.697	4.165	4.490	7,8%
<b>DK</b>	3	3	3	3	1	3	1	2	2	4	100,0%
<b>DE</b>	2.462	3.040	2.886	2.578	2.562	2.380	2.430	2.317	1.919	2.026	5,6%
<b>EE</b>	429	377	357	309	394	636	1.045	1.498	1.655	2.100	26,9%
<b>IE</b>	17	7	0	1	1	0	0	0	0	5	-
<b>EL</b>	14	13	14	10	12	15	12	26	15	36	140,0%
<b>ES</b>	10.599	9.875	8.321	8.292	9.124	10.513	11.768	13.486	14.731	15.859	7,7%
<b>FR</b>	372	329	287	318	199	317	321	326	289	272	-5,9%
<b>HR</b>	0	7	10	20	53	117	813	1.463	1.934	3.056	58,0%
<b>IT</b>	5.064	4.737	4.098	4.080	4.439	3.533	3.677	3.263	3.438	2.711	-21,1%
<b>CY</b>	12	12	12	13	15	16	16	17	7	5	-28,6%
<b>LV</b>	4.020	2.852	1.433	1.769	2.136	2.444	3.311	6.731	5.924	6.741	13,8%
<b>LT</b>	2.277	2.762	3.895	6.636	13.481	22.331	39.591	54.462	67.418	81.928	21,5%
<b>LU</b>	45	33	33	28	29	31	48	39	37	57	54,1%
<b>HU</b>	259	240	251	353	490	522	1.549	2.216	1.758	2.138	21,6%
<b>MT</b>	32	26	22	22	12	19	48	34	28	23	-17,9%
<b>NL</b>	187	138	145	78	54	32	25	23	18	67	272,2%
<b>AT</b>	2.114	1.876	1.590	1.289	1.040	761	563	458	469	365	-22,2%
<b>PL</b>	4.221	4.771	6.809	13.238	26.624	46.138	67.891	89.093	103.154	132.265	28,2%
<b>PT</b>	3.607	3.033	3.148	3.162	2.692	2.907	2.303	2.046	2.145	2.478	15,5%
<b>RO</b>	71	44	31	72	55	81	96	142	125	197	57,6%
<b>SI</b>	5.776	5.254	6.056	7.169	9.212	11.234	8.638	12.489	12.802	13.396	4,6%
<b>SK</b>	391	344	474	452	856	1.810	2.847	4.269	4.259	4.707	10,5%
<b>FI</b>	758	711	761	687	694	653	591	624	663	692	4,4%
<b>SE</b>	222	97	39	44	51	36	0	0	3	4	33,3%

TAVOLE 3 E 4 - ATTESTATI DI CONDUCENTE NEL TRASPORTO MERCI SU STRADA 2012-2021

## Fonti

- Direttive e regolamenti dell'UE pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'UE.
- *"Nuove regole per il settore del trasporto stradale dell'UE"*, Commissione europea, DG MOVE, sito web, 2022.