

Prot. n. 300/A/STRAD/1/0000012963.U/2022
Roma, 19 aprile 2022

OGGETTO: Applicazione delle norme sul cabotaggio.

Pacchetto mobilità. Modifiche alle norme relative al trasporto su strada di merci e passeggeri in vigore dal 21 febbraio 2022. Pubblicazione FAQ della Commissione europea.

In riferimento a quanto in oggetto indicato, si è appreso che taluni autotrasportatori di Paesi membri dell'UE sono stati sanzionati nell'esecuzione di trasporto di merci in regime di cabotaggio, poiché hanno utilizzato veicoli immatricolati in altri Stati membri acquisiti a titolo di noleggio. Tale attività sanzionatoria non è coerente alla vigente normativa, come si evince dall'allegata scheda (all. 1).

Inoltre, nel far seguito alla circolare n. 300/STRAD/1/6311.U/2022 del 25 febbraio scorso [1], si comunica che la Commissione europea ha pubblicato sul proprio sito web alcune FAQ relative alle nuove norme in vigore dal 21 febbraio 2022, i cui contenuti risultano utili ai fini della corretta applicazione delle stesse (all. 2).

* * * * *

Le Prefetture - Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi e Servizi di Polizia Locale.

Questa Direzione Centrale provvederà per i rispettivi Compartimenti di Specialità e per gli altri uffici della Polizia di Stato.

IL DIRETTORE GENERALE - Stradiotto

[1] Riguardante le norme sul Pacchetto mobilità del 31 luglio 2020.

Allegato 1 alla circolare 19.4.2022, prot. n. 300/A/STRAD/1/0000012963.U/2022

L'art. 84 comma 2 del codice della strada prevede che le imprese stabilite in un altro Stato membro dell'UE nell'esecuzione di trasporti internazionali in Italia possono utilizzare veicoli immatricolati in uno Stato membro, acquisiti a titolo di noleggio.

Anche il Regolamento (CE) 1072/2009 [1] del 21 ottobre 2009, con l'art. 4, paragrafo 3, prevede che nell'ambito dei trasporti internazionali è possibile utilizzare veicoli dei quali si dispone anche in virtù di un contratto di noleggio. Lo stesso Regolamento, prevede, altresì che nell'ambito del trasporto internazionale è possibile eseguire trasporti in regime di cabotaggio, alle medesime condizioni.

Pertanto, si deve ritenere che anche nel cabotaggio è ammesso l'utilizzo di veicoli di cui si dispone a titolo di noleggio, alle condizioni imposte dal citato art. 84 cds.

[1] Che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada.

Allegato 2 alla circolare 19.4.2022, prot. n. 300/A/STRAD/1/0000012963.U/2022

Commissione
Europea

Norme sul cabotaggio applicabili a decorrere dal 21 febbraio 2022

Domande e risposte

CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ: Il presente documento è stato elaborato dai servizi della Commissione e non impegna la Commissione europea. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente per l'interpretazione autorevole del diritto dell'Unione.

I. Trasporto internazionale in entrata

1. Quando un trasportatore può effettuare il cabotaggio?

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, è in possesso di un attestato di conducente, può iniziare a effettuare trasporti di cabotaggio in uno Stato membro solo se ha effettuato in precedenza un trasporto internazionale, vale a dire un trasporto transfrontaliero. Tale 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 entrata devono essere state consegnate per iniziare le operazioni di cabotaggio?

Articolo 8, paragrafo 2, primo comma

Tutte le merci trasportate nel corso del trasporto in entrata che precede il trasporto di cabotaggio devono essere state consegnate per iniziare a effettuare tali operazioni di cabotaggio. Nel caso in cui il trasporto in arrivo consista in più spedizioni, il cabotaggio può iniziare solo dopo la consegna di tutte le spedizioni. La precedente operazione internazionale caricata deve pertanto essere completamente scaricata, per consentire i trasporti 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. Il trasporto di container, pallet o imballaggi vuoti costituisce un trasporto internazionale?

Articolo 8, paragrafo 2, primo comma

Quando container, pallet o imballaggi vuoti sono trasportati nell'ambito di un contratto di trasporto (ad esempio una lettera di vettura) da uno Stato membro all'altro, il trasporto dovrebbe essere considerato come un trasporto di merci su strada per conto di un trasporto internazionale. Ciò è dovuto al fatto che, in tali casi, il trasporto dei contenitori vuoti, dei pallet o degli imballaggi è l'oggetto o costituisce parte integrante del contratto di trasporto.

Reciprocamente, quando container vuoti, pallet o imballaggi non sono trasportati nell'ambito di un contratto di trasporto, il trasporto, in linea di principio, non dovrebbe essere considerato 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 per conto proprio di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento (CE) n. 1072/2009, il trasporto dovrebbe essere considerato un trasporto internazionale in entrata e il trasportatore è autorizzato a effettuare trasporti di cabotaggio a seguito di tale trasporto internazionale.

II. Il concetto di "operazione di cabotaggio"

4. Possono esservi più punti di carico e/o scarico in un trasporto di cabotaggio?

Articolo 8, paragrafi 1, 2 e 2 bis

Possono essere effettuate fino a 3 operazioni di cabotaggio a seguito di un trasporto internazionale, al massimo. Un trasporto di cabotaggio può, in linea di principio, riguardare più punti di carico, più punti di consegna o persino più punti di carico e di consegna.

Il numero di punti di carico e/o scarico in un trasporto di cabotaggio può tuttavia essere limitato dagli Stati membri escludendo le operazioni sia con più punti di carico che con più punti di scarico, in modo da garantire il rispetto delle restrizioni in termini di tempo e numero di operazioni imposte al cabotaggio a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009 [1].

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 privare di significato le limitazioni del numero massimo di operazioni di cabotaggio e

potrebbe essere in contrasto con il carattere temporaneo del cabotaggio consentito dal regolamento (CE) n. 1072/2009. Al tempo stesso, la fissazione di limitazioni eccessivamente restrittive al numero di punti di carico e scarico potrebbe andare oltre quanto necessario per conseguire l'obiettivo perseguito da tale regolamento in materia di cabotaggio [2], in funzione anche del numero di lettere di vettura autorizzate per un unico trasporto di cabotaggio.

Le misure attuate dagli Stati membri possono variare in materia e le norme nazionali precise dovrebbero sempre essere verificate. In ogni caso, la definizione del trasporto di cabotaggio deve garantire che il suo carattere temporaneo sia mantenuto in ogni momento.

[1], [2] Sentenza della Corte del 12 aprile 2018, causa C-541/16 - Commissione/Danimarca, punti 49-61.

5. Possono esservi diverse lettere di vettura per un'unica operazione di cabotaggio?

Articolo 8, paragrafi 1, 2 e 2 bis

Un trasporto di cabotaggio può comprendere una o più lettere di vettura [1].

Le misure attuate dagli Stati membri possono variare al riguardo e occorre verificare le norme nazionali precise. In ogni caso, la definizione del trasporto di cabotaggio deve garantire che il suo carattere temporaneo sia mantenuto in ogni momento.

In tale contesto, va osservato che consentire ai trasportatori non residenti di effettuare trasporti di cabotaggio con un numero eccessivo di lettere di vettura potrebbe privare di significato le limitazioni del numero massimo di trasporti di cabotaggio e potrebbe essere in contrasto con il carattere temporaneo del cabotaggio consentito dal regolamento (CE) n. 1072/2009 [2].

[1], [2] Sentenza della Corte del 12 aprile 2018, causa C-541/16 - Commissione/Danimarca, punti 49-61.

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

Articolo 8, paragrafi 1, 2 e 2 bis

Quando container, pallet o imballaggi vuoti sono trasportati temporaneamente in uno Stato membro ospitante, conformemente al regolamento (CE) n. 1072/2009, nell'ambito di un contratto di trasporto (ad esempio una lettera di vettura), il trasporto dovrebbe essere considerato un trasporto di cabotaggio. Ciò è dovuto al fatto che, in tali casi, il trasporto dei contenitori vuoti, dei pallet o degli imballaggi è l'oggetto o costituisce parte integrante del contratto di trasporto.

Quando i container, i pallet o gli imballaggi vuoti sono trasportati senza copertura di una lettera di vettura, tale trasporto, in linea di principio, non dovrebbe essere considerato un trasporto di merci su strada per conto terzi. In tale contesto, la nozione di "operazioni di cabotaggio" è definita all'articolo 2, paragrafo 6, ai fini del regolamento (CE) n. 1072/2009, come "trasporto nazionale per conto terzi effettuato su base temporanea in uno Stato membro ospitante". Ne consegue che quando i container vuoti, i pallet o gli imballaggi, di proprietà del vettore, sono trasportati senza copertura di una lettera di vettura o di qualsiasi altro contratto di trasporto, tale trasporto non dovrebbe rappresentare un trasporto di cabotaggio.

7. Quale veicolo deve essere preso in considerazione ai fini del trasporto di cabotaggio, nel caso di una combinazione accoppiata?

Articolo 8, paragrafo 2, primo comma e articolo 8, paragrafo 2 bis

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 il cui veicolo a motore sia almeno immatricolato in uno Stato membro, utilizzato esclusivamente per il trasporto di merci.

Il veicolo a motore dovrebbe sempre essere 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. Tale veicolo a motore avrebbe dovuto quindi essere coinvolto in una consegna di merci nell'ambito di un trasporto internazionale in entrata per poter effettuare operazioni di cabotaggio. Tuttavia, tali trasporti di cabotaggio possono essere effettuati con un altro rimorchio.

È vietato al veicolo a motore che effettua i trasporti di cabotaggio effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro entro quattro giorni dalla fine del suo trasporto di cabotaggio in tale Stato membro a norma dell'articolo 8, paragrafo 2 bis.

III. Calendario del cabotaggio

8. Quando inizia e termina il periodo di 7 giorni e come viene calcolato?

Articolo 8, paragrafo 2, primo comma

I "giorni" contenuti nel regolamento si riferiscono 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 0h00 del giorno successivo all'esecuzione del trasporto internazionale in entrata. Di conseguenza, il trasporto di cabotaggio deve 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 in un determinato lunedì, il trasporto di cabotaggio deve concludersi alla fine del lunedì successivo.

Poiché i giorni di calendario sono quelli presi in considerazione, negli Stati membri in cui il periodo comprende giorni festivi o giorni in cui il traffico è limitato o vietato, la possibilità di effettuare trasporti di cabotaggio può, in pratica, essere più limitata nel tempo (cfr. tuttavia la domanda 11 sul modo in cui si tiene conto dei giorni festivi).

9. Come viene calcolato il periodo di 7 giorni quando il trasporto internazionale in entrata o le operazioni di cabotaggio contengono più operazioni di scarico?

Articolo 8, paragrafo 2, primo comma

Se il trasporto internazionale in entrata contiene più operazioni di scarico, l'esecuzione del trasporto internazionale in entrata si riferisce all'ultimo scarico. La norma dovrebbe essere identica per la fine delle operazioni di cabotaggio. L'ultimo scarico nel corso dell'ultimo trasporto di cabotaggio deve aver luogo entro le 23.59 del settimo giorno successivo all'ultimo scarico del trasporto internazionale in entrata.

10. Come viene calcolato il periodo di "raffreddamento" di 4 giorni?

Articolo 8, paragrafo 2 .bis

Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2 bis, un trasportatore non è autorizzato ad effettuare trasporti di cabotaggio con lo stesso veicolo nello stesso Stato membro entro quattro giorni dalla fine del suo trasporto di cabotaggio in tale Stato membro. Scopo di questa disposizione è 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, la presente disposizione lascia impregiudicato il diritto di effettuare tre trasporti di cabotaggio consecutivi nello Stato membro ospitante nei sette giorni successivi a un trasporto internazionale in entrata, purché siano trascorsi quattro giorni dall'ultimo scarico del precedente periodo di cabotaggio effettuato in tale Stato membro.

Il periodo di raffreddamento di 4 giorni si applica ogni volta che un trasporto di cabotaggio è completato e il veicolo lascia lo Stato membro ospitante, indipendentemente dal fatto che siano stati effettuati 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 ciascuno Stato membro in cui ha avuto luogo il cabotaggio, anche se in tale Stato membro si è verificato un solo trasporto di cabotaggio.

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

In pratica, se un trasportatore effettua un trasporto di cabotaggio nello Stato membro A a seguito di un trasporto internazionale, effettua un altro trasporto di cabotaggio nello Stato membro B, non può effettuare un trasporto di cabotaggio nello Stato membro A entro quattro giorni dalla fine del suo trasporto di cabotaggio nello Stato membro A. Dopo il trasporto di cabotaggio nello Stato membro B, può transitare attraverso gli Stati membri A e B e può effettuare nuovi trasporti internazionali verso tali Stati membri. Tuttavia, in quest'ultimo caso, non sarà consentito effettuare nuovi trasporti di cabotaggio nello Stato membro A o B fino a quattro giorni dopo lo scarico dell'ultimo trasporto di cabotaggio avvenuto in tale Stato membro A o B.

Il periodo di raffreddamento inizia dalla fine del trasporto di cabotaggio precedente l'uscita dallo Stato membro interessato. Quando vi sono più punti di scarico nell'ambito di un unico trasporto di cabotaggio, l'ultimo scarico dovrebbe essere quello preso in considerazione.

Anche in questo caso sono giorni di calendario che dovrebbero essere presi in considerazione, non solo un periodo di 24 ore. Pertanto, il conteggio dei 4 giorni del periodo di raffreddamento, inizia dalle 0h00 del giorno successivo all'esecuzione dell'ultimo trasporto di cabotaggio nello Stato membro interessato - o dell'ultimo scarico in presenza di punti di scarico multipli - e termina alle 23h59 del quarto giorno successivo.

In pratica, ciò significa che se l'ultimo trasporto di cabotaggio viene effettuato 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 dalle ore 0h00.

La tabella che segue mostra l'applicazione pratica della norma nei giorni della settimana, eventualmente con giorni festivi, tenendo conto delle norme relative ai giorni festivi e ai fine settimana illustrate di seguito alla questione 11.

MON	(Mar)	Mercoledì	Gio	Ven	S.A.	Sole	MON	(Mar)	Mercoledì	Gio	Ven
C	x	x	x	V	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: trasporto di cabotaggio - (ph): giorno festivo

11. In che modo i giorni festivi e i fine settimana sono presi in considerazione per il calcolo dei periodi previsti dal regolamento n. 1072/2009?

Articolo 8, paragrafi 2 e 2 bis

Secondo le norme dell'UE sul calcolo dei periodi, delle date e dei termini [1], se l'ultimo giorno di un periodo espresso in giorni è un giorno festivo, una domenica o un sabato, il periodo termina con la scadenza dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo. Inoltre, ogni periodo di due giorni o più comprende 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 di giovedì, il periodo di tre giorni previsto all'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1072/2009 inizia alle ore 00h00 di venerdì e termina alle 23.59 di domenica. Ma poiché l'ultimo giorno di tale periodo è una domenica, si considera che il periodo termina alle 23h59 del giorno lavorativo successivo, vale a dire il lunedì.

Se, inoltre, il venerdì successivo all'ingresso di tale trasportatore in un altro Stato membro è un giorno festivo in tale Stato membro, il termine è ulteriormente esteso al martedì a mezzanotte, dato che ogni periodo di due o più giorni deve comprendere almeno due giorni lavorativi e i giorni festivi, il sabato e la domenica 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 di martedì, ma il venerdì è un giorno festivo in tale Stato membro, lo stesso periodo di tre giorni previsto all'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma termina alle 23h59 del giorno lavorativo successivo, ossia lunedì.

Le stesse regole si applicano al periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, primo comma (v. questioni 8 e 9), e al periodo di quattro giorni di "raffreddamento" di cui all'articolo 8, paragrafo 2 bis (v. questione 10).

Tuttavia, la regola secondo la quale se l'ultimo giorno del periodo è un giorno festivo, domenica o sabato, il termine termina con la scadenza dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo non si applica ai periodi calcolati retroattivamente, come il periodo di quattro giorni precedenti il trasporto internazionale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, durante il quale il trasportatore deve fornire una prova chiara di tutte le operazioni effettuate (v. questione 16). Tale periodo rientra nell'esenzione per i periodi calcolati retroattivamente a partire da una determinata data o evento ai sensi dell'art. 3, n. 4, secondo comma, del regolamento n. 1182/71 [1];

[1] Regolamento (CEE; Euratom) n. 1182/71 del Consiglio, del 3 giugno 1971, che stabilisce le norme applicabili ai periodi di tempo, alle date e ai termini.

IV. Cabotaggio in un altro Stato membro

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

Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma

Entro il periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, possono essere effettuati fino a 3 trasporti di cabotaggio al massimo. Un trasportatore può decidere di effettuare uno, due o tre trasporti di cabotaggio in Stati membri diversi da quello del trasporto internazionale in entrata. 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 è lo Stato membro del trasporto internazionale in entrata (cfr. la risposta alla domanda 13).

A titolo di esempio, se il trasportatore ha effettuato un trasporto internazionale in Francia, può poi effettuare un trasporto di cabotaggio in Francia, poi recarsi in Germania per effettuare un altro cabotaggio e poi recarsi in Belgio per effettuare un ultimo trasporto di cabotaggio. Può anche tornare in Francia a vuoto per effettuare un secondo trasporto di cabotaggio, ma solo a condizione che siano stati rispettati i 4 giorni di periodo di riflessione.

13. Quante operazioni di cabotaggio possono essere effettuate da un trasportatore in uno Stato membro diverso da quello del trasporto internazionale in entrata?

Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma

Non è consentito più di un trasporto 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 tre giorni per il trasporto di cabotaggio in uno Stato membro diverso da quello del trasporto internazionale in entrata?

Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma

Ogni trasporto di cabotaggio effettuato in uno Stato membro diverso da quello del trasporto internazionale in entrata deve essere effettuato entro 3 giorni dall'ingresso a vuoto del trasportatore in tale Stato membro ed entro il periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, primo comma.

Per quanto riguarda il calcolo del periodo di tre giorni, si applicano le stesse spiegazioni di cui alla sezione III per il periodo di 7 giorni.

La tabella seguente mostra l'applicazione pratica della norma nei giorni della settimana, eventualmente festivi, tenendo conto delle norme relative ai giorni festivi e ai fine settimana di cui sopra alla questione 11.

MON	(Mar)	Mercoledì	Gio	Ven	S.A.	Sole	MON	(Mar)	Mercoledì
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: entrata nello Stato membro - C: ultimo giorno di possibile trasporto di cabotaggio - (ph): giorno festivo

V. Documenti

15. Come si deve leggere la disposizione dell'articolo 8, paragrafo 4, secondo cui non è richiesto alcun documento supplementare?

Articolo 8, paragrafo 4

I trasportatori sono tenuti a conservare la documentazione di ogni trasporto effettuato nell'ambito delle loro operazioni di cabotaggio. Tali informazioni devono comprendere tutte le informazioni di cui all'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma. Tali dettagli sono contenuti nella lettera di vettura o nella polizza di carico, di norma nel formato CMR. Non è necessario alcun documento supplementare per dimostrare il rispetto delle norme sul cabotaggio.

Questa disposizione, tuttavia, non significa che le autorità di controllo non possano utilizzare altre prove richieste dalla normativa in materia di trasporti su strada, ad esempio i dati del tachigrafo, per stabilire se un trasporto di cabotaggio sia effettuato secondo le norme.

Gli elementi di cui all'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma, devono essere presentati o trasmessi al funzionario incaricato del controllo dello Stato membro ospitante su richiesta ed entro la durata del controllo su strada. I documenti possono essere presentati o trasmessi per via elettronica, ad esempio tramite una lettera di vettura elettronica (e CMR). Durante il controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona o entità al fine di fornire, prima della fine del controllo su strada, le prove necessarie.

16. Come dovrebbe essere compresa la norma sul periodo di quattro giorni che precede il trasporto internazionale per fornire prove chiare di tutte le operazioni effettuate durante tale periodo?

Articolo 8, paragrafo 3

I trasportatori sono tenuti a fornire prove chiare di tutte le operazioni effettuate nei quattro giorni precedenti il trasporto internazionale nello Stato membro ospitante qualora il veicolo si sia trovato nel territorio di tale Stato membro ospitante entro tale periodo di quattro giorni.

Tale requisito si applica solo quando il trasportatore effettua un trasporto di cabotaggio nello Stato membro ospitante. La norma si applica pertanto solo quando il veicolo effettua servizi nazionali di trasporto di merci su strada nello Stato membro ospitante e si trova nello stesso Stato membro ospitante nei quattro giorni precedenti il trasporto internazionale in entrata.

In questi casi, i trasportatori devono produrre elementi di prova comprendenti tutte le informazioni di cui all'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma. Il valore degli elementi di prova prodotti è valutato dalle autorità nazionali interessate. Va osservato che la registrazione dell'attraversamento della frontiera da parte del tachigrafo intelligente versione 2 può essere utilizzata per determinare la presenza del camion in un determinato Stato membro.

I quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma, sono giorni di calendario. Pertanto, se il veicolo ha lasciato lo Stato membro ospitante, ad esempio, il 6 giugno e ora rientra nello stesso Stato membro ospitante il 10 giugno, il trasportatore rientra nello stesso Stato membro ospitante entro 4 giorni e deve fornire, quando effettua un trasporto di cabotaggio nello Stato membro ospitante, prove chiare di tutte le operazioni effettuate durante tale periodo di quattro giorni.

VI. Altri

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

Articolo 10, paragrafo 7

Qualora sia necessario evitare l'uso abusivo dell'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio relativa al trasporto combinato, mediante la fornitura di tragitti stradali iniziali o finali illimitati e continui all'interno di uno Stato membro, gli Stati membri hanno la possibilità, previa notifica alla Commissione, di applicare le norme sul cabotaggio ai tragitti stradali di un'operazione di trasporto combinato quale definita 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 di cui all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1072/2009 e un periodo di riflessione più breve rispetto ai quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 bis, dello stesso regolamento.

Nota UNASCA

Traduzione Ministero dell'Interno al testo inglese di cui al seguente link

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en