SEMINARIO SUI TRASPORTI INTERNAZIONALI

Confindustria Bergamo
19 aprile 2016

ANITA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

Fonti normative
Trasporti UE, CEMT, Paesi non-UE
Tipologie autorizzazioni
Criteri per l'ottenimento
Contingenti autorizzativi
Concorrenza internazionale

ANITA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

FONTI NORMATIVE

Il trasporto internazionale di merci su strada
soggiace a diverse discipline normative
a seconda dell'ambito in cui si effettua il trasporto:

- **Trasporti UE**
  Regolamento (CE) n. 1072/2009 (licenza CE)

- **Trasporti non-UE**
  - ITF/CEMT: accordi multilaterali cui aderiscono oltre 40 Paesi
  - Accordi bilaterali sottoscritti dall'Italia con i singoli Paesi terzi
  - In assenza di accordo bilaterale, vige il sistema del "nulla osta" per la temporanea importazione del veicolo/merce

Per effettuare trasporti internazionali di merci su strada in Italia,
è necessario un **idoneo titolo autorizzativo**
che si deve trovare a bordo del veicolo durante l'esecuzione del servizio (art. 44 L. 298/1974)

TRASPORTO IN AMBITO UE
LICENZA COMUNITARIA

I trasporti stradali all'interno dell'UE sono stati liberalizzati nel 1992, ma le imprese abilitate devono soddisfare determinati **requisiti di accesso alla professione** (Reg. (CE) n. 1071/2009)

L'autotrasporto è il settore più regolamentato in Europa: circa il 90% delle norme nazionali sono di derivazione comunitaria

La competenza UE si esplica soprattutto sui traffici intracomunitari: è rimasta agli Stati membri la competenza sui trasporti con i Paesi non-UE (fatta eccezione per la Svizzera)

Le norme europee sono spesso regolamenti (direttamente applicabili), ma vi sono anche direttive (che lasciano spazi di discrezionalità agli Stati)

ANITA

TRASPORTO IN AMBITO NON-UE
ITF/CEMT

I trasporti stradali all'esterno dell'UE sono regolari dalla Convenzione CEMT, Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, oggi divenuta ITF (International Transport Forum)

Alla quota CEMT aderiscono **43 Paesi**, di cui 28 appartenenti all'UE, ciascuno dei quali dispone di un proprio contingente di autorizzazioni annuali attribuite ai vettori nazionali secondo regole diversificate

Le autorizzazioni CEMT sono utilizzate con veicoli Euro 4-5-6 ed accompagnate da certificazione tecnica attestante revisione annuale e dati tecnici del costruttore

La scelta del veicolo più ecologico da parte dei Paesi aderenti comporta un maggior numero di autorizzazioni CEMT disponibili

L'Italia si avvale storicamente di alcune "riserve" che limitano i trasporti per i vettori esteri in Italia e al tempo stesso i trasporti eseguibili all'estero dai vettori italiani

TRASPORTO IN AMBITO NON-UE
ACCORDI BILATERALI

L'Italia ha sottoscritto accordi con diversi Paesi non-UE, alcuni dei quali non facenti parte della quota CEMT

L'Italia scambia contingenti con i seguenti Paesi:			
Albania	Iran	Marocco	Turchia
Armenia	Israele	Montenegro	Tunisia
Bielorussia	Kazakistan	Moldavia	Ucraina
Bosnia Erzegovina	Kosovo	Russia	Uzbekistan
Georgia	Macedonia	Serbia	Svizzera

ANITA

TRASPORTO IN AMBITO NON-UE
TIPOLOGIE DI AUTORIZZAZIONI

- **Autorizzazioni bilaterali**
  Consentono trasporti tra 2 Stati
  ovvero anche il solo transito attraverso il territorio dell'altro Stato

- **Autorizzazioni "Paesi terzi"**
  Consentono trasporti tra 3 Stati
  che abbiano accordi per consentire il traffico internazionale
  (vettore italiano carica in Svizzera con destinazione Turchia)

- **Autorizzazioni multilaterali**
  Consentono trasporti tra più di 2 Stati
  nei territori dei Paesi che hanno sottoscritto apposito accordo (CEMT)

ANITA

TRASPORTO IN AMBITO NON-UE
CRITERI RILASCIO PERMESSI IN ITALIA

- **Rinnovo CEMT**
  Almeno 11 trasporti internazionali nei primi 11 mesi dell'anno (1 tratta al mese in media) con utilizzo del CEMT; l'impresa deve disporre di veicoli di classe Euro 4 o superiore

- **Graduatoria CEMT**
  Per ottenere autorizzazioni CEMT al di fuori dell'ipotesi del rinnovo, è sufficiente disporre di idoneo parco veicolare (da quest'anno anche per veicoli > 3,5 t)

- **Rinnovo assegnazione fissa**
  Almeno 24 trasporti internazionali annui sulla stessa relazione di traffico effettuati con autorizzazioni bilaterali

- **Autorizzazioni a titolo precario**
  Le imprese abilitate ai trasporti internazionali possono ottenere autorizzazioni per le relazioni che risultano disponibili, in base al relativo contingente, proporzionalmente al numero dei veicoli in disponibilità

- **Obbligo restituzioni autorizzazioni**
  Le imprese debbono restituire le autorizzazioni ottenute (utilizzate o meno) una volta scadute; la mancata restituzione inibisce la richiesta di ulteriori autorizzazioni

CONCORRENZA INTERNAZIONALE

La liberalizzazione dei trasporti intracomunitari
e la graduale apertura ai trasporti di cabotaggio stradale
ha creato situazioni di forte tensione tra gli operatori
a causa dei diversi costi di esercizio (manodopera, gasolio, etc.) tra i vari Paesi

L'allargamento dell'UE nel 2004, 2007 e 2013
ha finito per aggravare la situazione,
con trasferimento di quote di traffico dei vettori all'interno dell'UE-28

Le resistenze dei singoli Paesi ad armonizzare i sistemi fiscali
stanno determinando fenomeni di dumping sociale e concorrenza sleale

Le differenze di costo con i Paesi non-UE sono ancora più marcate,
ma il sistema del contingentamento dei traffici
consente un migliore bilanciamento delle quote di traffico

ANITA

Contingenti autorizzativi 2015 tra Italia e Paesi non-UE

Paese	Contingente	Paese	Contingente	Paese	Contingente
Algeria	2.000	Kazakistan	550	Russia	9.000
Albania	18.000	Kosovo	150	Serbia	16.300
Armenia	200	Kirghizistan	30	Svizzera	5.400
Bielorussia	7.400	Moldavia	1.200	Tunisia	10.000
Bosnia Erzegovina	7.300	Macedonia	5.250	Turchia	68.000
Georgia	700	Marocco	9.300	Ucraina	15.800
Iran	4.000	Montenegro	2.700	Uzbekistan	20
Israele	30	Principato di Monaco	40		

I contingenti scambiati ammontano complessivamente a circa 185.000 autorizzazioni.
Esse sono di destinazione, di transito e per speciali tipologie di trasporti e classi Euro.
L'Italia ha complessivamente un numero analogo di permessi.

ANITA

LICENZA COMUNITARIA

Regolamento (CE) n. 1072/2009

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

Il trasporto stradale internazionale di merci per conto terzi
si basa sul **regime di licenza comunitaria**,
titolo autorizzativo che consente all'impresa
di eseguire il trasporto stradale fra Stati UE, Svizzera e altri Stati SEE
(Liechtenstein, Islanda e Norvegia)

Tale regime è stato introdotto dal regolamento 881/92/CEE,
che ha sostituito il previgente sistema basato sui contingenti bilaterali scambiati dagli Stati,
liberalizzando il numero dei viaggi eseguibili all'interno della Comunità

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Accorpa in un unico testo le disposizioni riguardanti:

- ✓ Licenza comunitaria (prima disciplinata dal Regolamento 881/92/CEE)
- ✓ Cabotaggio stradale (prima disciplinata dal Regolamento 3118/93/CEE)
- ✓ Attestato del conducente (prima disciplinata dal Regolamento 484/2002/CE)

“Trasporti internazionali”

- Spostamenti dei veicoli
  i cui punti di partenza e di arrivo siano situati in 2 Stati membri diversi, con o senza transito in uno o più Stati membri o Paesi terzi
- Spostamenti dei veicoli
  da uno Stato membro e verso un Paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o Paesi terzi
- Spostamenti dei veicoli
  tra Paesi terzi con transito nel territorio di uno o più Stati membri
- Spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti

La licenza comunitaria è rilasciata da uno Stato membro
a qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che:
- sia stabilito nello Stato membro in conformità della legislazione comunitaria e nazionale
- sia abilitato nello Stato membro ad effettuare trasporti internazionali di merci su strada

La licenza comunitaria è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento per una **durata massima di 10 anni (rinnovabili)**

In Italia,
la licenza comunitaria è rilasciata dal Ministero dei Trasporti ed ha una **validità di 5 anni**

Lo Stato membro di stabilimento rilascia al titolare l'originale della licenza comunitaria, nonchè un numero di **copie certificate conformi** corrispondente al numero dei veicoli nella disponibilità del titolare
(a titolo di proprietà, locazione o leasing)

MODULARIO
a r.r. n. 689

Mod. 138

N. 000000

COMUNITÀ EUROPEA

I(1)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITÀ

LICENZA N.

per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi

La presente licenza autorizza (2) .....

a effettuare, su tutte le relazioni di traffico, per i percorsi o le parti di percorso entro il territorio della Comunità, trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi secondo la definizione del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, e secondo le disposizioni generali della presente licenza.

Osservazioni particolari: .....

La presente licenza è valida dal ..... al .....

Rilasciata a ..... il .....

(3)

NON-SIMILE

(1) Sigle distintive degli Stati membri: (B) Belgio, (BG) Bulgaria, (CZ) Repubblica ceca, (DK) Danimarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (I) Italia, (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, (L) Lussemburgo, (H) Ungheria, (MT) Malta, (NL) Paesi Bassi, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portogallo, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacchia, (FIN) Finlandia, (S) Svezia, (UK) Regno Unito.
(2) Nome o ragione sociale e indirizzo completo del trasportatore.
(3) Firma e sigillo dell'autorità o dell'organismo competente che rilascia la licenza.

ANITA

La licenza comunitaria e le copie conformi recano
un sigillo dell'autorità di rilascio, una firma e un **numero di serie**

Il numero di serie della licenza e delle copie conformi è inserito nel **REN**,
il registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada,
nella sezione riservata ai dati relativi al trasportatore

La licenza comunitaria è rilasciata a nome del trasportatore e non è cedibile;
una **copia conforme** deve trovarsi a bordo di ciascun veicolo del vettore,
ed essere esibita a richiesta degli organi di controllo

Nel caso di un complesso di **veicoli accoppiati**,
la copia conforme accompagna il veicolo a motore
e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati
anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati
o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza
o siano immatricolati o ammessi alla circolazione in un altro Stato

TRASPORTI ESENTI DAL REGIME DELLA LICENZA COMUNITARIA

Alcuni trasporti di merci su strada fra i Paesi UE sono esenti dal regime della licenza comunitaria:

- Trasporti postali effettuati nell'ambito di un servizio universale
- Trasporti di veicoli danneggiati o da riparare
- Trasporti di merci con autoveicoli il cui peso totale a carico autorizzato, compreso quello dei rimorchi, non supera 3,5 t
- Trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonchè altri articoli necessari in caso di soccorsi urgenti, soprattutto in presenza di calamità naturali

TRASPORTI ESENTI DAL REGIME DELLA LICENZA COMUNITARIA

- **Trasporti di merci in conto proprio**, a condizione che:

✓ Le merci trasportate appartengano all'impresa o siano state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate

✓ Il trasporto serva a far affluire le merci all'impresa o a spedirle all'impresa, oppure a spostarle all'interno o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa

✓ Gli autoveicoli usati siano guidati da personale dell'impresa

✓ I veicoli siano di proprietà dell'impresa o da questa acquistati a credito o noleggiati, purchè soddisfino le condizioni previste dalle direttive UE

✓ Il trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria nell'ambito di tutte le attività di impresa

AUTORIZZAZIONI INTERNAZIONALI

Il sistema CEMT

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

CEMT

Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti

È un'organizzazione intergovernativa con sede a Parigi creata nel 1953, cui aderiscono anche numerosi Paesi non appartenenti all'Unione europea. Dal 2006 ha preso il nome di International Transport Forum – ITF.

➡ **Regime contingentato di autorizzazioni multilaterali che consentono alle imprese stabilite in un Paese membro CEMT di effettuare il trasporto stradale di merci tra Paesi aderenti alla CEMT, in destinazione o transito o traffico "Paesi terzi"**

Le autorizzazioni sono rilasciate alle imprese richiedenti dall'autorità competente del Paese di stabilimento, secondo modalità e criteri propri

L'Italia dispone attualmente di un contingente di 268 autorizzazioni, che vengono attribuite annualmente per graduatoria alle imprese che abbiano i requisiti minimi

Le autorizzazioni contingentate sono di 2 tipi:

- **ANNUALI**, di colore verde

  Hanno validità per l'anno solare
  di contingentamento

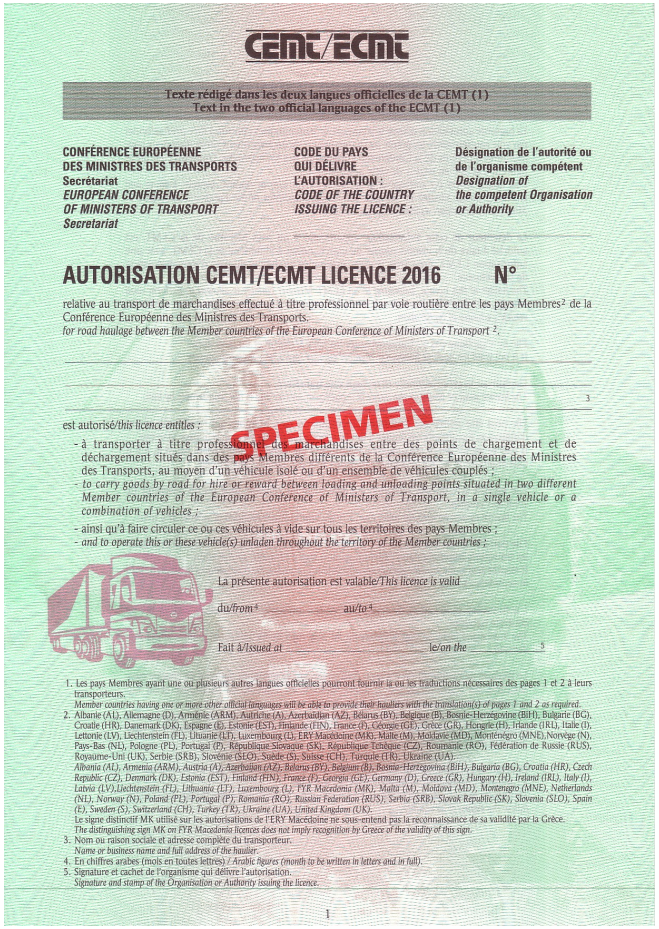
- **DI BREVE DURATA**, di colore giallo

  Hanno validità di 30 giorni
  dalla data di inizio del viaggio apposta dal vettore

L'autorizzazione, che copre lo spostamento del veicolo, può essere usata per un solo veicolo alla volta e deve trovarsi a bordo dello stesso continuativamente, dal luogo di carico a quello di scarico della merce, con veicolo carico oppure a vuoto

Dal 1° gennaio 2006 → *REGOLA DEI 3 VIAGGI*

Le autorizzazioni CEMT consentono **al massimo 3 tragitti** al di fuori dello Stato di immatricolazione del veicolo, con obbligo di rientro nel Paese d'origine



CEMT/ECMT

Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS Secrétariat
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT Secretariat

CODE DU PAYS QUI DÉLIVRE L'AUTORISATION :
CODE OF THE COUNTRY ISSUING THE LICENCE :

Désignation de l'autorité ou de l'organisme compétent
Designation of the competent Organisation or Authority

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2016 N°

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres[2] de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport [2].

est autorisé/*this licence entitles* :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- *to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;*
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- *and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;*

SPECIMEN

La présente autorisation est valable/*This licence is valid*

du/*from* [4] au/*to* [4]

Fait à/*Issued at* le/*on the* [5]

1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles pourront fournir à ou les traductions nécessaires des pages 1 et 2 à leurs transporteurs.
Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translation(s) of pages 1 and 2 as required.
2. Albanie (AL), Allemagne (D), Arménie (ARM), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BiH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Finlande (FIN), France (F), Géorgie (GE), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IRL), Italie (I), Lettonie (LV), Liechtenstein (FL), Lituanie (LT), Luxembourg (L), ERY Macédoine (MK), Malte (M), Moldavie (MD), Monténégro (MNE), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République Slovaque (SK), République Tchèque (CZ), Roumanie (RO), Fédération de Russie (RUS), Royaume-Uni (UK), Serbie (SRB), Slovénie (SLO), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).
Albania (AL), Armenia (ARM), Austria (A), Azerbaijan (AZ), Belarus (BY), Belgium (B), Bosnia-Herzegovina (BiH), Bulgaria (BG), Croatia (HR), Czech Republic (CZ), Denmark (DK), Estonia (EST), Finland (FIN), France (F), Georgia (GE), Germany (D), Greece (GR), Hungary (H), Ireland (IRL), Italy (I), Latvia (LV),Liechtenstein (FL), Lithuania (LT), Luxembourg (L), FYR Macedonia (MK), Malta (M), Moldova (MD), Montenegro (MNE), Netherlands (NL), Norway (N), Poland (PL), Portugal (P), Romania (RO), Russian Federation (RUS), Serbia (SRB), Slovak Republic (SK), Slovenia (SLO), Spain (E), Sweden (S), Switzerland (CH), Turkey (TR), Ukraine (UA), United Kingdom (UK).
Le signe distinctif MK utilisé sur les autorisations de l'ERY Macédoine ne sous-entend pas la reconnaissance de sa validité par la Grèce.
The distinguishing sign MK on FYR Macedonia licences does not imply recognition by Greece of the validity of this sign.
3. Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.
Name or business name and full address of the hauler.
4. En chiffres arabes (mois en toutes lettres) / *Arabic figures (month to be written in letters and in full).*
5. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.
Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

1

ANITA

CERTIFICATI TECNICI

Il manuale di utilizzo dei contingenti multilaterali
è aggiornato al 2014 ed è consultabile sul sito internet ***www.internationaltransportforum.org***

Le autorizzazioni CEMT sono utilizzabili con veicoli Euro 4, 5 e 6 e debbono essere accompagnate da **certificati tecnici (Annex)**, numerati a cura dello Stato rilasciante ed attestanti:

- Classe Euro del veicolo
  La certificazione è rilasciata dal costruttore *una tantum*
- Revisione del veicolo
  La certificazione è rilasciata dalla Motorizzazione ed è rinnovata annualmente

DOCUMENTAZIONE DA TENERE A BORDO DEL VEICOLO

- Autorizzazione CEMT
- Libretto di viaggio *(Logbook)*
- Annex

ANITA

LIBRETTO DI VIAGGIO

Il vettore è tenuto ad annotarvi:

- **Data di partenza e arrivo**
- **Luogo e Paese di carico a quello di scarico**
- **Numero di targa del veicolo**
- **Peso in tonnellate della merce**
- **Chilometri alla partenza e all'arrivo**

Copia degli stessi deve essere restituita al Ministero competente, ai fini del controllo, entro i 15 giorni successivi alla scadenza mensile

Il *Logbook* è intestato al titolare dell'autorizzazione e non è trasferibile a terzi

ESENZIONI NEL REGIME CEMT

I Paesi aderenti possono porre delle “riserve”
su alcune tipologie di trasporto,
limitando l’utilizzo delle autorizzazioni ai vettori di altri Stati

Le limitazioni riguardano i trasporti:

- **con veicoli sotto le 6 tonn *(riserva dell’Italia)***
- **occasionali di merci con destino/partenza da aeroporti**
- **di veicoli danneggiati**
- **di animali vivi, con veicoli attrezzati allo scopo *(riserva dell’Italia)***
- **di pezzi di ricambio e prodotti destinati al rifornimento di aerei e navi**
- **di articoli per cure mediche in caso di soccorso urgente**
- **di oggetti ed opere d’arte per fiere ed esposizioni**
- **di materiali ed animali destinati a manifestazione teatrali, cinematografiche musicali, sportive, circhi, fiere, feste popolari e riprese televisive**
- **in conto proprio**
- **funebri e postali**

ANITA

IFT/CEMT

Evoluzione della “quota” multilaterale e politica dei trasporti internazionali dell’Italia

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

È in atto da diversi anni una discussione
sulla **revisione del contingente di autorizzazioni multilaterali**,
delle regole e dei criteri alla base della distribuzione dei permessi CEMT
ai 43 Paesi aderenti

L'**allargamento UE da 15 a 28 Paesi**
ha reso le autorizzazioni CEMT meno rilevanti per molti degli Stati membri,
in quanto i traffici intracomunitari sono liberalizzati
e possibili sulla base della licenza comunitaria

I Paesi non-UE spingono verso una **revisione in senso più liberista**,
per assicurare ai propri vettori un'ulteriore espansione
nei servizi di trasporto internazionale

Sono rimessi in discussione i principi fondanti il sistema della “quota”:

- **Abolizione del principio dell’unanimità**
  nell’adozione di decisioni in ambito CEMT

- **Abolizione delle “riserve” di cui i singoli Paesi possono avvalersi**
  (numero di permessi, alcune tipologie di trasporto, etc.)

- **Abolizione della “regola dei 3 viaggi”**,
  che di fatto liberalizza I traffici per “Paesi terzi”

- **Introduzione di una “cassa comune” di CEMT**
  per la redistribuzione ai Paesi che le richiedono (opzione già operante)

ANITA

UNANIMITÀ DECISIONI E RISERVE

I, A, GR, H e RUS hanno attualmente “riserve” attraverso le quali tutelano il proprio territorio dall’eccessiva presenza di vettori di altri Paesi, limitando di fatto le potenzialità della quota

Se salta l’unanimità nelle decisioni vengono inevitabilmente meno le riserve

Il nostro Paese – come altri – è destinato ad un ruolo di secondo piano nei trasporti internazionali dell’area ITF,
pur essendo tra i principali finanziatori dell’organismo

➡ **Il trasporto italiano rischia di scomparire dall’ambito ITF**

ANITA

LA “REGOLA DEI 3 VIAGGI” NELLA CEMT

Il vettore parte con un veicolo carico dal proprio Paese verso un altro Paese dell’area CEMT.
Dopo lo scarico di merce, può attivare al massimo 3 tratte multilaterali prima che il veicolo faccia ritorno nel Paese di immatricolazione.

In assenza di questa regola,
il veicolo potrebbe entrare vuoto nel Paese e caricare merce,
di conseguenza sottraendola al vettore residente

➡ **La liberalizzazione degli ingressi dei veicoli “a vuoto” farà diminuire ancora di più la presenza dei vettori italiani**

ANITA

LA POLITICA DEL TRASPORTO DEGLI ALTRI PAESI CEMT

- RUS, TR, UA, PL e Paesi Baltici
  mirano ad incrementare le loro quote di mercato
  sottraendole ai vettori di altri Paesi,
  meno competitivi a causa dei maggiori costi di esercizio

- L'UE non gioca un ruolo proprio nell'ITF:
  i Paesi membri procedono in ordine sparso,
  ciascuno perseguendo i propri interessi

- Appare sempre più concreta la volontà dell'UE
  di concludere accordi in materia di trasporto con TR e UA

Tale decisione determinerebbe conseguenze molto gravi
sul mercato interno dei servizi di trasporto
con perdite di consistenti quote di traffico

ANITA

ITALIA: QUALE POLITICA DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI?

- Il nostro Paese potrebbe decidere di restare nell'ambito ITF-OCSE uscendo dal sistema delle "quote" dei permessi CEMT

- Attraverso gli accordi bilaterali con i Paesi non-UE sarebbero regolati i contingenti autorizzativi, con una maggiore forza contrattuale: non sarebbero più possibili i trasporti "Paesi terzi" con Paesi non-UE

- **ANITA ha chiesto al Governo l'uscita dell'Italia dalla CEMT**: la diversità di regole e il differenziale dei costi pongono l'autotrasporto italiano ai margini del trasporto stradale su lunga distanza

ANITA

QUALI CONSEGUENZE SUL MERCATO?

- Le **case di spedizione** italiane gestiscono gran parte dei trasporti dall'Italia verso i Paesi dell'area CEMT: l'uscita dell'Italia comporterebbe una diversa organizzazione del lavoro
- La **committenza industriale** dovrebbe rivedere la prassi del "franco fabbrica" che funziona solamente se l'acquirente della merce ha vettori da inviare nel nostro Paese
- Con alcuni Paesi (RUS, TR, UA, etc.) vi è un sostanziale monopolio del trasporto da/verso l'Italia che sarebbe rimesso in discussione con le politiche dei contingenti
- L'Italia consentirebbe ai vettori nazionali di recuperare quote di traffico con un vantaggio per l'intera collettività

ANITA

ATTESTATO DEL CONDUCENTE

Regolamento (CE) n. 1072/2009

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

Attestato del conducente

È rilasciato da uno Stato membro a tutti i trasportatori che:

- *siano titolari di licenza comunitaria*
- *assumano correttamente in tale Stato membro un conducente extra-UE, che non sia un soggiornante di lungo periodo*

È nominativo, redatto su modello uniformato a livello UE (con firma e n° di serie) certifica che il conducente è assunto alle condizioni previste dal Reg. 1072/2009

È di proprietà dell'impresa di trasporto,
che lo mette a disposizione del conducente nominativamente identificato
Quando guida un veicolo che effettua trasporto in regime di licenza comunitaria

È prodotto in copia certificata conforme, rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore
e conservata nei locali del trasportatore

Deve essere esibito a richiesta degli agenti preposti al controllo

È rilasciato per il periodo stabilito dallo Stato membro che lo rilascia
e comunque per un massimo di 5 anni

In Italia, le DTL (Direzioni territoriali del lavoro) competenti in materia
lo rilasciano per una validità uguale a quella del permesso di soggiorno, cui è stato vincolato

È considerato un'estensione della licenza comunitaria,
cui deve essere sempre collegato
e non è richiesto infatti nei trasporti nazionali

In Italia, la mancanza di tale documento
equivale alla mancanza della licenza comunitaria e configura un trasporto abusivo
(art. 46 L. n. 298/1974)

ANITA

RICORSO AD AUTISTI STRANIERI

L'attestato del conducente nasceva dall'esigenza di
porre rimedio a situazioni di lavoro irregolare,
difficilmente accertabili quando riguardano lavoratori impiegati esclusivamente
come conducenti di automezzi che effettuano trasporti internazionali

Le condizioni di lavoro e di retribuzione si riflettono
sulla sicurezza della circolazione stradale e sulla competizione tra operatori

Prima dell'allargamento dell'UE (2004),
era esploso il fenomeno dell'utilizzo irregolare di manodopera
assunta nei Paesi extra-UE da parte di imprese UE che lì avevano aperto filiali

L'utilizzo irregolare di conducenti su veicoli immatricolati in Paesi UE creava *dumping* sociale,
cosa che ha portato il legislatore ad istituire l'attestato del conducente per arginare il fenomeno

Oggi il ricorso ad autisti extracomunitari è pressochè scomparso:
le imprese utilizzano il distacco o la somministrazione transnazionale (ammesso dalle norme UE),
mediante agenzie di lavoro interinale estere, che consente un consistente risparmio
sui contributi previdenziali applicati nei Paesi neocomunitari

CABOTAGGIO STRADALE

Trasporti nazionali eseguiti da vettori comunitari

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

REGOLAMENTO (CE) n. 1072/2009

Qualsiasi vettore stabilito in uno Stato membro UE, esercente attività di trasporto di merci su strada per conto di terzi e titolare di licenza comunitaria,

è autorizzato ad effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di merci su strada per conto di terzi in un altro Stato membro diverso da quello di stabilimento

L'attività di cabotaggio deve eseguirsi nel rispetto della normativa comunitaria e delle disposizioni particolari vigenti nello Stato in cui avviene il cabotaggio, come applicate ai vettori nazionali, relative a:

- *Condizioni del contratto di trasporto*
- *Masse e dimensioni dei veicoli*
- *Trasporti di categorie di merci delicate (pericolose, deperibili, animali vivi, etc.)*
- *Tempi di guida e di riposo*
- *IVA*

L'allargamento dell'UE ha reso necessaria l'introduzione di

PERIODI TRANSITORI PER I PAESI NEOCOMUNITARI,

durante i quali i trasporti di cabotaggio sono vietati per i vettori di tali Stati, in condizioni di reciprocità

Polonia **Ungheria** **Repubblica Ceca** **Repubblica Slovacca** **Lituania** **Lettonia** **Estonia**	Divieto di cabotaggio operante fino al **1° maggio 2009**
Romania e **Bulgaria**	**1° gennaio 2012**
Croazia	**30 giugno 2017**

ANITA

MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL CABOTAGGIO

È consentito eseguire
fino ad un massimo di 3 operazioni di cabotaggio in 7 gg

PURCHÉ

- **successive ad un trasporto internazionale eseguito a carico** da un altro Stato membro, o da un Paese terzo, al Paese ospitante
- **eseguite con lo stesso veicolo** o con il veicolo a motore del complesso veicolare con cui è stato realizzato il trasporto internazionale
- le merci trasportate nel trasporto internazionale in entrata siano state consegnate integralmente
- l'**ultimo scarico** in servizio di cabotaggio avvenga **entro le ore 24:00 del 7° giorno** successivo a quello dell'ultimo scarico nel territorio dello Stato ospitante effettuato nel corso del trasporto internazionale in arrivo, prima di lasciare il territorio

MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL CABOTAGGIO

Le 3 operazioni possono essere effettuate anche in **Stati membri diversi** da quello in cui si è scaricato nel trasporto internazionale

PURCHÉ

- le 3 operazioni siano svolte sempre entro 7 giorni dallo scarico finale della merce effettuato nel trasporto internazionale
- in ogni singolo Stato membro sia svolta al massimo 1 sola operazione di cabotaggio
- l'operazione sia eseguita entro le ore 24:00 del 3° giorno pieno successivo a quello di ingresso a vuoto nello Stato membro ove si svolge il cabotaggio

IN ALTERNATIVA

È consentito eseguire **1 solo trasporto di cabotaggio entro 3 giorni** dall'ingresso di un **veicolo vuoto** in uno Stato membro, consecutivo ad un trasporto internazionale

PROVA DELLA REGOLARITÀ DEL CABOTAGGIO

A bordo del veicolo devono trovarsi:

- Copia conforme della licenza comunitaria
- Attestato del conducente (se l'autista è extracomunitario)
- Documentazione di prova del trasporto internazionale in entrata *(lettera di vettura internazionale CMR o altro documento)*
- Documentazione relativa ad ogni trasporto di cabotaggio effettuato *(DDT, bolla di accompagnamento, DAS, MUD, etc.)*

Quest'ultimo documento deve contenere:

- nome, indirizzo e firma del mittente
- nome, indirizzo e firma del vettore
- nome e indirizzo del destinatario, firma e data di consegna
- luogo e data della presa in consegna delle merci e luogo di scarico previsto
- descrizione della merce e modalità di imballaggio
- peso lordo o quantità, altrimenti espressa, delle merci
- numero della targa del veicolo a motore e del rimorchio

REQUISITI DELLE IMPRESE

I trasporti in regime di cabotaggio sono consentiti a

qualunque impresa europea di trasporto di merci su strada munita di licenza comunitaria

In nessun caso i vettori non-UE possono eseguire trasporti di cabotaggio

ANITA

REGIME SANZIONATORIO

In caso di violazione delle norme in materia di cabotaggio, si applica l'**art. 46-bis della L. n. 298/1974**:

- Sanzione pecuniaria **da 5.000 a 15.000 €**
- Sanzione accessoria del **fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi** (6 mesi in caso di reiterazione nel triennio)

Legge n. 164/2014
(di conversione del D.L. n. 133/2014 – c.d. "Sblocca Italia")

- Introduce il meccanismo dell'**inversione dell'onere della prova** a carico del vettore
- Estende la sanzione pecuniaria prevista per il cabotaggio abusivo anche ai casi di mancata esibizione della documentazione

ANITA

REGIME SANZIONATORIO

Nuovo art. 46-bis L. n. 298/1974

Comma 1-bis

"Le sanzioni di cui al comma 1 si applicano nel caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero qualora sia riscontrata, durante la circolazione, la mancata corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali che devono essere fornite ai sensi dell'art. 8, par. 2, del Reg. (CE) n. 1072/2009, nonchè nel caso in cui le prove stesse non siano conservate a bordo ed esibite ad ogni controllo."

I trasporti di cabotaggio sono considerati conformi alle norme UE solamente se vengono prodotte **prove documentali** che attestino sia il **trasporto internazionale in entrata** (CMR), sia **ogni trasporto di cabotaggio consecutivo realizzato**

ANITA

REGIME SANZIONATORIO

Circolare MIT 15 gennaio 2015

Contiene chiarimenti per assicurare la massima uniformità interpretativa in fase di controllo

Per ciascuna operazione di cabotaggio effettuata,
devono essere esibite le prove recanti i seguenti dati:

- Nome, indirizzo e firma del mittente
- Nome, indirizzo e firma del vettore
- Nome e indirizzo del destinatario, firma e data di consegna
- Luogo e data della presa in consegna delle merci e luogo di scarico previsto
- Descrizione della merce e modalità di imballaggio
- Peso lordo o quantità, altrimenti espressa, delle merci
- Numero della targa del veicolo a motore e del rimorchio

REGIME SANZIONATORIO

Con l'introduzione dell'inversione dell'onere della prova,
è stato previsto che le sanzioni per il cabotaggio abusivo
si applicano ai veicoli immatricolati all'estero e circolanti in Italia

Non solo in caso di:

- mancanza della copia conforme della licenza comunitaria
- mancanza della CMR
- superamento dei limiti temporali previsti dal Reg. (CE) n. 1072/2009

Ma anche in caso di:

- mancata corrispondenza tra le registrazioni del tachigrafo
  o altri elementi relativi alla circolazione (ad es., le percorrenze autostradali)
  e le prove documentali che devono essere fornite
  per dimostrare la corretta esecuzione del cabotaggio
- mancata conservazione a bordo delle prove ed esibizione in sede di controllo

DIFFERENZA TRA CABOTAGGIO E TRASPORTO COMBINATO

Pur essendo di fatto un trasporto interno,
la tratta iniziale o finale di un trasporto combinato è parte di un trasporto internazionale (comunitario)

Definizione di trasporto combinato (Direttiva 92/106/CE)

"Trasporti di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorchè questo percorso non supera i 100 km in linea d'aria ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale:

- fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto iniziale
- oppure in un raggio non > a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco."

DIFFERENZA TRA CABOTAGGIO E TRASPORTO COMBINATO

Il trasporto combinato è esente da ogni contingentamento o autorizzazione
e deve essere dimostrato su strada attraverso il “documento di trasporto” (che non ha forma tipica),
i cui contenuti possono essere rintracciabili in un documento o in più documenti,
a condizione che risulti chiara l’attività di trasporto combinato svolta,
così come descritta nella Direttiva combinati e nelle disposizioni nazionali di recepimento

Trattandosi di un trasporto internazionale,
deve essere accompagnato dalla **copia conforme di licenza comunitaria**
e dall’**attestato del conducente** (ove previsto),

In caso di mancanza di tale documentazione,
si applica l’**art. 46 della L. n. 298/1974**:

- Sanzione pecuniaria **da 2.065 a 12.394 euro**
  (da 2.582 a 15.493 euro in caso di recidiva infraquinquennale)
- Sanzione accessoria del **fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi**
  (confisca del veicolo in caso di recidiva infraquinquennale)

ANITA

DIFFERENZA TRA CABOTAGGIO E TRASPORTO COMBINATO

Le prove documentali esibite in fase di controllo su strada
debbono essere coerenti con la CMR e con gli altri documenti accompagnatori

**In caso di mancato rispetto delle norme sul trasporto combinato,
il trasporto in territorio italiano sarà considerato un cabotaggio**,

sarà assoggettato al Regolamento (CE) n. 1072/2009
ed all'apparato sanzionatorio di cui all'art. 46-bis della L. n. 298/1974

SOMMINI-STRAZIONE TRANSNAZIONALE DI MANODOPERA

Direttiva 96/71/CE
Direttiva 2014/67/UE

ANITA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

Il settore dell'autotrasporto
è caratterizzato da una massiccia presenza di conducenti
che operano in regime di distacco/somministrazione

Il conducente stipula il contratto di lavoro con l'agenzia di somministrazione, la quale poi stipula un contratto commerciale di fornitura di lavoro in somministrazione con l'impresa di autotrasporto

→ *Tra lavoratore e azienda di trasporto utilizzatrice non sussiste alcun vincolo contrattuale*

→ *Il rapporto di lavoro intercorre tra il lavoratore distaccato e l'impresa fornitrice di lavoro temporaneo*

Il pagamento della prestazione avviene da parte dell'agenzia di somministrazione: l'impresa di autotrasporto procede al pagamento con fattura intestata all'agenzia di somministrazione

Il conducente è soggetto alla normativa del Paese di stabilimento dell'agenzia di somministrazione in termini di tassazione e contribuzione

L'agenzia di somministrazione è tenuta a pagare contributi previdenziali, premi assicurativi e ritenute fiscali previsti dalla legge dello Stato ove essa risiede

Il lavoratore somministrato gode delle stesse condizioni di lavoro previste per i lavoratori italiani da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e dai CCNL

Diritto ad un trattamento economico e normativo complessivamente non < a quello dei dipendenti di pari livello dell'utilizzatore

L'agenzia di somministrazione deve essere accreditata presso il Ministero del Lavoro dello Stato membro in cui è stabilita e deve essere iscritta all'Albo delle agenzie che svolgono attività di somministrazione di lavoro, istituito presso il Ministero del Lavoro italiano

REGIME SANZIONATORIO

Sanzioni applicabili in Italia nei trasporti internazionali

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

ESERCIZIO ABUSIVO DELL'ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE

Legge 6 giugno 1974, n. 298
Articolo 44, comma 3

"Costituisce comunque violazione ai sensi dell'articolo 46 la circolazione di veicoli immatricolati all'estero sprovvisti della prescritta autorizzazione al trasporto internazionale."

Per punire la mancanza, l'inefficacia o l'indebito uso del titolo richiesto per un trasporto internazionale (quando il fatto non costituisce più grave reato), fa un espresso richiamo all'**art. 46 della L. n. 298/1974**

ANITA

ESERCIZIO ABUSIVO DELL'ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE

Legge 6 giugno 1974, n. 298
Articolo 46

Sanzione amministrativa pecuniaria
Da 2.065 a 12.394 €
(da 2.582 a 15.493 € in caso di recidiva infraquinquennale)

Sanzione amministrativa accessoria
Fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi

Casi di applicazione dell'art. 46 L. 298/1974

Nell'ambito dei trasporti di merci all'interno dell'UE

Al vettore non munito della prescritta **licenza CE (o copia conforme)**

perchè mai rilasciata, ritirata, revocata o (pur essendo presente)
sono state violate le relative prescrizioni previste a pena di decadenza del titolo stesso

Nell'ambito dei trasporti di merci all'esterno dell'UE

Al vettore non munito della prescritta **autorizzazione multilaterale (CEMT)**

o che effettua trasporti con veicoli non ammessi (violazione delle limitazioni tecniche imposte)

Al di fuori della normativa UE e dell'applicazione dell'accordo CEMT

Al vettore non munito della prescritta **autorizzazione richiesta da accordi o intese bilaterali con Stati non-UE**

MANCATA ESIBIZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE RELATIVA AL TRASPORTO INTERNAZIONALE

Legge 6 giugno 1974, n. 298

Articolo 46-ter

Introdotto dalla Legge di Stabilità 2016

Sanzione amministrativa pecuniaria

Da 400 a 1.200 € o da 2.000 a 6.000 €

Sanzione amministrativa accessoria

Fermo amministrativo del veicolo

(fino all'esibizione del documento mancante)

ANITA

L'introduzione dell'art. 46-ter
si è resa necessaria dopo l'abolizione della scheda di trasporto,
al fine di reintrodurre l'obbligo di esibire agli organi di controllo
la prova documentale che attesti origine/destinazione delle merci

Nel corso di un trasporto internazionale effettuato in ambito UE o extra-UE,
È obbligatorio tenere a bordo del veicolo
la documentazione che consenta di verificare con certezza
tipologia e regolarità della relazione di traffico svolta

- La norma si applica ai trasporti internazionali
  sia conto proprio che conto terzi

- Oggetto del controllo è qualsiasi documento che obbligatoriamente,
  per regola o consuetudine internazionale sia accompagnatorio delle merci

I comportamenti sanzionati sono diversi:

- *Mancanza momentanea del documento a bordo*
- *Mancata o incompleta compilazione del documento*

  In quest'ultimo caso, l'entità della sanzione è diversa
  a seconda che sia possibile o meno accertare la regolarità amministrativa del trasporto

Resta comunque fermo l'art. 46-bis della L. n. 298/1974 in merito alla documentazione necessaria per i trasporti di cabotaggio effettuati da vettori comunitari (e le relative sanzioni)

Pertanto

Se si accerta che un vettore comunitario esegue un **trasporto nazionale** in mancanza totale o parziale dei documenti prescritti dal Reg. 1072/2009, non si applica l'art. 46-ter, bensì l'art. 46-bis della L. n. 298/1974

Qual è la documentazione richiesta per i trasporti internazionali?

Qualsiasi documento amministrativo, fiscale o doganale, o documenti specifici che accompagnano le merci sottoposte a particolari regimi fiscali, sanitari o di sicurezza

- Lettera di vettura internazionale (CMR)
- Documento di trasporto (DDT)
- Certificati sanitari, veterinari o fitosanitari
- Documenti di trasporto per merci pericolose in regime ADR
- Formulari per la movimentazione dei rifiuti
- …

Da tali documenti deve essere possibile dedurre:

- Tipologia e quantità della merce
- Luogo di carico e/o scarico della merce
- Vettore o sub-vettore che effettua il trasporto

Mancanza momentanea del documento di trasporto

La sanzione di cui all'art. 46-ter, comma 1, si applica nei confronti del **Conducente che non è in grado di esibire la documentazione delle merci in occasione di un controllo su strada**

L'obbligo di esibizione ricorre
anche quando non è previsto un preciso dovere
di recare a bordo del veicolo il documento di accompagnamento

Presupposto per l'applicazione della sanzione
è che il documento esista e sia stato compilato
anche se, al momento del controllo, non è presente a bordo del veicolo

Se invece il documento manca del tutto o è compilato in modo incompleto,
ricorre la più grave violazione prevista dall'art. 46-ter, comma 3:
sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 6.000 €

Mancata compilazione del documento di trasporto

Si applicano l'art. 46-ter, comma 3, o l'art. 46 in caso di
Messa in circolazione di un veicolo impegnato in un trasporto internazionale senza che sia stato compilato il documento di trasporto

Se, nonostante la mancata compilazione di un documento idoneo a dimostrare quale sia effettivamente la relazione di traffico svolta, la regolarità del trasporto può essere desunta da altri elementi acquisiti al momento del controllo stradale…

Sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 6.000 €
NO sanzioni amministrative accessorie

Se la mancanza completa di un documento di trasporto comporta l'impossibilità di verificare la relazione di traffico e la regolarità del trasporto…

Sanzione amministrativa pecuniaria da 2.065 a 12.394 €
Sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi

Incompleta compilazione del documento di trasporto

Si applicano l'art. 46-ter, comma 3, o l'art. 46 in caso di
Presenza a bordo del veicolo impegnato in un trasporto internazionale di un documento di trasporto non correttamente compilato

Se, nonostante la incompleta o erronea compilazione del documento di trasporto, la regolarità del trasporto può essere desunta da altri elementi acquisiti al momento del controllo stradale…

Sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 6.000 €
NO sanzioni amministrative accessorie

Se mancano gli elementi essenziali idonei a dimostrare la relazione di traffico effettuata e la regolarità del trasporto e, dunque, quando non sia in alcun modo documentalmente comprovata la tipologia e quantità della merce, il luogo di carico e quello di scarico ed il vettore o subvettore che effettua il trasporto…

Sanzione amministrativa pecuniaria da 2.065 a 12.394 €
Sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi

Disposizioni procedurali per gli illeciti di cui all'art. 46-ter

- Contestazione al conducente del veicolo
  Responsabile della messa in circolazione senza i documenti richiesti o con documenti incompleti

- Concorso del vettore o di altri soggetti tenuti alla regolare compilazione
  Per le violazioni di cui all'art. 46-ter, comma 3, e dell'art. 46, secondo l'art. 5 della L. 689/1981: si tratta di una responsabilità ulteriore ed accessoria rispetto a quella del conducente

- Pagamento delle sanzioni pecuniarie mediante modulo F23

- In caso di fermo amministrativo,
  il veicolo non può essere affidato in custodia al trasgressore o al proprietario

- Se il veicolo è immatricolato all'estero,
  si applica la procedura prevista dall'art. 207 C.d.S.

ANITA

Concorso dell'art. 46-ter con altre norme relative ai documenti di trasporto

Quando la mancanza o l'incompleta compilazione del documento di trasporto sono sanzionate anche da altre norme amministrative, fiscali o doganali,

Tali sanzioni si applicano **in concorso** con l'art. 46-ter,
in quanto tutelano interessi giuridici diversi

ESEMPI

- Sanzioni in materia di trasporto di merci pericolose in regime ADR (art. 168 C.d.S.)
- Sanzioni in materia di trasporto di sostanze alimentari (art. 17 L. n. 283/1962)
- Sanzioni in materia di trasporto di animali vivi (art. 5 D.Lgs. n. 151/2007)

TRANSITO ALPINO: LA SITUAZIONE IN AUSTRIA

Il divieto notturno e il divieto “settoriale”

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

Divieto notturno in Tirolo

Regolamento Tirolo n. 119/2012

Dal 1° novembre 2012
Divieto di transito notturno per i veicoli Euro V
sull'autostrada A12 "Inntalautobahn", nel tratto Kufstein-Innsbruck-Zirl

Periodi e fasce orarie di divieto:

- Dal 1° novembre al 30 aprile — dalle ore **20:00** alle ore **05:00**
- Dal 1° maggio al 31 ottobre — dalle ore **22:00** alle ore **05:00**
- Nei giorni festivi, durante tutto l'anno — dalle ore **23:00** alle ore **05:00**

È stato inoltre stabilito che:

- veicoli di classe EEV potevano circolare fino al 31 ottobre 2013
- veicoli di classe Euro VI potevano circolare fino al 31 dicembre 2015

ANITA

Divieto notturno in Tirolo

Regolamento applicativo tirolese del 2015

I veicoli Euro VI potranno continuare a circolare di notte sul tratto della A12 Kufstein-Zirl fino al 31 dicembre 2020

Fino al 30 giugno 2016,
la classe ecologica del veicolo dovrà essere attestata
con apposita documentazione da conservare a bordo del veicolo

Successivamente,
sarà obbligatorio apporre sul veicolo un apposito bollino ambientale (c.d. Plakette)

Divieto settoriale in Tirolo

Il Land Tirolo ha da sempre contrastato il traffico veicolare di transito sul proprio territorio: negli scorsi anni ha introdotto 2 provvedimenti di divieto di circolazione per **alcune tipologie di merci "povere" e "affini" al trasporto ferroviario**, entrambi bocciati dalla Corte di Giustizia UE per violazione del principio della libera circolazione delle merci.

Nel dicembre 2015 è stato predisposto un 3° provvedimento di divieto settoriale – *notificato alla Commissione UE* – tenendo conto dei suggerimenti che la stessa CGUE aveva fornito nella seconda sentenza di condanna, attraverso un bilanciamento del diritto alla salute dei cittadini con il diritto alla libera circolazione delle merci.

Al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico di NO_x, il Governo austriaco ha adottato una serie di misure che riguardano diversi aspetti legati alle fonti di inquinamento (industria, traffico, riscaldamento privato, limiti di velocità,...) così da rendere le misure convergenti e non discriminatorie.

Divieto settoriale in Tirolo

Da settembre 2016

Divieto di trasporto in transito stradale per:

rifiuti, pietrame, terra, materiali di sterro, legname in tronco, sughero, veicoli (da L1e a L7e, M1 e M2, N1)

Da dicembre 2016

Divieto di trasporto in transito stradale per:

minerali ferrosi e non, acciaio (escluso quello per cantieri), marmo e travertino, piastrelle (ceramiche)

Il provvedimento stabilisce per la prima volta anche un **divieto di transito per i veicoli industriali**, in base alla classe Euro degli stessi

ANITA

Divieto settoriale in Tirolo

Il provvedimento stabilisce per la prima volta anche un **divieto di transito per i veicoli industriali**, in base alla classe Euro degli stessi:

Dal 31 dicembre 2017	Divieto per **Euro III** **(autocarri, autotreni, autoarticolati)**
Dal 31 dicembre 2019	Divieto per **Euro III** **(veicolo isolato oltre 3,5 t)**
Dal 31 dicembre 2022	Divieto per **Euro IV** **(autocarri, autotreni, autoarticolati, veicoli isolati oltre 3,5 t)**

ANITA

Divieto settoriale in Tirolo

BOCCIATURA DA PARTE DELLA COMMISSIONE UE

Il 12 marzo 2016, con parere motivato al Governo austriaco, la Commissione UE ha contestato il nuovo progetto di divieto settoriale

Il progetto, infatti, è stato ritenuto molto simile ai due provvedimenti precedenti, già bocciati dalla Corte di Giustizia UE, e sproporzionato rispetto ai benefici – tutto sommato modesti – sul miglioramento della qualità dell'aria.

La Commissione ha suggerito di:

- Ridurre la velocità ad 80 km/h per le vetture
- Aumentare il pedaggio dei veicoli più inquinanti
- Aumentare le accise sul carburante per sostenere lo *shift* modale
- Anticipare il divieto di transito permanente ai veicoli Euro3, alla metà del 2016

SVIZZERA

Accordo sui trasporti con l'UE

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

Accordo UE-Svizzera

Decisione Consiglio 2002/309/CE

GUCE L 114 del 30 aprile 2002

Regime di regolamentazione del traffico veicolare attraverso la Svizzera da parte dei vettori UE e dei vettori svizzeri nel territorio della UE

L'accordo si applica ai trasporti stradali e ferroviari internazionali, nonchè ai trasporti combinati internazionali di merci…

… fatto salvo l'Accordo del 1992, che rimane in vigore per le parti non interessate dall'Accordo del 2002. In particolare, tra Italia e Svizzera viene mantenuto il contingente di autorizzazione c.d. **"triangolare improprio"**, che consente il traffico per "Paesi terzi" non comunitari

In precedenza, in Svizzera era ammesso un peso massimo di 28 t per autotreni/autoarticolati, al fine di scoraggiare il traffico veicolare di merci su strada. Successivamente, il peso massimo autorizzato è dapprima passato **da 28 a 34 t** e poi, dal 1° gennaio 2005, **a 40 t**, pari al peso massimo autorizzato nei traffici internazionali tra Paesi UE

Accordo UE-Svizzera

Decisione Consiglio 2002/309/CE

GUCE L 114 del 30 aprile 2002

Liberalizzazione dei trasporti in transito e con origine/destino in Svizzera, sulla base della licenza CE per i vettori comunitari e di analoga licenza rilasciata dalla Svizzera ai propri vettori

Il trasporto in conto proprio
e il trasporto in conto terzi con veicoli di massa massima non superiore a 6 t
sono esonerati dal titolo autorizzativo

Il trasporto di cabotaggio
è vietato sia ai vettori svizzeri nel territorio UE, sia ai vettori UE in Svizzera

Il "Gran Cabotaggio"
(trasporto di merci con partenza da uno Stato UE verso altro Stato UE con veicolo targato CH)
è consentito ai vettori svizzeri

ANITA

T.T.P.C.P.

Tassa traffico pesante commisurata alle prestazioni

A fronte dell'apertura al traffico pesante (40 t) del corridoio svizzero Basilea-Chiasso via Gottardo, i vettori sono chiamati a corrispondere un pedaggio adeguato per l'uso delle infrastrutture elvetiche

Tale tassa è di fatto un pedaggio maggiorato rispetto a quello ammesso dalle norme CE

Un "Comitato dei trasporti terrestri CE/Svizzera" ne aggiorna a cadenze prestabilite l'entità

Il trasporto ferroviario deve assicurare nel medio-lungo periodo un'alternativa credibile al transito stradale delle merci

ANITA

T.T.P.C.P.
Aumenti degli importi nel tempo

L'aumento del pedaggio
rientra nella politica svizzera di shift modale dalla strada alla ferrovia

Periodo 2000-2006

Transito veicoli stradali in Svizzera = **– 16%**
Trasporto combinato ferroviario non accompagnato = **+ 66%**

Un primo aumento è scattato dal 2008.
L'ultimo aumento è del 1° luglio 2012 (Decisione Comitato trasporti terrestri n. 1/2012).

È prevista una riduzione del 10% per:

- veicoli Euro6
- veicoli Euro2 ed Euro3 con filtro antiparticolato

ANITA

T.T.P.C.P.

Dati relativi al 2008

	Pedaggio Categoria 1	Pedaggio Categoria 2	Pedaggio Categoria 3
Classe Euro veicoli	Euro 0-1-2	Euro 3*	Euro 4-5-6
Pedaggio (40 t/300 km)	368,40 CHF	319,20 CHF	271,20 CHF
Aliquota t/km	3,07 cts/tkm	2,66 cts/tkm	2,26 cts/tkm

*** Dal 1° gennaio 2009**

ANITA

T.T.P.C.P.

Tariffe valide dal 1° luglio 2012

	Classe di emissione del veicolo	Attuali tariffe per tonn. e km	Tariffe per tonn. e km valide dal 01.07.2012	Tariffe per 300 km e veicoli di 40 t dal 01.07.2012
Categoria tariffaria 1	Euro 0-1-2	3,07 cent CHF	3,10 cent CHF	372 CHF
	Euro 2 con filtro antiparticolato	2,76 cent CHF	2,79 cent CHF	334,80 CHF
Categoria tariffaria 2	Euro 3	2,66 cent CHF	2,69 cent CHF	322,80 CHF
	Euro 3 con filtro antiparticolato	2,39 cent CHF	2,42 cent CHF	290,40 CHF
Categoria tariffaria 3	Euro 4-5	2,26 cent CHF	2,28 cent CHF	273,60 CHF
	Euro 6	2,26 cent CHF	2,05 cent CHF	246 CHF

T.T.P.C.P.
Raffronto costi

Classe veicoli	2009	2016
Euro 3	319,20 CHF – **351 EUR**	322,80 CHF – **292 EUR**
Euro 5	271,20 CHF – **298 EUR**	273,60 CHF – **247 EUR**
Euro 6	271,20 CHF – **245 EUR**	246,00 CHF – **223 EUR**

Tasso di cambio

2009: 1 CHF = 1,5 EUR
2016: 1 CHF = 1,1 EUR

ANITA

Referendum svizzero sul traffico stradale

La Svizzera ha indetto un referendum popolare,
a seguito del quale è stato stabilito un
tetto massimo di 650.000 transiti stradali/anno

Tale tetto troverà applicazione non appena sarà completata
la Nuova ferrovia transalpina (NFTA),
in particolare la galleria ferroviaria del Gottardo (ultimazione prevista per dicembre 2016)

2010
Transiti stradali in Svizzera = 1.250.000

2015
Transiti stradali in Svizzera = 1.000.000

ANITA

Referendum svizzero sul traffico stradale

Per ottenere il risultato dei 650.000 transiti,
sono allo studio varie ipotesi ("Seguiti di Zurigo")
di contingentamento del numero dei transiti:

- ✓ "Borsa dei transiti"
  Assegnazione mediante asta al migliore offerente
  del diritto al transito stradale in uno slot temporale predeterminato

- ✓ Pedaggio
  Ulteriore forte incremento della T.T.P.C.P.

Il tetto dei 650.000 transiti
appare in contrasto con l'Accordo UE/Svizzera,
che – a fronte di un incremento del pedaggi –
non prevede un tetto massimo di passaggi

ANITA

Tunnel ferroviario San Gottardo

- Apertura al traffico regolare prevista per **dicembre 2016**
- **57 km** da Erstfeld (portale nord, Cantone Uri) fino a Bodio (Canton Ticino)
- Tratta Zurigo-Milano **in meno di 3 ore**
- Pendenza non superiore al **12 per mille** (vecchio tracciato = 26 per mille)
- Costo dell'opera = **7,8 mld €** (Tunnel Monte Ceneri = 2,1 mld €)
- Formato da **2 canne a binario unico**

"Ferrovia di pianura"
Il tunnel del Monte Ceneri (Canton Ticino, 15,6 km) è ancora in fase di costruzione e sarà inaugurato nel 2019; ridurrà la distanza tra Basilea e Chiasso di 40 km

Capacità della rete
Sulla nuova linea transiteranno 220/260 convogli merci/giorno (rispetto ai 140/160 attuali), per una capacità annuale di 50 mln t (rispetto ai 20 attuali); la velocità salirà a 160 km/h

Finanziamento dell'opera
Col referendum è stata decisa la costituzione di un fondo pubblico alimentato con T.T.P.C.P. (64%), imposta sugli oli minerali (13%) e IVA svizzera (23%)

“Seguiti di Zurigo”

Tavolo di trattative per monitorare il traffico merci sulle Alpi, istituito dai Ministri dei Trasporti dei Paesi dell’arco alpino (CH, A, F, I, DE e SLO) in attuazione della “Convenzione delle Alpi” e del “Protocollo Trasporti”

Si ipotizzano diverse misure di regolazione del traffico sulle Alpi, alcune delle quali limitative del numero dei passaggi (borsa transiti, aumento pedaggi, etc.)

In aggiunta al sistema di limitazione dei transiti, è allo studio anche un sistema di revisione complessiva dei pedaggi sull’intero arco alpino

Nei prossimi anni, bisognerà attendersi una maggiore difficoltà al transito stradale sulle Alpi, con costi superiori a quelli attuali. Aumenterà inoltre l’utilizzo del trasporto ferroviario combinato nella modalità accompagnata e non accompagnata.

TRASPORTI COMBINATI

Direttiva 92/106/CE

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

SITUAZIONE SUI VALICHI ALPINI
Politiche del trasporto intermodale

I trasporti a lunga percorrenza
sono sempre più oggetto di attenzione dal punto di vista ambientale:
i trasporti intermodali sono in parte destinati a sostituire il tutto-strada

I trasporti attraverso le Alpi sono sempre più costretti
a fronteggiare le limitazioni poste dai Paesi di transito (Austria e Svizzera),
che hanno sposato politiche basate sullo *shift* modale

SVIZZERA ha fatto significativi investimenti nella ferrovia,
al fine di contenere il numero dei passaggi stradali a 650.000/anno
(contro gli oltre 1.000.000 di transiti attuali)

AUSTRIA ha potenziato la propria capacità ferroviaria sull'asse del Brennero,
spingendo il trasporto stradale verso tale modalità di trasporto merci
attraverso divieti di circolazione basati sulla tipologia della merce
e sulla classe Euro dei veicoli

DIRETTIVA 92/106/CE

Definisce l'ambito di applicazione dei trasporti combinati, ed è stata recepita in Italia con molto ritardo (decreto MIT 15.02.2001)

Definizione di trasporto combinato

Trasporti di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semi-rimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorchè questo percorso non supera i 100 km in linea d'aria ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale:

- fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto iniziale

- oppure in un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

DIRETTIVA 92/106/CE

I vettori extra-UE che utilizzano più modalità per raggiungere l'Italia effettuano un **"trasporto intermodale"**

Tali vettori devono essere in possesso di un permesso bilaterale a viaggio o di un permesso CEMT per entrare nel nostro Paese

La terminalizzazione dei veicoli in un trasporto combinato con Paesi non-UE non è possibile in quanto non prevista a carattere di reciprocità con l'Italia

Per aversi invece un **"trasporto combinato"**
(e di conseguenza l'applicazione della Direttiva 92/106/CE) occorre che:

- il vettore sia europeo
- l'intera relazione di traffico avvenga all'interno del territorio dell'UE

ANITA

REGIME SANZIONATORIO

Le tratte iniziali e terminali di un trasporto combinato
sono liberalizzate in ambito comunitario:
non sono soggette ad un limite temporale o numerico

In caso di superamento dei limiti indicati dalla Direttiva 92/106/CE
(eccessiva distanza dal porto o utilizzo di un terminal ferroviario diverso),
si applica l'**art. 46-bis della L. n. 298/1974**:

- Sanzione pecuniaria **da 5.000 a 15.000 euro**
- Sanzione accessoria del **fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi**
  (6 mesi in caso di reiterazione nel triennio)

PESI
E DIMENSIONI

Direttiva 96/53/CE
Direttiva 2016/719/UE

ANITA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

I trasporti stradali internazionali di merci all'interno dell'UE
avvengono con veicoli i cui pesi e dimensioni
sono regolamentati da un'**apposita direttiva (Direttiva 96/53/CE)**,
al fine di evitare forme di concorrenza sleale tra i vettori degli Stati membri

I limiti massimi di peso previsti dalle norme nazionali
valgono esclusivamente nei trasporti interni o di cabotaggio

Qui non sono ammesse discriminazioni basate sulla nazionalità del vettore,
a condizione che il veicolo abbia le caratteristiche tecniche compatibili
con i maggiori pesi consentiti all'interno del Paese

DIRETTIVA (UE) 2015/719

Modifica la Direttiva 96/53/CE

Dovrà essere recepita entro il 7 maggio 2017

DIMENSIONI MASSIME AUTORIZZATE DEI VEICOLI

LUNGHEZZE MASSIME	Veicolo a motore	**12,00 metri**
	Rimorchio	**12,00 metri**
	Autoarticolato	**16,50 metri**
	Autotreno	**18,75 metri**
CONTAINER E CASSE MOBILI DA 45 PIEDI	Nel trasporto intermodale, **la lunghezza degli autoarticolati può essere superata di 15 cm** in caso di veicoli che trasportano container o casse mobili di 45 piedi	
CABINE DEI VEICOLI	I veicoli possono superare le lunghezze massime, purchè la loro cabina fornisca prestazioni ed efficienza energetica superiori, ma **i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico dei veicoli**	
DISPOSITIVI AERODINAMICI	**Sono ammessi superamenti in lunghezza di non oltre 20 cm quando tali dispositivi sono ritratti o piegati**	

ANITA

LARGHEZZE MASSIME	Tutti i veicoli	**2,55 metri**
	Sovrastrutture veicoli refrigerati	**2,60 metri**
ALTEZZA MASSIMA	Tutti i veicoli	**4,00 metri**

PESO MASSIMO AUTORIZZATO DEI VEICOLI (in tonnellate)

AUTOTRENI A 5/6 ASSI	Veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi	**40 t**
	Veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi	**40 t**
AUTOARTICOL. A 5/6 ASSI	Veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	**40 t**
	Veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2/3 assi	**40 t**
	Veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi che trasporta, sotto forma di trasporto combinato, un container ISO fino a 45 piedi	**42 t**
	Veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2/3 assi che trasporta, sotto forma di trasporto combinato, un container ISO fino a 45 piedi	**44 t**

“OPERAZIONE DI TRASPORTO INTERMODALE”

Sono le operazioni di trasporto combinato di cui alla Direttiva 92/106/CE che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili fino ad una lunghezza totale massima di 45 piedi

nonché

Le operazioni di trasporto che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili fino ad una lunghezza totale massima di 45 piedi, ***per vie navigabili interne****, purchè il tragitto iniziale o finale non superi 150 km nel territorio dell’UE*

Il terminale idoneo più vicino può essere situato anche in uno Stato diverso da quello in cui sono avvenute le operazioni iniziali o terminali

Tale limitazione può essere superata per raggiungere il terminal idoneo più vicino in caso di:

- Veicoli a motore a 2/3 assi e semirimorchi a 2/3 assi (40 t)
- Container o casse mobili di 45 piedi, qualora tali distanze siano consentite negli Stati membri (42 o 44 t, rispettivamente per veicolo a motore a 2/3 assi)

PROGETTO 18 METRI (P18) E VEICOLI MODULARI (EMS)

La direttiva pesi e dimensioni prevede la possibilità per gli Stati membri di effettuare sperimentazioni con

- **veicoli aventi maggiori dimensioni (semirimorchi di 15 m)**
- **combinazioni modulari di veicoli** (Ecocombi, Gigaliner, EMS) formati da autoarticolato + rimorchio, autotreno + semirimorchio per una lunghezza complessiva di 25,5 metri

In alcuni Stati (D, F, NL, Paesi scandinavi, E),
la sperimentazione degli EMS è in atto
o è stata stabilizzata nei trasporti nazionali, come nel caso della Spagna.
In Italia vi è contrarietà per ragioni di carenze infrastrutturali.

PROGETTO 18 METRI (P18) E VEICOLI MODULARI (EMS)

Il progetto P18 ha finora avuto 2 fasi di sperimentazione in Italia, autorizzate dal MIT per complessivi **330 semirimorchi** lunghi 15 m (anzichè 13,50 m) che consentono, a parità di peso, un maggiore volume di merci trasportate

ANITA è favorevole alla sperimentazione in Italia di tecniche innovative, per non risultare svantaggiati nella competizione con le imprese estere

La sperimentazione ha avuto un ottimo riscontro e le imprese chiedono di proseguire su questa strada

International Transport Forum

DIMENSIONI MASSIME

PERMISSIBLE MAXIMUM DIMENSIONS OF LORRIES IN EUROPE					
Country	*Height*	*Width*	*Length*		
			Lorry or Trailer	*Road Train*	*Articulated Vehicle*
Albania	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Armenia	**4 m**	**2.55 m**	**12 m**	**20 m**	**20 m**
Austria	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Azerbaijan	**4 m**	**2.55 m**	**12 m**	**20 m**	
Belarus	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**20 m**	**24 m**
Belgium (8)	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Bosnia-Herzegovina	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Bulgaria	**4 m**	**2.55 m**	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Croatia	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m** (13)	**16.50 m**
Czech Republic (4)	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Denmark	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Estonia	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Finland (1)	**4.40 m**	**2.60 m** (6)	**12 m**	**25.25 m**	**16.50 m**
France	**not defined**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
FYROM	**4 m**(2a)	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Georgia	**4 m** (18)	**2.55 m** (3)	**12 m**	**20 m**	**20 m**
Germany	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Greece	**4 m**	**2.55 m**	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Hungary	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m** (14)	**16.50 m**
Iceland	**4.20 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**22 m**	**18.75 m**
Ireland	**4.65 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m** (7)	**16.50 m**
Italy (2)	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Latvia	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Liechtenstein	**4 m**	**2.55 m (3)**	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Lithuania	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m** (4)	**16.50 m**
Luxembourg	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Malta	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Moldova	**4 m** (9)	**2.60 m**	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Montenegro	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Netherlands (8)	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Norway	**not defined**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**19.50 m** (10)	**17.50 m**
Poland	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Portugal (2)	**4 m /** **4.15 m** (2)	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Romania	**4 m**	**2.55 m**	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Russia	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**20 m**	**20 m**
Serbia	**4 m**	**2.55 m** (3) **/** **3.00 m** (15)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m /** **21.00 m** (16)
Slovakia	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Slovenia	**4.2 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m** (17)	**16.50 m**
Spain	**4 m** (11)	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m** (12)	**16.50 m**
Sweden	**not defined**	**2.60 m**	**24 m**	**25.25 m** (5)	**24 m**
Switzerland	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Turkey	**4 m**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**
Ukraine	**4 m** (9)	**2.60 m**	**22 m**	**22 m**	**22 m**
United Kingdom	**not defined**	**2.55 m** (3)	**12 m**	**18.75 m**	**16.50 m**

ANITA

PESI MASSIMI

PERMISSIBLE MAXIMUM WEIGHTS OF LORRIES IN EUROPE (in tonnes)							
Country	*Weight per non-drive axle*	*Weight per drive axle*	*Lorry 2 axles*	*Lorry 3 axles*	*Road Train 4 axles*	*Road Train 5 axles and +*	*Articulated Vehicle 5 axles and +*
Albania	**10**	**11.5** (3)	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**44**
Armenia	**10**	**10**	**18**	**22**	**36** (19)	**36** (19)	**36** (19)
Austria	**10**	**11.5**	**18**	**26**	**36**	**40 / 44** (10)	**40 / 44** (10)
Azerbaijan	**10**	**10**	**18**	**24**	**36**	**42**	**44**
Belarus	**10**	**10 / 11.5**	**18 / 20**	**25**	**38 / 40**	**40 / 42**	**42 / 44**
Belgium	**10**	**12**	**19**	**26**	**39**	**44**	**44** (1)
Bosnia-Herzegovina	**10**	**11.5**	**19**	**26**	**38**	**40**	**40**
Bulgaria	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40**
Croatia	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40 / 44** (10)
Czech Republic	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**42 / 48** (2)	**42 / 48**
Denmark	**10**	**11.5**	**18**	**26** (36)	**38**	**42 / 56** (35)	**42 / 56** (12, 35)
Estonia	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2, 34)	**36** (4)	**40** (5)	**40 / 44** (5, 13)
Finland (6)	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**44 / 76** (7)	**42 / 48**
France	**13 / 12** (31)	**13 / 12** (31)	**19**	**26**	**38**	**40 / 44** (32)	**40 / 44** (32)
FYROM	**10**	**11.5**	**18**	**25**	**31**	**40**	**40**
Georgia	**10**	**11.5**			**44**	**44**	**44**
Germany	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40**
Greece	**7 / 10**	**13**	**19**	**26**	**33** (20) / **38** (21)	**42**	**42 / 44** (13)
Hungary	**10** (37)	**11.5** (37)	**18** (38)	**25** (39)	**36** (40)	**40**	**40 / 44** (8)
Iceland	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**44**
Ireland	**10**	**11.5** (9)	**18**	**26** (43)	**36**	**44** (2) / **46** (44)	**44** (2) / **46** (45)
Italy	**12**	**12**	**18**	**26** (2)	**40**	**44**	**44**
Latvia	**10**	**11.5**	**18**	**25 / 26** (46)	**36**	**40**	**40 / 44** (13)
Liechtenstein	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40**
Lithuania	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40 / 44** (10)
Luxembourg	**10**	**12** (11)	**19**	**26**	**44**	**44**	**44**
Malta	**10**	**11.5**	**18**	**25**	**36**	**40**	**40 / 44** (8)
Moldova	**10**	**11.5**	**20**	**24**	**36**	**40**	**40 / 44** (8)
Montenegro	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40 / 44** (8)
Netherlands (12)	**10**	**11.5**	**21.5**	**21.5 / 30.5** (22)	**40**	**50**	**50**
Norway (12)	**10**	**11.5**	**19**	**26**	**39**	**46 / 50** (23)	**46 / 50** (24)
Poland	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40**
Portugal	**10 / 12** (49)	**12**	**19**	**26**	**37**	**40 / 44** (25) / **60** (49)	**40 / 44** (26)
Romania	**10**	**11.5**	**18**	**25 / 26** (46)	**36**	**40**	**40 / 44** (13)
Russia	**10**	**10 / 11.5** (27)	**18**	**25 / 28** (28)	**36 / 32** (29)	**40 / 44** (41)	**40 / 44** (41)
Serbia	**10**	**11.5**	**18**	**25 / 26** (34)	**36 / 38** (33, 1)	**40**	**40 / 44** (8, 25)
Slovakia	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40**
Slovenia	**10**	**11.5**	**18**	**25 / 26** (34)	**36**	**40**	**40 / 44** (47)
Spain	**10**	**11.5**	**18**	**25 / 26** (34)	**36** (33)	**40**	**44** (13) / **42** (14)
Sweden	**10**	**11.5**	**18**	**26** (46)	**38**	**46 / 64** (30)	**48 / 64** (30)
Switzerland	**10**	**11.5**	**18**	**26** (2)	**36**	**40**	**40**
Turkey	**10**	**11.5**	**18**	**25 / 26** (16)	**36 / 32**(29) **38** (48)	**40**	**40 / 44** (10)
Ukraine	**11**	**11**	**16** (17)	**22** (17)	**38** (17)	**38** (17)	**38** (17)
United Kingdom	**10**	**11.5**	**18**	**26** (42)	**38**	**40 / 44** (18)	**40 / 44** (10, 18)

ANITA

LOCAZIONE DI VEICOLO SENZA CONDUCENTE

Art. 84 C.d.S.
Direttiva 2006/1/CE

ANITA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

A livello comunitario...
Direttiva 2006/1/CE

Relativa all'uso di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, riunisce in un testo coordinato la previgente disciplina (Direttive 84/647/CEE e 90/398/CEE), senza apportare alcuna modifica

Possibilità di utilizzare un veicolo o complesso di veicoli presi in locazione in uno Stato membro da parte di un vettore stabilito nello stesso Paese, nell'ambito di un trasporto intracomunitario

A livello nazionale...
Art. 84 C.d.S.

Possibilità di utilizzare autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in un altro Stato membro, a condizione che i veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione dello Stato membro

A livello internazionale…

Risoluzioni CEMT

La locazione senza conducente è regolata a livello sovracomunitario sia dalle Risoluzioni CEMT sia dal Manuale d'uso di tale autorizzazione

Nei trasporti eseguiti sulla base di Accordi bilaterali tra Italia e Paesi extra-UE, non è mai consentito l'utilizzo di veicoli presi in locazione

In generale…

Condizioni di regolarità della locazione

- Il veicolo deve essere immatricolato o messo in circolazione nello Stato membro di stabilimento dell'impresa locataria
- La locazione deve essere obbligatoriamente "senza conducente", nel senso che il conducente deve essere alle dipendenze dell'impresa utilizzatrice
- Il veicolo non può essere utilizzato da altri per tutta la durata della locazione

DOCUMENTI DA TENERE A BORDO DEL VEICOLO

- **Contratto di locazione**
  Nome dell'impresa locatrice, nome dell'impresa locataria
  data e durata del contratto, dati di identificazione del veicolo

- **Contratto di lavoro del conducente (quando lo stesso sia dipendente) o busta paga recente**

In caso di locazione di veicolo per trasporti effettuati tra Stati membri UE,
i documenti potranno essere esibiti nella lingua di ciascun Paese

In caso di locazione in ambito CEMT,
il contratto di locazione e i documenti del conducente
devono essere accompagnati dalla traduzione ufficiale
in una delle lingue CEMT (inglese, francese o tedesco)

TITOLO AUTORIZZATIVO

Copia conforme della licenza comunitaria,
che deve essere a bordo del veicolo

Essa deve essere intestata non al proprietario del veicolo,
ma a chi lo utilizza (impresa locataria)

Autorizzazioni e licenze
non possono mai formare oggetto di un contratto di locazione

ANITA

ASPETTI CONTROVERSI

- utilizzo in Italia di veicoli locati dall'estero
- situazione in altri Paesi UE

ANITA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

La locazione è una **forma “flessibile” di disponibilità del veicolo**, cui diversi operatori – nazionali e stranieri – ricorrono per convenienza, al fine di rispondere a svariate esigenze, come i picchi di domanda

La **“delocalizzazione” o “internazionalizzazione” delle imprese italiane** in Paesi neocomunitari o extracomunitari comporta l’errato convincimento che possano essere create sinergie operative per il solo fatto che la proprietà è la stessa

La materia è oggetto di discipina comunitaria attraverso lo strumento della **direttiva** (e non del regolamento): ciascuno Stato membro può recepirla in maniera più estensiva, ma non più restrittiva

Nei **Paesi della "Vecchia Europa"** (UE-15),
la locazione tra Stati membri è consentita
senza l'obbligo di reimmatricolazione del veicolo

I **Paesi neocomunitari** (Polonia, Repubblica Slovacca, Repubblica Ceca, etc.)
impongono invece la reimmatricolazione del veicolo,
rendendo la procedura più costosa ed elaborata

Tali Paesi obbligano a reimmatricolare il veicolo locato da altro Stato membro UE, per il tempo di durata del contratto di locazione, subordinando il rilascio della copia conforme di licenza comunitaria su un veicolo "straniero" alla sua reimmatricolazione

La disciplina europea sulla locazione
non contempla norme fiscali o amministrative

Sorgono problemi per le imprese italiane che intendono locare veicoli alle proprie filiali estere,
Per beneficiare dei minori costi legati alla manodopera in Paesi a minore costo del lavoro

Il veicolo dato in locazione all'estero **deve essere radiato dal PRA**:
non esistono norme che consentano la sospensione dell'immatricolazione nell'ipotesi di locazione transnazionale del veicolo

D'altra parte, non è possibile che un veicolo sia registrato in due Stati membri differenti

Un **veicolo immatricolato in Italia e locato ad un'impresa italiana**
può eseguire trasporti sia nazionali che intracomunitari

Un **veicolo locato dall'estero**
può eseguire solo trasporti internazionali:
l'uso in ambito nazionale è sanzionato come trasporto abusivo
(art. 46 della L. n. 298/1974)

In Italia non è consentito l'utilizzo nel **traffico interno** di complessi veicolari/rimorchi/semirimorchi presi in locazione da altri Stati

Tale situazione deriva da una mancanza di aggiornamento delle norme sulle autorizzazioni conto terzi che insistevano negli scorsi anni sui veicoli immatricolati in Italia, in un sistema bloccato.

Dal 1° gennaio 2011 è stata data la possibilità alle imprese di raddoppiare la propria capacità di trasporto ed oggi il mercato è completamente liberalizzato.

Sono pertanto venute meno le ragioni di continuare ad impedire l'uso di veicoli locati dall'estero anche nel traffico nazionale

Soltanto con una **modifica dell'art. 84 C.d.S.** sarà possibile utilizzare nel traffico nazionale veicoli locati da altri Stati, ponendo fine ad un'evidente disparità di trattamento

IFT/CEMT

Evoluzione della “quota” multilaterale e politica dei trasporti internazionali dell’Italia

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

È in atto da diversi anni una discussione
sulla **revisione del contingente di autorizzazioni multilaterali**,
delle regole e dei criteri alla base della distribuzione dei permessi CEMT
ai 43 Paesi aderenti

L'**allargamento UE da 15 a 28 Paesi**
ha reso le autorizzazioni CEMT meno rilevanti per molti degli Stati membri,
in quanto i traffici intracomunitari sono liberalizzati
e possibili sulla base della licenza comunitaria

I Paesi non-UE spingono verso una **revisione in senso più liberista**,
per assicurare ai propri vettori un'ulteriore espansione
nei servizi di trasporto internazionale

Sono rimessi in discussione
i principi fondanti il sistema della “quota”:

- Abolizione del principio dell’unanimità nell’adozione di decisioni in ambito CEMT
- Abolizione delle “riserve di cui i singoli Paesi possono avvalersi (numero di permessi, alcune tipologie di trasporto, etc.)
- Abolizione della “regola dei 3 viaggi”, che di fatto liberalizza I traffici per “Paesi terzi”
- Introduzione di una “cassa comune” di CEMT da ridistribuire ai Paesi che utilizzano meglio (opzione già operante)

ESERCIZIO ABUSIVO DELL'ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE

Legge 6 giugno 1974, n. 298
Articolo 46

Sanzione amministrativa pecuniaria
Da 2.065 a 12.394 €
(da 2.582 a 15.493 € in caso di recidiva infraquinquennale)

Sanzione amministrativa accessoria
Fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi

Ambito UE

Possibilità di agganciamento misto tra due elementi (trattore-s/r),
a condizione che

- **sia presente a bordo la copia conforme di licenza comunitaria**
- **il trasporto sia svolto per intero nel territorio dell'UE**

Ambito ITF/CEMT

Area che comprende Paesi UE + altri 15 Paesi non-UE

Possibilità di agganciamento misto tra due elementi (trattore-semirimorchio),
anche tra elementi immatricolari in due Stati ITF,
a condizione che

- **sia presente a bordo del veicolo trattore una autorizzazione CEMT**
  (ES: trattore ucraino con autorizzazione CEMT + s/r tedesco)

Ambito Accordi bilaterali sottoscritti dall'Italia

Possibilità di svolgere la trazione con alcuni Paesi,
con il permesso bilaterale a bordo del trattore per tratte terrestri (Serbia, Russia, etc.)
oppure a bordo del s/r nel trasporto intermodale marittimo (Tunisia, Marocco, Turchia, etc.)

Principio universalmente accettato a livello internazionale

Il permesso deve insistere sul veicolo trattore,
ed in questo modo si intende autorizzato tutto il complesso veicolare

È quindi possibile che, all'interno degli accordi bilaterali,
i due Paesi prevedano la possibilità di permettere al vettore di uno dei due Paesi
di trainare il s/r immatricolato nell'altro Paese contraente,
esclusivamente nell'ambito di trasporti bilaterali

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Sembra consentire il traino alternato di s/r immatricolati fuori dall'UE
da parte di trattori UE

Non c'è tuttavia un'interpretazione codificata della Commissione UE:
permane quindi un'incertezza con riguardo all'effettuazione di trasporti "Paesi terzi"
sulla base di Accordi bilaterali dei singoli Stati membri e Paesi non-UE

Tale interpretazione ha un senso se si considera la UE come un unico territorio
e presuppone un unico Accordo UE/Paese terzo,
che oggi esiste solamente con la Svizzera

VANTAGGI

L'agganciamento misto
può essere una risorsa
per l'impresa italiana che:

- **opera nei traffici internazionali**
  L'utilizzo dell'agganciamento misto consente di abbattere i costi del trasporto, mediante il ricorso al trazionista estero che ha un costo minore rispetto a quello italiano

- **dispone di una o più filiali in altri Paesi UE a ridotto costo di manodopera**
  In tal modo si possono creare sinergie tra imprese dello stesso gruppo

- **ha un elevato numero di s/r e ricorre al trazionismo estero**

SVANTAGGI

L'agganciamento misto
non è conveniente
per l'impresa italiana che:

- **non dispone di sedi distaccate in Paesi neocomunitari**
- **non dispone di s/r eccedenti i trattori**
- **effettua trasporti internazionali con autisti assunti in Italia**
- **subisce la concorrenza da parte delle imprese italiane che operano sulle stesse relazioni di traffico e che sono più competitive per l'utilizzo di conducenti a costo ridotto**

DIVIETI DI CIRCOLAZIONE

Paesi UE e Paesi non-UE

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

Non esistono norme comunitarie nè internazionali
in materia di divieti di circolazione per i veicoli commerciali

Non esistono linee guida
per la redazione dei calendari nazionali di divieto,
che stabiliscano criteri di base e regimi di deroghe

Ciascun Paese decide in piena autonomia
se introdurre o meno un calendario di divieti di circolazione
sul proprio territorio!

A ciò si aggiunga che spesso sono gli Enti locali a legiferare in materia,
Prevedendo autonomi divieti che si aggiungono a quelli nazionali

Nel mercato unico europeo,
caratterizzato da un trasporto estremamente regolamentato,
appare grave la mancanza di armonizzazione tra i divieti di circolazione vigenti nei Paesi membri

Questa è la conseguenza del contrasto tra Paesi periferici e centrali dell'UE:
chi vorrebbe circolare sempre contro chi vorrebbe imporre divieti

PAESI DELL'ARCO ALPINO

Impongono forti restrizioni al transito dei veicoli stradali

AUSTRIA

- Divieto notturno permanente
- Divieto settoriale
- Divieto basato sulla classe Euro dei veicoli

FRANCIA

Divieti ai valichi del Monginevro e Colle della Maddalena,
per indirizzare il traffico nei trafori a pagamento (Monte Bianco e Frejus)

SVIZZERA

Divieto notturno permanente

PAESI NON-UE SENZA DIVIETI

- Albania
- Armenia
- Azerbaijan
- Bielorussia
- Bosnia-Erzegovina
- Federazione Russa
- Georgia
- Giordania
- Iran
- Israele
- Kazakistan
- Kirghizistan
- Kosovo
- Macedonia
- Marocco
- Moldavia
- Montenegro
- Serbia
- Tagikistan
- Tunisia
- Turchia
- Turkmenistan
- Ucraina
- Uzbekistan

PAESI UE CON DIVIETI

- Austria
- Bulgaria
- Croazia
- Francia
- Germania
- Grecia
- Italia
- Lussemburgo
- Polonia
- Portogallo
- Rep. Ceca
- Rep. Slovacca
- Romania
- Slovenia
- Spagna
- Svizzera
- Ungheria

PAESI UE SENZA DIVIETI

- Belgio
- Cipro
- Danimarca
- Estonia
- Finlandia
- Irlanda
- Lettonia
- Lituania
- Norvegia
- Paesi Bassi
- Regno Unito
- Svezia

PEDAGGI E DIRITTI DI UTENZA

Utilizzo delle infrastrutture in Europa

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

DIRETTIVA 2006/38/CEE

Direttiva “Eurobollo”

Recepita in Italia dal D.Lgs. n. 7/2010

Consente agli Stati membri di applicare
pedaggi o diritti di utenza per l’utilizzo delle strade,
sia di quelle facenti parte della rete TEN-T,
sia di quelle parallele ovvero in diretta concorrenza con esse

Si applica a:
- TASSE AUTOMOBILISTICHE
- PEDAGGI
- DIRITTI DI UTENZA

imposti agli autoveicoli adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada con massa complessiva pari o superiore a 12 t

TASSE AUTOMOBILISTICHE

La direttiva “Eurobollo” definisce
quali sono le tasse da applicare nei singoli Paesi,
lasciando agli stessi la facoltà di stabilire le procedure di riscossione

➡ *Principio: le tasse sono riscosse*
dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo

PEDAGGI E DIRITTI DI UTENZA

La direttiva “Eurobollo” stabilisce le condizioni per introdurre o mantenere pedaggi o diritti di utenza:

- Riscossione limitata esclusivamente all’utilizzo di autostrade, strade analoghe, ponti, gallerie e valichi di montagna
- Principio di non discriminazione in base alla nazionalità del vettore ovvero in base all’origine o alla destinazione del trasporto
- Riesame aliquote massime dei diritti di utenza ogni 2 anni
- Principio di proporzionalità dei diritti di utenza in funzione della durata dell’utilizzo dell’infrastruttura (“Vignetta”)
- Possibilità di differenziare le aliquote in funzione delle classi Euro dei veicoli e/o dell’ora della giornata

PEDAGGI E DIRITTI DI UTENZA

Oltre alle tasse previste dalla direttiva "Eurobollo", gli Stati membri possono applicare:

- Tasse o diritti riscossi all'atto di immatricolazione del veicolo oppure su veicoli di peso o dimensioni eccezionali
- Tariffe di parcheggio e diritti specifici relativi alla circolazione urbana
- Diritti destinati a combattere la congestione stradale

Non possono essere imposti cumulativamente pedaggi e diritti di utenza per una determinata categoria di veicoli, per l'utilizzo di uno stesso tratto di strada

MA possono essere applicati pedaggi per ponti, gallerie e valichi montani su reti in cui sono riscossi diritti di utenza

PEDAGGI E DIRITTI DI UTENZA

I pedaggi possono essere differenziati in funzione di:

- Tipo di veicolo
- Categoria di emissioni (classe Euro)
- Danno causato alle strade
- Luogo, tempo e livello di congestione

→ *Principio comunitario: "chi utilizza paga, chi inquina paga"*

Agli utenti abituali (come i trasportatori)
possono essere concessi sconti o riduzioni a condizione che:

a) siano inseriti in una struttura tariffaria lineare, proporzionata e non discriminatoria
b) non comportino costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati
c) l'importo dello sconto non superi sulla rete TEN-T il 13% del pedaggio pagato

Qualora pedaggi e diritti siano riscossi mediante OBU *(On board units)*,
le stesse debbono assicurare l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio nella UE

CARNET TIR

Procedure doganali agevolate nei trasporti internazionali

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

CARNET TIR

DOCUMENTO DI CAUZIONE DEI DIRITTI DOGANALI
(utilizzabile nei paesi aderenti alla **convenzione Tir**)

CHE SCORTA IL VEICOLO DALLA DOGANA
DAL PAESE DI CARICO DELLE MERCI ATTRAVERSO LE VARIE FRONTIERE,
SENZA CHE IL VEICOLO SIA SOTTOPOSTO A VISITA DOGANALE,
FINO ALLA DOGANA DI DESTINAZIONE FINALE

- *Facilitano i trasporti internazionali di merci eseguiti con veicoli stradali o container, senza rottura di carico*
- *Semplificano gli obblighi doganali per il vettore che debba attraversare una o più frontiere esterne all'UE*
- *Evitano il pagamento di diritti doganali agli uffici doganali di transito*

IL RILASCIO DEI CARNET TIR IN ITALIA

L'ente gestore del sistema di trasporti in regime TIR
– *Transport International Routier* –
è l'**IRU** (Union Internationale des Transports Routiers)

In Italia, l'ente garante è **UnionCamere**,
presso cui è depositato il registro delle imprese abilitate,

Per iscriversi al **registro TIR** sono necessari:

- Residenza in Italia
- Iscrizione al registro delle imprese
- Iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e al REN
- Idoneità tecnica (veicoli di proprietà), morale e finanziaria
- Garanzia fideiussoria o assicurativa a favore di UnionCamere

PAESI ADERENTI ALLA CONVENZIONE TIR

Oltre ai 28 Paesi UE,
fanno parte della convenzione TIR i seguenti Stati:

- Albania
- Armenia
- Azerbaijan
- Bielorussia
- Bosnia-Erzegovina
- Macedonia
- Federazione Russa
- Georgia
- Giordania
- Iran
- Israele
- Kazakistan
- Kuwait
- Kirghizistan
- Libano
- Marocco
- Moldavia
- Mongolia
- Norvegia
- Siria
- Svizzera
- Tagikistan
- Tunisia
- Turchia
- Turkmenistan
- Ucraina
- Uzbekistan

REGIME SANZIONATORIO

Le tratte iniziali e terminali di un trasporto combinato
sono liberalizzate in ambito comunitario:
non sono soggette ad un limite temporale o numerico

In caso di superamento dei limiti indicati dalla Direttiva 92/106/CE
(eccessiva distanza dal porto o utilizzo di un terminal ferroviario diverso),
si applica l'**art. 46-bis della L. n. 298/1974**:

- Sanzione pecuniaria **da 5.000 a 15.000 euro**
- Sanzione accessoria del **fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi**
  (6 mesi in caso di reiterazione nel triennio)

LETTERA DI VETTURA C.M.R.

Convenzione sul trasporto internazionale stradale di merci

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

CMR

Convention des Marchandises par Route

Firmata a Ginevra il 19 maggio 1956

Si applica a tutti i contratti di trasporto di merci su strada a titolo oneroso a mezzo di veicoli isolati o accoppiati, sull'intero trasporto, a condizione che non vi sia rottura di carico, anche se una tratta avviene per mare, ferrovia, via navigabile o via aerea

La mancanza di irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudica l'esistenza nè la validità del contratto di trasporto, ma nella prassi la CMR è il documento utilizzato dai vettori

La lettera di vettura è compilata in 3 esemplari originali (mittente, vettore, destinatario della merce)

In caso di concorso di più vettori nell'esecuzione di un unico contratto di trasporto, ciascuno appone i propri dati sulla CMR

ANITA

Fino a prova contraria,
la lettera di vettura **fa fede delle condizioni del contratto e del ricevimento della merce** da parte del vettore e del destinatario

Se il destinatario non oppone contestazioni,
la merce si intende consegnata conformemente alle condizioni stabilite

Il vettore è responsabile della **perdita totale/parziale o avaria** prodottasi durante la fase del trasporto per causa a lui imputabile

In questo caso, il vettore è tenuto a pagare un'**indennità** calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui l'ha ricevuta, che non può però superare 8,33 DSP per ogni kg di peso lordo mancante

DSP Diritto speciale di prelievo, come definito dal Fondo monetario internazionale, (attualmente 8,33 DSP = circa 10 €)

I termini di prescrizione delle azioni di rivalsa sono stabiliti in **1 anno**

In caso di dolo o colpa il termine è di **3 anni**

Paesi aderenti alla Convenzione CMR			
Austria	Olanda	Bulgaria	Regno Unito
Italia	Lettonia	Lituania	Marocco
Moldavia	Norvegia	Portogallo	Rep. Ceca
Rep. Slovacca	Romania	Spagna	Tagikistan
Tunisia	Turkmenistan	Ungheria	Uzbekistan
Belgio	Polonia	Danimarca	Grecia
Francia	Svezia	Estonia	Iran
Germania	Svizzera	Russia	Irlanda
Bosnia E.	Croazia	Macedonia	Serbia
Lussemburgo	Bielorussia	Finlandia	Svizzera