

# Senato della Repubblica

## XIX Legislatura

### Fascicolo Iter

### **DDL S. 1228**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024

06/10/2024 - 08:08

# Indice

1. DDL S. 1228 - XIX Leg. ....	1
1.1. Dati generali ....	2
1.2. Testi ....	3
1.2.1. Testo DDL 1228 ....	4

## **1. DDL S. 1228 - XIX Leg.**

# 1.1. Dati generali

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## **1.2. Testi**

## 1.2.1. Testo DDL 1228

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 1228

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale** (TAJANI) di concerto con il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** (SALVINI) con il **Ministro dell'interno** (PIANTEDOSI) con il **Ministro della giustizia** (NORDIO) con il **Ministro delle imprese e del *made in Italy*** (URSO) e con il **Ministro dell'economia e delle finanze** (GIORGETTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 SETTEMBRE 2024

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024

Onorevoli Senatori. -

L'Accordo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Araba di Egitto in materia di autotrasporto internazionale si è reso necessario per regolamentare i trasporti su strada di veicoli per il trasporto di merci (solo rimorchi e semirimorchi) in relazione all'attivazione dell'esercizio di servizi marittimi c.d. *Roll on-roll off* fra Italia ed Egitto.

L'Accordo è ispirato, fin dall'inizio dei lavori, a precisi principi di sostenibilità ambientale con il ricorso al trasporto su nave dei soli veicoli rimorchiati, pertanto assume una natura ispirata ai principi dell'intermodalità e del trasporto combinato, laddove l'intermodalità rappresenta uno degli strumenti fondamentali per la sostenibilità dei trasporti.

L'Accordo rappresenta la fase conclusiva di un processo di negoziazione volto alla collaborazione tra le due Parti contraenti e fornisce il supporto normativo necessario per gli operatori del settore del trasporto che intendano intraprendere rapporti commerciali a mezzo del trasporto su strada tra i due Paesi, secondo il principio della reciprocità del trattamento.

Il trasporto su strada dovrà prevedere la trazione del veicolo rimorchiato solo con veicoli a motore (trattori stradali) immatricolati nel paese in cui avviene la circolazione.

I rimorchi e semirimorchi trasportati via mare verranno, pertanto, nei viaggi di destinazione Italia-Egitto e viceversa, trainati da operatori italiani (motrici con targa italiana) in Italia e da operatori egiziani in Egitto (motrici con targa egiziana).

L'Accordo regolerà il trasporto di merci su strada tra l'Italia e l'Egitto, contribuendo in modo sostanziale all'interscambio commerciale tra i due Paesi.

L'Accordo prevede l'istituzione di una Commissione Mista di cui fanno parte rappresentanti delle Amministrazioni delle due Parti contraenti, come previsto negli Accordi stipulati con altri Paesi. Tale istituzione rappresenta un punto fondamentale per la sua attuazione.

È stata prevista l'effettuazione delle riunioni in remoto per evitare oneri riferibili all'attuazione dell'accordo.

Si ricorda che un "*Conceptual paper*" era stato siglato al Cairo a fine 2019, poi inquadrato nella dovuta forma dell'Accordo bilaterale su cui si relaziona.

I punti essenziali e qualificanti del precedente condiviso documento tecnico e qui nell'Accordo sono sintetizzati di seguito:

- Avvio di un regime autorizzativo che permetta la sola circolazione di rimorchi e semirimorchi stradali trainati, in ciascuno dei due paesi, da trattori immatricolati dello stesso paese (evidente sicurezza della circolazione – sinergia fra gli operatori dei due Paesi – limitazione dei rischi di dumping sociale);
- Sostenibilità: trasporto su nave dei soli rimorchi e semirimorchi, di fatto quasi solo carico pagante, e non anche dei trattori stradali, a vantaggio delle minori immissioni nell'ambiente;
- Previsione del possibile utilizzo di tratti su ferrovia del percorso del viaggio terrestre dei mezzi stradali sbarcati o da imbarcare;
- Garanzia di revisione periodica annuale dei veicoli;
- Apertura di nuovi collegamenti fra Italia ed Egitto, al fine di facilitare scambi utili ai settori produttivi;



- Limitazioni al transito dei veicoli, previste anche su base unilaterale da parte di ciascun Paese sul proprio territorio. Ciò a difesa soprattutto per la parte italiana di specifici interessi ambientali (e.g. a difesa in aree di transito di valico alpino);
- Divieto di cabotaggio.

Particolare rilievo è stato dato alla sicurezza ed alla performance tecnica dei veicoli, anche **rimorchi** e semirimorchi, considerando la sicurezza uno dei cardini del principio più ampio della sostenibilità.

La parte egiziana ha chiesto, nel lungo corso del negoziato, di agevolare scambi di competenze e di *best practices* nel quadro della pianificazione di trasporti sicuri e sostenibili. I principi sono elencati in nove punti di preambolo all'inizio dell'Accordo.

L'**articolo 1** reca le definizioni di Autorità competenti, nonché quelle afferenti ai permessi, al transito, ed ai veicoli trainati oggetto dell'applicazione dell'Accordo.

L'**articolo 2** reca lo scopo dell'Accordo, ossia la facilitazione dei trasporti e del transito di beni sui territori sovrani di entrambe le Parti, e la cooperazione bilaterale in materia di trasporti. Il comma 4 reca infine la clausola d'invarianza finanziaria.

L'**articolo 3** descrive le modalità operative analizzando nel dettaglio la prassi di scambio annuale di permessi fra le due parti. Vengono declinate le tipologie di permesso, sia di transito che di circolazione, previste per l'operatività, in linea con la legislazione della Parte nella quale i rimorchi e semirimorchi dell'altra Parte debbono circolare ai sensi dell'Accordo. I citati permessi sono necessari sia qualora il trasporto nel territorio dell'altra Parte contraente avvenga su strada che su ferrovia.

L'**articolo 4** afferisce ai requisiti per l'assicurazione dei veicoli trainati, nel rispetto della legislazione della Parte in cui essi debbono circolare.

L'**articolo 5** stabilisce lo scambio di dati statistici tra le Parti.

L'**articolo 6** assicura il rispetto della legge nazionale applicabile rispettivamente ad entrambe le Parti nel territorio sovrano di ciascuna di esse, nonché, per la parte italiana, il rispetto degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea.

L'**articolo 7** afferisce alle condizioni per l'entrata nel territorio nazionale di ciascuna delle Parti dei veicoli trainati, e stabilisce l'assenza di restrizioni o di diritti doganali, per la circolazione ed il transito dei veicoli ed altresì per i pezzi di ricambio, nel rispetto della legislazione di ciascuna delle due Parti.

L'**articolo 8** reca la disciplina relativa all'applicazione della legislazione doganale e tributaria dello Stato di circolazione dei veicoli trainati, anche per quanto concerne eventuali pedaggi.

L'**articolo 9** elenca le funzioni della Commissione Mista su citata che stabilisce il numero e la tipologia dei permessi da rilasciare su base annuale, ne determina i contenuti, prende le misure volte a facilitare il trasporto di beni tra le due Parti ed esercita la vigilanza sul rispetto degli *standard* di sicurezza.

L'**articolo 10** reca la clausola di risoluzione amichevole delle controversie tra le Parti aventi ad oggetto l'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo.

L'**articolo 11 prevede**, a titolo precauzionale, che ciascuna Parte si riserva il diritto di sospendere temporaneamente le disposizioni del presente Accordo, per motivi di ordine e sicurezza pubblici.

L'**articolo 12** reca l'entrata in vigore, la modalità di emendamento e la durata dell'Accordo.





Relazione tecnica

L'Accordo regola i trasporti su strada di soli veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) per il trasporto di merci, tenendo conto dell'attivazione dell'esercizio di servizi marittimi c.d. *Roll on-roll off* fra porti di Italia ed Egitto, per gli operatori del settore del trasporto su strada tra i due Paesi, secondo il principio della reciprocità del trattamento.

L'**articolo 1** elenca le definizioni. Poiché la disposizione ha carattere ordinamentale, non comporta oneri finanziari a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 2** definisce lo scopo dell'Accordo, ossia la facilitazione dei trasporti e del transito di beni sui territori sovrani di entrambe le Parti, e la cooperazione bilaterale in materia di trasporti. Il comma 4 reca infine la clausola d'invarianza finanziaria.

L'**articolo 3** descrive le modalità operative di concessione delle varie tipologie di permesso, sia di transito che di circolazione, in linea con la legislazione delle rispettive Parti dell'Accordo. La disposizione ha carattere ordinamentale, e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 4** afferisce ai requisiti per l'assicurazione dei veicoli trainati, recando la condizione indispensabile del rispetto della legislazione della Parte nel cui territorio essi debbono circolare. Avendo carattere ordinamentale, la disposizione non comporta oneri finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 5** regola lo scambio di dati statistici tra le Parti. La disposizione ha carattere ordinamentale, e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 6** assicura il rispetto della legge nazionale applicabile rispettivamente ad entrambe le Parti nel territorio sovrano di ciascuna di esse, nonché, per la parte italiana, il rispetto degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea. Avendo carattere ordinamentale, la disposizione non comporta oneri finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 7** afferisce alle condizioni per l'entrata nel territorio nazionale di ciascuna delle Parti dei veicoli trainati, e stabilisce l'assenza di restrizioni o di diritti doganali, per la circolazione ed il transito dei veicoli ed altresì per i pezzi di ricambio, nel rispetto della legislazione di ciascuna delle due Parti e delle convenzioni internazionali in materia, tra cui la Convenzione internazionale sul traffico stradale fatta a Ginevra il 19 settembre 1949, cui l'Egitto ha aderito. L'articolo 7 del citato Accordo stabilisce che ciascuna Parte, in condizioni di reciprocità, consente l'ingresso nel proprio territorio ai veicoli rimorchiati immatricolati nel territorio dell'altra Parte "senza restrizioni e senza pretendere il pagamento di tasse e/o dazi doganali dovuti su di essi e sulle merci in transito".

L'**articolo 8** richiama espressamente l'applicazione della legislazione doganale e tributaria dello Stato di circolazione dei veicoli trainati, anche per quanto concerne eventuali pedaggi. Il medesimo articolo, al comma 1, dispone che "i vettori di ciascuna Parte sono soggetti alle norme fiscali, doganali e valutarie in vigore nel territorio della Parte in cui avviene il trasporto." Il tasso di cambio valuta per eventuali pagamenti relativi al servizio di trasporto, in base al dettato di cui al comma 2 dell'articolo 8, è il tasso di mercato applicabile al giorno dell'esecuzione del pagamento. La disciplina applicabile al caso di specie è contenuta nel Regolamento (UE) n. 952/2013 del



Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce il Codice Doganale dell'Unione (articoli da 250 a 253), nel Regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione (articoli da 204 a 238) e nel Regolamento di esecuzione (UE) n. 2447/2015 della Commissione (articoli 322 e 323). Ai sensi della citata normativa, i veicoli oggetto dell'Accordo in analisi, al momento del loro ingresso nel territorio dello Stato, sono vincolati al regime di "ammissione temporanea", che consente l'importazione temporanea di tali mezzi di trasporto in esonero totale o parziale dai diritti doganali (dazi all'importazione, IVA, altri oneri e misure di politica commerciale). Dal combinato disposto degli articoli 7 e 8 dell'Accordo in esame e delle richiamate norme unionali, pertanto, è possibile evincere l'assenza di effetti negativi di gettito relativamente agli aspetti doganali. Il comma 4 del medesimo articolo, che stabilisce che "i veicoli circolanti nel territorio dell'altro Stato sono soggetti al pagamento di una tassa di circolazione ridotta" non produce effetti finanziari negativi per l'erario italiano, in quanto i veicoli in mero transito non sono soggetti a tassa di circolazione.

L'**articolo 9** elenca le funzioni della Commissione Mista, quale organo di coordinamento e supervisione. La Commissione decide il numero e la tipologia dei permessi da rilasciare su base annuale, ne determina i contenuti, prende le misure volte a facilitare il trasporto di beni tra le due Parti ed esercita la vigilanza sul rispetto degli *standard* di sicurezza. Le riunioni annuali della Commissione Mista prevedono, in base al dettato dell'articolo, lo svolgimento a mezzo di connessione telematica "in remoto". L'applicazione del citato articolo non comporta, pertanto, oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 10** reca la clausola di risoluzione amichevole delle controversie tra le Parti aventi ad oggetto l'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo. Dato che non è previsto l'arbitrato come mezzo di risoluzione delle controversie, l'applicazione dell'articolo 10 non comporta oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 11** prevede la sospensione temporanea del presente Accordo, per motivi di ordine e sicurezza pubblici. La disposizione ha carattere ordinamentale, e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'**articolo 12** reca l'entrata in vigore, la modalità di emendamento e la durata dell'Accordo. La disposizione ha carattere ordinamentale, e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'applicazione dell'Accordo non comporta pertanto nuovi o maggiori oneri finanziari, in quanto le Parti svolgeranno le mansioni in esso elencate per garantirne l'applicazione con le risorse disponibili a legislazione vigente.





*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

**VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA**

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

*Salvatore J. [firma]*  
facente funzioni

23/08/2024



Analisi tecnico-normativa (ATN)

*\*2.1 Aspetti tecnico-normativi di diritto interno*

1. **Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.**
2. **Analisi del quadro normativo nazionale**

L'Accordo internazionale tra l'Italia e l'Egitto in materia di autotrasporto di merci costituirà la normativa fondamentale per la disciplina del trasporto su strada delle merci fra i due Paesi, mediante il trasferimento via mare di **solì veicoli rimorchiati**.

Tale soluzione, pur favorendo l'interscambio commerciale fra Italia ed Egitto, essendo riferita al solo inoltro/circolazione dei semirimorchi/rimorchi dell'altro paese contraente, ha aspetti positivi dal punto di vista ambientale, consentendo fra l'altro di limitare l'impatto della circolazione nel territorio nazionale di veicoli a motore immatricolati nell'altro paese e favorendo invece l'attività degli autotrasportatori nazionali che presteranno il servizio di spostamento dei veicoli rimorchiati sulla base di intese economiche con le imprese stabilite nell'altra parte contraente.

L'Accordo e la sua attuazione non necessitano di un intervento normativo di rango primario. Lo schema di Accordo in questione, per l'aspetto concernente il titolo autorizzativo fondamentale, prevede che i trasporti possono essere svolti con i veicoli rimorchiati in virtù di un'"autorizzazione" ("*permit*"), dettagliando poi nel testo normativo le autorizzazioni medesime con le facoltà di utilizzo che le stesse consentono, indicando le caratteristiche specifiche di esse [e.g. "*Destination permit*", che consente i carichi/scarichi nella relazione di traffico fra Italia ed Egitto e viceversa; "*Transit permit*", per il solo attraversamento del territorio; "*Special permit*", quale permesso di "uso singolo" (andata e ritorno), valido per un rimorchio o semirimorchio vuoto in ingresso].

Come ordinariamente accade nel caso della conclusione di accordi internazionali in materia di autotrasporto di merci, lo scambio fra i Paesi di documenti autorizzativi comunque denominati nella gergalità tecnica "permessi"/"permessi di transito"/"permessi speciali"/"autorizzazioni" per la circolazione su strada di veicoli per il trasporto di merci etc. (solo veicoli rimorchiati nel caso dell'accordo in parola) risponde a quanto previsto dall'art. 44 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

I permessi autorizzativi vengono appunto declinati, come in ogni accordo in materia, secondo le "specialità" della loro modalità operativa di utilizzo o limitazioni tecniche concordate.

La menzionata ultima disposizione, del resto, funziona quale norma di generico rinvio agli accordi internazionali in materia e consente alle imprese nazionali, aventi i requisiti di legge, di essere ammesse ad effettuare tale tipologia di trasporti alle condizioni e nei limiti (quindi anche il possesso della relativa autorizzazione internazionale) previsti dagli accordi medesimi (art. 44, comma 1), nonché alle imprese aventi sede all'estero, fra l'altro a condizione che siano fornite del titolo valido per effettuare il trasporto internazionale richiesto dagli accordi bilaterali o multilaterali in materia (art. 44., comma 2).

A fini di completezza si riporta appresso il testo del menzionato art. 44 della legge 6 giugno 1974, n. 298, nella versione in vigore:

*"Art. 44 - Trasporti internazionali*

*Le imprese aventi sede in Italia che siano titolari di autorizzazione o licenza per il trasporto, di cose, possono essere ammesse ad effettuare trasporti internazionali alle condizioni e nei limiti previsti dagli accordi*

*bilaterali o multilaterali' in materia e purché siano in possesso degli speciali requisiti a tale scopo prescritti dalle relative disposizioni.*

*Le imprese aventi sede all'estero sono ammesse ad effettuare sul territorio italiano i trasporti internazionali consentiti dalle norme vigenti nel Paese di origine ed a. condizione che siano fornite del titolo valido per effettuare il trasporto internazionale richiesto dagli accordi bilaterali o multilaterali. La mancanza, l'inefficacia o l'indebito uso del titolo richiesto, quando il fatto non costituisca più grave reato, sono soggetti alle sanzioni stabilite dalle disposizioni in materia. Costituisce comunque violazione ai sensi dell'articolo 46 la circolazione di veicoli immatricolati all'estero sprovvisti della prescritta autorizzazione al trasporto internazionale."*

L'Accordo non comporta oneri per lo svolgimento delle Commissioni Miste essendo previsto il loro svolgimento a mezzo di connessione telematica "in remoto".

---

### **3. Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti**

Per quanto di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non risulta che l'Accordo incida sulla normativa previgente.

**Per quanto riguarda gli articoli finanziario-doganali, contenuti nell'Accordo, gli stessi ricalcano nella sostanza analoghi articoli contenuti negli accordi già stipulati ed in vigore, con vari Paesi.**

---

### **4. Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali**

Il provvedimento in esame non presenta alcun problema di costituzionalità, essendo pienamente conforme all'art. 80 e 87 della Costituzione in tema di ratifica di trattati internazionali ed all'art. 117 in materia di riparto della potestà legislativa tra Stato, Regioni ed Enti locali.

#### **5. Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali**

L'intervento è pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, Regioni ed Enti locali, in quanto la materia dei rapporti internazionali rientra, ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato.

#### **6. Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118, primo comma, della Costituzione**

I principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'art. 118 della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, rispetto ai rapporti tra Stato, Regioni ed Enti locali, risulta rispettato il principio di sussidiarietà, in quanto l'obiettivo di istituire, regolare e sviluppare relazioni atte a facilitare i trasporti stradali tra Italia e Paesi non appartenenti all'Unione europea non è perseguibile attraverso interventi normativi adottati da Regioni o Enti locali.

#### **7. Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa**

L'intervento normativo non comporta alcun processo di rilegificazione, poiché si riferisce ad una materia (trattati internazionali) che ha sempre necessitato di ratifica legislativa. Nella materia oggetto dell'intervento normativo in esame non è configurabile il ricorso alla delegificazione, in quanto la ratifica dell'accordo con legge è prevista dall'art. 80 della Costituzione.

**8. Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter**

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

**9. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto**

Non risultano giudizi di costituzionalità pendenti sulla materia degli accordi aerei bilaterali o globali sottoscritti dall'Italia

**2.2 Contesto normativo comunitario e internazionale**

**1. Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.**

L'intervento normativo in oggetto è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario.

La conclusione di un accordo bilaterale sul trasporto stradale sui trasporti aerei con il Paese è inoltre un elemento importante nello sviluppo della politica estera dell'UE in materia ai fini dello sviluppo e del consolidamento della connettività tra i due paesi coinvolti. Non esistono infatti Accordi in materia di autotrasporto di merci fra l'Unione europea e l'Egitto, la normativa europea applicabile rinvia agli Accordi bilaterali; pertanto per l'effettuazione dei trasporti in questione e per assicurare il quadro giuridico di riferimento è necessaria la conclusione di un Accordo bilaterale in materia.

**2. Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risulta alcuna procedura d'infrazione in ordine al medesimo o analogo oggetto.

**3. Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**

L'intervento non presenta alcun profilo di incompatibilità rispetto ad obblighi internazionali.

**4. Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto**

La Corte di Giustizia dell'Unione europea ha dichiarato la legittimità degli accordi sui trasporti a competenza mista, escludendo quindi che la competenza dell'Unione Europea a sottoscrivere accordi con Paesi Terzi sia configurabile quale competenza esclusiva.

**5. Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto**

Sulla materia oggetto dell'intervento normativo non si riscontra una giurisprudenza creata dalla Corte Europea dei diritti dell'uomo, né vi sono giudizi pendenti.

**6. Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell'UE**

Non applicabile.

---

**2.3 Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo**

---

**1. Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Non si rilevano nuove definizioni normative.

**2. Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.**

Non ci sono nell'Accordo riferimenti normativi specificati.

**3. Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.**

Non occorre introdurre modificazioni ed integrazioni alle disposizioni vigenti.

**4. Individuazione di eventuali effetti abrogativi impliciti di disposizioni del progetto e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**

Nessuno.

**5. Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente**

---

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

**6. Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo**

Non risulta alcuna delega aperta sulla materia oggetto dell'intervento normativo.

**7. Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione**

Gli atti attuativi previsti dall'intervento normativo sono quelli consueti e non presentano profili problematici in ordine ai termini previsti per la loro adozione

**8. Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi**

L'Accordo non richiede la raccolta e l'elaborazione di dati statistici ulteriori rispetto a quelli normalmente trattati dai competenti uffici, e non si ritiene quindi necessario commissionare l'elaborazione di statistiche.

Dichiarazione di esclusione dell'AIR

Al Capo del Dipartimento  
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera d), del d.p.c.m. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente "Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba di Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a il Cairo il 22 gennaio 2024", non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 30/05/2024

Il Capo dell'Ufficio Legislativo

Min. Plen. Stefano Soliman



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli  
Affari Giuridici e Legislativi



## DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024.



Art. 2.

*(Ordine di esecuzione)*

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 12 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

*(Clausola di invarianza finanziaria)*

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dall'attuazione della presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 4.

*(Entrata in vigore)*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

2555681 25/01/2024 09:45:20 - Allegato Utente 3 (A03)

**Accordo**  
**tra**  
**il Governo della Repubblica Italiana**  
**e**  
**il Governo della Repubblica Araba d'Egitto**  
**sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati**  
**(rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo**

Il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto (di seguito congiuntamente "le Parti" e singolarmente "Parte");

**desiderosi** di promuovere relazioni amichevoli tra i due Paesi;

**disponibili** a promuovere la cooperazione e il partenariato tra le Parti ai sensi del presente Accordo per raggiungere quanto indicato negli ambiti seguenti e a scambiare conoscenze e informazioni non riservate e disponibili al pubblico:

- a) scambiare e condividere conoscenze e cooperare nel settore delle tecnologie del trasporto terrestre e delle politiche dei trasporti, dei prezzi dei servizi di trasporto merci;
- b) condividere informazioni e migliori pratiche per lo sviluppo di piani di sicurezza stradale e di strategie di intervento per la sicurezza stradale, nonché per sviluppare le attività volte a ridurre la mortalità e i feriti derivanti da incidenti stradali;
- c) scambiare rapporti analitici, pubblicazioni, materiale tecnico, servizi di esperti e informazioni relative alle finalità del presente Accordo;
- d) condividere le migliori pratiche sulla tracciabilità dei camion e sui metodi di trasporto;
- e) potenziare lo scambio di programmi e di pratiche riferite alla formazione dei conducenti secondo gli standard e internazionali;
- f) promuovere e condividere le conoscenze riferite alla creazione di centri di ispezione tecnica ed ai metodi di riabilitazione dei camion al fine di mantenere l'aggiornamento con gli standard e le normative internazionali;
- g) scambiare competenze sul rispetto e sull'adozione delle convenzioni internazionali nel settore dei trasporti terrestri, come l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) stipulato a Ginevra il 1° luglio 1970 e l'Accordo relativo al Trasporto internazionale su strada di merci pericolose (ADR) stipulato a Ginevra il 30 settembre 1957;
- h) condividere informazioni sulle nuove tendenze nella creazione e gestione dei piani di circolazione, delle reti logistiche e delle relative piattaforme informative;
- i) scambiare competenze in materia di rafforzamento delle capacità e formazione, visite in loco, workshop e seminari.

Disponibili ad organizzare ed agevolare, secondo i reciproci interessi, il trasporto di merci tra i due Paesi mediante veicoli stradali trainati (rimorchi e semirimorchi), utilizzando servizi Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), nonché il transito attraverso rispettivi territori per raggiungere un altro Paese

hanno convenuto quanto segue:

1



## Articolo 1 Definizioni

Ai fini del presente Accordo, le seguenti espressioni avranno il significato loro attribuito:

### A) "Autorità Competenti":

1. Le Autorità delle Parti responsabili dell'attuazione del presente Accordo, che sono:

- per il Governo della Repubblica Italiana: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- per il Governo della Repubblica Araba d'Egitto: Land Transport Regulatory Authority (LTRA), Ministero dei Trasporti;

B) "**autorizzazione**": un documento rilasciato dall'Autorità competente di una Parte che conferisce il diritto di effettuare trasporti internazionali su strada nel territorio di quella Parte da parte di un vettore con sede nel territorio dell'altra Parte contraente. L'autorizzazione può essere rilasciata per "uso singolo" (andata e ritorno) oppure, se concordato da entrambe le Parti, con "validità annuale"<sup>1</sup>;

C) "**transito**": trasporto attraverso i rispettivi territori delle Parti, con destinazione in un Paese terzo, senza carico o scarico di merci nei territori delle Parti;

D) "**autorizzazione di transito**": un documento rilasciato dall'Autorità competente di una Parte che conferisce il diritto di effettuare trasporti internazionali su strada attraverso il territorio di quella Parte da parte di un vettore con sede nel territorio dell'altra Parte. L'autorizzazione può essere rilasciata ad "uso singolo" (andata e ritorno) oppure, se concordato da entrambe le parti, con "validità annuale"<sup>2</sup>;

E) "**viaggio di andata e ritorno**": il viaggio di andata dei veicoli rimorchiati dal territorio della Parte dove sono immatricolati verso uno o più luoghi nel territorio dell'altra Parte e il viaggio di ritorno verso il territorio dell'altra Parte dove sono immatricolati;

F) "**vettori**": le società proprietarie dei veicoli rimorchiati;

G) "**veicoli rimorchiati**": rimorchi o semirimorchi immatricolati nel territorio della Parte in cui ha sede il trasportatore.

## Articolo 2 Disposizioni preliminari (Scopo)

1. Il presente Accordo costituisce un meccanismo di cooperazione tra le parti e non viola alcun accordo internazionale valido concluso da una delle parti nel settore dei trasporti terrestri.

2. I vettori di una Parte hanno il diritto di prestare servizi di trasporto di merci, con destinazione o in transito nel territorio dell'altra Parte, esclusivamente con veicoli rimorchiati, utilizzando servizi Ro-Ro. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato ad un accordo formale sottoscritto dalle imprese di autotrasporto egiziana e italiana, da inviare all'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione, assicurando il regolare trasporto del

<sup>1</sup> L'autorizzazione con validità annuale dovrebbe facilitare la creazione di un partenariato stabile tra gli operatori

<sup>2</sup> L'autorizzazione con validità annuale dovrebbe facilitare la creazione di un partenariato stabile tra gli operatori



rimorchio o semirimorchio nell'altro Stato;<sup>3</sup>

3. Il trasporto di merci tra i territori delle Parti e in transito attraverso i rispettivi territori sarà regolato dalle rispettive leggi pertinenti relative all'ingresso e alla permanenza dei veicoli rimorchiati nel territorio di ciascuna Parte.
4. L'attuazione del presente Accordo non comporterà alcuna spesa per le Parti, né comporterà alcun costo sui bilanci degli Stati.

### **Articolo 3** **Trasporto di merci**

1. Dopo o prima di un viaggio su una nave Ro-Ro, il trasporto terrestre di un veicolo rimorchiato nel territorio dell'altra Parte deve essere autorizzato dalla propria Autorità competente con una autorizzazione valida ai fini della circolazione in detto territorio. Tutte le autorizzazioni sono valide per un unico viaggio di andata e ritorno; previa intesa di entrambe le Parti possono essere rilasciate anche autorizzazioni con validità annuale.
2. Le predette autorizzazioni saranno scambiate tra le competenti Autorità delle Parti entro l'inizio dell'anno. Una volta ricevuti i nulla osta dall'altra Parte ciascuna Autorità competente assegnerà le autorizzazioni ai vettori. L'autorizzazione assegnata ad una determinata azienda non può essere trasferita ad altra azienda.
3. Le autorizzazioni e gli altri documenti richiesti ai sensi del presente Accordo dovranno essere conservati a bordo dei veicoli rimorchiati e dovranno essere esibite su richiesta delle Autorità ispettive di ciascuna Parte al fine di permettere di sbarcare i veicoli rimorchiati e di trainarli, con un trattore stradale, dai porti di sbarco alla destinazione finale e viceversa.
4. I pesi, le dimensioni e gli altri requisiti dei veicoli rimorchiati utilizzati per il trasporto stradale internazionale ai sensi del presente Accordo, compreso il carico per asse, devono essere conformi alle leggi e ai regolamenti vigenti nella Parte in cui ha luogo il trasporto.
5. Le date previste di ingresso e di partenza sono specificate nell'autorizzazione da parte dell'operatore.
6. Altri documenti, oltre alla predetta autorizzazione ed alla carta di circolazione nazionale, dovranno comprovare la conformità del veicolo ai migliori standard internazionali di costruzione e sicurezza e dell'apposito controllo tecnico annuale.
7. L'autorizzazione di circolazione è necessaria anche se il veicolo rimorchiato viene trasportato su un vagone ferroviario per una parte del viaggio dopo e/o prima di un viaggio su strada.
8. Il transito attraverso i territori delle Parti sarà altresì autorizzato dalle Autorità competenti con specifica autorizzazione di transito.

<sup>3</sup> Tale disposizione è introdotta per garantire il regolare svolgimento del servizio.



9. Non è consentito il trasporto interno - vale a dire il trasferimento di merci da un luogo ad un altro tramite una strada di comunicazione e mediante l'uso di un veicolo o mezzo di trasporto - nel territorio dell'altra Parte mediante veicoli rimorchiati. Non è consentito il trasporto con partenza dal territorio dell'altra Parte verso un Paese terzo e viceversa.
10. Lo scambio delle autorizzazioni tra le Parti è gratuita. I trasportatori saranno soggetti ad agevolazioni per le infrastrutture utilizzate nel territorio dell'altra Parte quali strade, ponti e tunnel, in base ai servizi prestati.
11. Il numero di autorizzazioni scambiate tra le Autorità competenti sarà concordato annualmente dalle Parti nel corso della riunione della Commissione Mista di cui al successivo articolo 9 tenendo conto delle esigenze di riduzione della congestione della rete stradale, di limitazione dell'impatto ambientale e considerando anche altri motivi di interesse nazionale.
12. Una autorizzazione di destinazione è valida per un viaggio che ha origine nel territorio di una delle Parti e termina nel territorio dell'altra Parte e viceversa. Mentre si trova nel territorio dell'altra Parte, il veicolo sarà trainato da un trattore stradale immatricolato in quel Paese. Il numero di autorizzazioni di destinazione annuali scambiati dalle Parti è stabilito dalla Commissione Mista.
13. Una autorizzazione di transito è valida per il transito di un veicolo rimorchiato attraverso il territorio dell'altra Parte; il numero di autorizzazioni di transito annuali scambiati dalle Parti è concordato dalla Commissione Mista.
14. Ciascuna Parte può decidere autonomamente di limitare il numero di autorizzazioni per il trasporto di veicoli "in transito" sul proprio territorio.
15. Il trasporto di merci, l'ingresso, la circolazione e la permanenza di veicoli nel territorio dell'altra Parte possono essere soggetti a condizioni, ispezioni e precauzioni speciali, qualora necessario per ragioni di sicurezza.
16. Le autorizzazioni hanno validità annuale e hanno scadenza alla fine del primo mese dell'anno successivo alla data di rilascio.
17. Le autorizzazioni consentono l'ingresso e l'uscita esclusivamente di un veicolo rimorchiato carico. La circolazione di un veicolo rimorchiato vuoto sarà consentita sia durante il viaggio di ritorno, dopo lo scarico delle merci, sia previo rilascio di una "Autorizzazione speciale" rilasciato dall'Autorità competente dell'altra Parte, come concordato durante la riunione della Commissione Mista di cui al successivo articolo 9.



#### **Articolo 4** **Requisiti assicurativi**

Le condizioni della polizza assicurativa dovranno essere conformi alle leggi vigenti nel territorio della Parte in cui avviene il trasporto.

#### **Articolo 5** **Statistiche**

Le Parti individuano congiuntamente i dati statistici che dovranno essere scambiati tra le Autorità competenti.

#### **Articolo 6** **Diritto applicabile**

1. Il presente Accordo sarà attuato nel rispetto della legislazione egiziana e italiana, nonché del diritto internazionale applicabile e, per quanto riguarda la Parte italiana, degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea.
2. I trasportatori dei veicoli dovranno rispettare la normativa in materia di circolazione stradale e di trasporto in vigore nel territorio di ciascuna Parte.
3. In caso di violazione delle predette norme, le Parti si assisteranno reciprocamente, collaboreranno strettamente e si scambieranno informazioni in merito ai provvedimenti adottati dalle Autorità competenti in relazione a tali violazioni.

#### **Articolo 7** **Tasse doganali e pezzi di ricambio**

1. Ciascuna Parte consentirà l'ingresso nel proprio territorio ai veicoli rimorchiati immatricolati nel territorio dell'altra Parte, senza restrizioni e senza pretendere il pagamento di tasse e/o dazi doganali dovuti su di essi e sulle merci in transito, a condizione che le garanzie doganali accettate siano efficaci fino alla riesportazione.
2. È consentito importare pezzi di ricambio di veicoli rimorchiati allo scopo di sostituire le parti danneggiate in caso di guasto del veicolo rimorchiato nel territorio di una delle Parti. Tali articoli saranno soggetti alle leggi, ai regolamenti e alle istruzioni vigenti in ciascun Paese.
3. All'arrivo nell'altro Paese, ai rimorchi ed i semirimorchi sarà applicata una targa temporanea, che verrà installata e disinstallata nell'area dedicata alla linea Ro-Ro, previo pagamento di una somma concordata tra le Parti.



### **Articolo 8** **Fatture e pagamenti**

1. I vettori di ciascuna Parte sono soggetti alle norme fiscali, doganali e valutarie in vigore nel territorio della Parte in cui avviene il trasporto.
2. Tutti i pagamenti relativi ai servizi di trasporto eseguiti ai sensi del presente Accordo saranno effettuati in valuta liberamente convertibile al tasso di cambio del mercato del giorno della loro esecuzione.
3. I servizi di trasporto eseguiti ai sensi del presente Accordo sono soggetti ai normali pedaggi e ad eventuali costi imposti nei territori di ciascuna Parte.
4. I veicoli circolanti nel territorio dell'altro Stato sono soggetti al pagamento di una tassa di circolazione ridotta. Tutte le tasse sono applicate secondo le leggi in vigore nel territorio di ciascuna Parte e a condizione di reciprocità.

### **Articolo 9** **Commissione Mista**

1. Ai fini dell'attuazione e dell'implementazione del presente Accordo, le Parti istituiscono una Commissione Mista composta da rappresentanti nominati dalle competenti Autorità. La Commissione Mista si riunirà tramite videoconferenza ogni volta che una delle parti lo richieda. Oltre agli altri compiti menzionati negli articoli precedenti, la Commissione Mista ha il compito di:
  - a. concordare il numero di autorizzazioni da scambiare annualmente tra le Parti e determinare gli eventuali requisiti per l'esenzione dall'autorizzazione;
  - b. predisporre il modulo di autorizzazione e determinare le modalità di rilascio e/o scambio delle autorizzazioni. La Commissione Mista può introdurre un sistema di autorizzazioni dematerializzate;
  - c. discutere delle problematiche e delle questioni che potrebbero sorgere a seguito dell'applicazione del presente Accordo;
  - d. adottare misure adeguate per facilitare e promuovere lo sviluppo del trasporto Ro-Ro tra i due Paesi;
  - e. sovrintendere su tutta l'attività di trasporto, con particolare attenzione al rispetto delle norme di sicurezza, anche adottando misure di emergenza a seguito della presentazione di un reclamo da parte di una delle Parti.
2. La Commissione Mista può inoltre proporre adeguamenti alle agevolazioni fiscali disciplinate dalle legislazioni nazionali delle Parti sulla base del principio di reciprocità.
3. Al di fuori delle riunioni ufficiali della Commissione Mista, le Autorità Competenti, in



conformità del ruolo della Commissione Mista, possono discutere e adottare adeguamenti temporanei.

**Articolo 10**  
**Risoluzione delle controversie**

Eventuali controversie relative all'interpretazione e/o all'attuazione del presente Accordo saranno risolte amichevolmente attraverso consultazioni e negoziazioni dirette tra le Parti.

**Articolo 11**  
**Sospensione temporanea**

Ciascuna Parte potrà sospendere temporaneamente l'applicazione del presente Accordo, esclusivamente per motivi di ordine e sicurezza pubblica, dandone comunicazione all'altra Parte entro i successivi trenta giorni.

**Articolo 12**  
**Entrata in vigore**

1. Il presente Accordo entrerà in vigore trenta giorni dopo il ricevimento dell'ultima delle due notifiche scritte, con le quali le Parti si saranno reciprocamente comunicate, attraverso i canali diplomatici, l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne per la sua entrata in vigore.
2. Il presente Accordo è valido per un periodo di tre anni e si rinnova automaticamente per periodi analoghi, a meno che una delle Parti non comunichi all'altra, per iscritto e attraverso i canali diplomatici, almeno tre mesi prima della data di scadenza prevista, la propria intenzione di terminarlo.
3. Il presente Accordo può essere modificato previo consenso scritto delle Parti. L'Accordo modificativo entra in vigore seguendo la stessa procedura prevista al comma 1.

In fede di ciò, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Il Cairo, il 22 gennaio 2024, in due originali, ciascuno in lingua italiana, araba e inglese, tutti i testi facenti ugualmente fede. In caso di divergenza prevarrà il testo in inglese.

Per il Governo della  
Repubblica Italiana

S.E. Michele Quaroni

Per il Governo della  
Repubblica Araba d'Egitto

S.E. Kamel al-Wazir





2555681 25/01/2024 09:45:20 - Allegato Utente 4 (A04)

**Agreement**  
**between**  
**the Government of the Italian Republic**  
**and**  
**the Government of the Arab Republic of Egypt**  
**on International Transport of Goods by towed road vehicles (trailers and**  
**semitrailers), using Ro-Ro services**

The Government of the Italian Republic and the Government of the Arab Republic of Egypt (hereinafter jointly referred to as "the Parties" and individually as a "Party");

**desiring** to promote friendly relations between the two Countries;

**willing** to promote cooperation and partnership between the Parties under this Agreement to achieve the following fields and exchange publicly available knowledge and non-confidential information:

- a) exchange and share knowledge and cooperate in the area of land transportation technologies and transport policies, pricing of freight transport services;
- b) share information and best practices for developing road safety plans and road safety intervention strategies, and outreach activities aimed at reducing deaths and injuries resulting from road accidents;
- c) exchange analytical reports, publications, technical materials, expert services and information related to the purposes of this Agreement;
- d) share best practices on trucks tracing and trucking methods;
- e) enhance the exchange curricula and practices in training drivers compliant with international standards;
- f) promote and share knowledge in the creation of technical inspection centers and rehabilitation methods for trucks to keep up with the international standards and regulations;
- g) exchange expertise on compliance and adoption of international conventions in the field of land transport, such as the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport AETR done at Geneva on the 1<sup>st</sup> of July 1970 and the Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) done at Geneva on 30 September 1957;
- h) share information about the new trend in creating and managing of circulation plans, logistics networks and related information platforms;
- i) exchange expertise on capacity building and training, site visits, workshops and seminars.

Willing to organize and facilitate, according to their mutual interests, the transport of goods between the two Countries by towed road vehicles (trailers and semitrailers), using Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) services, as well as transit through their respective territories to reach another Country

have agreed as follows:



## Article 1 Definitions

For the purpose of the present Agreement, the following expressions shall have the meanings assigned to them:

### A) "Competent Authorities":

1. The Authorities of the Parties responsible for the enforcement of this Agreement, which are:

- for the Government of the Italian Republic: Ministry of Infrastructure and Transport;
- for the Government of the Arab Republic of Egypt: Land Transport Regulatory Authority (LTRA), Ministry of transport;

B) "**permit**": a document issued by the competent Authority of one Party granting the right to undertake international road transport in the territory of that Party by a carrier based in the territory of the other contracted Party. The Permit can be issued for "single use" (round trip) or, if agreed by both Parties, with "annual validity";<sup>1</sup>

C) "**transit**": transport through the respective territories of the Parties, with destination to a third country, without loading or unloading of freight in the territories of the Parties;

D) "**transit permit**": a document issued by the competent Authority of one Party granting the right to undertake international road transport through the territory of that Party by a carrier based in the territory of the other Party. The Permit can be issued for "single use" (round trip) or, if agreed by both parties, with "annual validity";<sup>2</sup>

E) "**round trip**": the outward journey of towed vehicles from the territory of the Party where they are registered to one or more places in the territory of the other Party and their return journey to the territory of the other Party where they are registered;

F) "**carriers**": the companies that own the towed vehicles;

G) "**towed vehicles**": trailers or semitrailers registered in the territory of the Party where the carrier is based.

## Article 2 Preliminary provisions (Purpose)

1. This Agreement constitutes a mechanism for cooperation between the Parties, and does not contravene any applicable international Agreement concluded by one of the Parties in the field of land transport.
2. The carriers of one Party have the right to provide transport services of goods, with destination to or in transit through the territory of the other Party, only with towed vehicles, using Ro-Ro services. The issuing of the permit is subject to a formal arrangement signed by the Egyptian and Italian road haulage companies, to be sent to the authority responsible for issuing the permit, ensuring the regular transport of

<sup>1</sup> The permit with annual validity should facilitate the creation of a stable partnership between the operators.

<sup>2</sup> The permit with annual validity should facilitate the creation of a stable partnership between the operators.



the trailer or semi-trailer in the other State;<sup>3</sup>

3. Transport of goods between the territories of the Parties, and in transit through their respective territories, shall be regulated by the respective relevant laws regarding the entry and the stay of towed vehicle in the territory of each Party.
4. The implementation of this Agreement shall not entail any expenses for the Parties, nor shall it involve any costs on their State budgets.

### Article 3

#### Transport of goods

1. After or before a trip on a Ro-Ro vessel, land transport of a towed vehicle in the territory of the other Party shall be authorized by its competent Authority with a permit valid for circulation purposes in that territory. All permits are valid for a single round trip; if agreed by both Parties, permits with annual validity can be issued as well.
2. The aforementioned permits shall be exchanged between the competent Authorities of the Parties before the beginning of the year. Once received the permits from the other Party, each competent Authority shall assign authorizations to the carriers. The authorization assigned to a specific company cannot be transferred to another company.
3. The permits and the other documents required under this Agreement shall be kept onboard the towed vehicles and shall be shown on request of the inspecting Authorities of each Party in order to be allowed to disembark the towed vehicles and tow them with a road tractor operating from the ports of disembark to the final destination and vice versa.
4. Weights, dimensions and other requirements of the towed vehicles used for international road transport under this Agreement, including axle load, shall be in compliance with the laws and regulations applicable in the Party in which the transport takes place.
5. The expected dates of entry and departure shall be specified in the permit by the operator.
6. Other documents, in addition to the aforementioned permit and to the national vehicle registration certificate, shall provide proof of compliance of the vehicle with the best international construction and safety standards and of the appropriate annual roadworthiness test.
7. The road permit is also required if the towed vehicle is carried on a rail wagon for part of the trip after and/or before a road trip.
8. Transit through the territories of the Parties shall be also authorized by the competent Authorities with a specific transit permit.

---

<sup>3</sup> This provision is introduced to guarantee the regular execution of the service.



9. Domestic transport - namely transfer of goods from one place to another via a communication road and by use of a vehicle or means of transport - in the territory of the other Party by towed vehicles is not allowed. Transport starting from the territory of the other Party towards a third Country, and vice versa, is not allowed.
10. The exchange of permits between the Parties is free of any charge. The carriers shall be subject to allowances for the facilities used in the territory of the other Party such as roads, bridges and tunnels, according to the services performed.
11. The number of permits exchanged between the competent Authorities shall be yearly agreed by the Parties, during the Joint Committee meeting referred to in Article 9 below, taking into account the needs of reducing the congestion of the road network, limiting the environmental impact and considering also other reasons of national interests.
12. A destination permit is valid for a trip originating in the territory of one of the Parties terminating in the territory of the other Party and vice versa. While in the territory of the other Party, the vehicle shall be towed by a road tractor registered in that Country. The number of annual destination permits exchanged by Parties is established by the Joint Committee.
13. A transit permit is valid for transit of a towed vehicle through the territory of the other Party; the number of annual transit permits exchanged by Parties is agreed on by the Joint Committee.
14. Each Party may decide independently to limit the number of permits for transport by vehicles "in transit" through its territory.
15. Transport of goods, entry, circulation and stay of vehicles in the territory of the other Party, may be subject to special conditions, inspections and precautions, if necessary for safety and security reasons.
16. Permits are valid for one year and their validity expires at the end of the first month of the year following the date of issue.
17. Permits allow the entry and the exit of a loaded towed vehicle only. The circulation of an empty towed vehicle shall be permitted either on the return trip, after discharge of the load, or under the emission of a 'Special Permit' issued by the competent Authority of the other Party, as agreed during the Joint Committee meeting referred to in Article 9 below.

#### **Article 4 Insurance Requirements**

The insurance policy conditions shall comply with the laws in force in the territory of the Party in which the transport takes place.

#### **Article 5 Statistics**

The Parties shall jointly identify the statistical data that shall be exchanged between the



competent Authorities.

**Article 6**  
**Applicable**  
**law**

1. This Agreement shall be implemented in accordance with the Egyptian and Italian legislations, as well as applicable international law and, as for the Italian Party, the obligations arising from Italy's membership of the European Union.
2. The carriers of the vehicles shall comply with the regulations regarding road traffic and transport in force in the territory of each Party.
3. In the event of any violation of the abovementioned regulations, the Parties shall assist each other, cooperate closely and exchange information with regards to the measures adopted by the competent Authorities in relation to such violations.

**Article 7**  
**Customs Fees and Spare parts**

1. Each Party shall allow the entry into its territory to the towed vehicles registered in the territory of the other Party, without restrictions and without claiming payment of taxes and/or customs duties due on them and on goods in transit, provided that the accepted customs guarantees are effective until re-export
2. It is permitted to import spare parts of towed vehicles for the purpose of replacing damaged parts in the event of a towed vehicle failure in the territory of one of the Parties. These items shall be subject to the laws, regulations and instructions in force in each Country.
3. When arriving in the other Country, trailers and semi-trailers shall have a temporary license plate applied to them, which will be installed and uninstalled in the area dedicated to the Ro-Ro line, upon payment of a sum agreed upon between the Parties.

**Article 8**  
**Invoices and payments**

1. The carriers of each Party are subject to taxes, customs and currency rules in force in the territory of the Party in which transport takes place.
2. All the payments related to the transportation services performed under this Agreement shall be made in freely convertible currency at the market exchange rate of the day of their execution.
3. Transportation services performed under this Agreement are subject to the normal tolls and any costs levied in the territories of each Party.
4. Vehicles circulating in the territory of the other Country shall be subject to the payment of

5



a reduced road tax. All taxes are applied according to the laws in force in the territory of each Party and under condition of reciprocity.

#### **Article 9**

##### **Joint Committee**

1. In order to enforce and implement this Agreement, the Parties shall establish a Joint Committee composed by the representatives appointed by the competent Authorities. The Joint Committee will convene via remote videoconference whenever requested by one Party. In addition to the other tasks mentioned in the previous articles, the Joint Committee shall be responsible for:
  - a. agreeing on the number of permits to be exchanged yearly between the Parties and determining any requirements for the authorization's exemption;
  - b. drafting the authorization's form and determining the procedures for issuing and/or exchanging the authorizations. The Joint Committee may introduce a system of dematerialized authorizations;
  - c. discussing the problems and issues that may arise from the application of this Agreement;
  - d. taking appropriate measures to facilitate and promote the development of Ro-Ro transport between the two Countries;
  - e. supervising all transport activities, with a particular focus on compliance with the safety standards, also by adopting contingency measures upon the filing of a complaint by one of the Parties.
2. The Joint Committee may also propose adjustments to the tax concessions regulated by the national laws of the Parties based on the principle of reciprocity.
3. Outside the official meetings of the Joint Committee, the Competent Authorities, pursuant the role of the Joint Committee, may discuss and adopt temporary adjustments.

#### **Article 10**

##### **Settlement of disputes**

Any disputes in the interpretation and/or implementation of this Agreement shall be solved amicably through direct consultations and negotiations between the Parties.

#### **Article 11**

##### **Temporary suspension**

Each Party may temporarily suspend the application of this Agreement, only for reasons of

6



public order and safety, by notifying the other Party of such suspension within the following thirty days.

## Article 12

### Entry into force

- 1 This Agreement shall enter into force thirty days after the receipt of the last of the two written notifications, by which the Parties shall have communicated each other through diplomatic channels that the respective internal procedures for its entry into force have been completed.
- 2 This Agreement shall be valid for a period of three years and shall be automatically renewed for similar periods, unless either Party notifies the other, in writing and through diplomatic channels, at least three months before the intended date of expiration, of its intention to terminate it.
- 3 This Agreement can be amended through written consent of the Parties. The amending Agreement, shall enter into force following the same procedure stated in Paragraph 1.

In witness whereof, the undersigned, duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Cairo, on 22 January 2024 in two originals, each in the Italian, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence, the text in English shall prevail.

For the Government of the  
Italian Republic

H.E. Michele Quaroni



For the Government of the  
Arab Republic of Egypt

H.E. Kamel al-Wazir



---

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.