

## BREXIT: EU – UK Trading and Cooperation Agreement Trasporto merci su strada

- *Approfondimento tematico* -

Il 30 dicembre 2020 il Presidente del Consiglio europeo Charles Michel e il Presidente della Commissione europea (“**Commissione**”) Ursula von der Leyen a nome dell'UE hanno firmato l'accordo, raggiunto il 24 dicembre, che disciplina le relazioni commerciali tra Regno Unito di Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord (“**Regno Unito**”) e l'Unione Europea (“**UE**”)<sup>1</sup>.

In pari data, a livello nazionale, l'Agenzia Dogane e Monopoli ha pubblicato la Circolare n. 49/2020 recante facilitazioni ed indicazioni operative in vista della Brexit con riferimento alle procedure di esportazione di merci da uffici doganali nazionali<sup>2</sup>.

Il 19 gennaio 2021, la Commissione ha deciso di istituire il *Service for the EU-UK Agreement* (“**UKS**”) con uno specifico compito di assistenza nella fase dell'attuazione e del monitoraggio. L'UKS, che farà parte del Segretariato generale e sarà operativo dal primo marzo 2021, collaborerà intensamente con l'Alto Rappresentante per la politica estera e di sicurezza comune. Allo stesso tempo, Michel Barnier, negoziatore capo dell'UE per la Brexit, diventerà, a partire dal 1° febbraio, consigliere speciale del Presidente della Commissione al fine di prestare consulenza in vista del perfezionamento del processo di ratifica dell'accordo.

Inoltre, il 20 gennaio 2021, in sede di approvazione della risoluzione sulla revisione degli orientamenti relativi alla rete transeuropea di trasporto (“**TEN-T**”), il parlamento europeo riunito in seduta plenaria ha evidenziato, la necessità di conservare i collegamenti TEN-T con il Regno Unito, garantendo a quest'ultimo la possibilità di partecipare agli investimenti e di salvaguardare la realizzazione dei progetti concordati. A tal fine, dunque, il parlamento ha chiarito come sia essenziale monitorare l'impatto della Brexit sulla connettività ed in particolare sulle regioni frontaliere.

La Commissione, in ragione della complessità dell'Accordo ha pubblicato una serie di Q&A che chiariscono alcuni dubbi interpretativi che potrebbero sorgere dalla sua lettura<sup>3</sup>.

Con specifico riferimento al trasporto su strada è stato precisato che, a partire dal 1° gennaio 2021, le società britanniche non saranno più in possesso di una licenza comunitaria e, pertanto, non potranno eseguire servizi di trasporto all'interno dell'UE come parte del mercato unico. L'Accordo, tuttavia, prevede un **accesso da punto a punto senza quote per gli operatori che trasportano merci su strada tra l'UE e il Regno Unito**.

In particolare:

---

<sup>1</sup> Il testo dell'accordo in lingua italiana è disponibile al seguente [link](#).

<sup>2</sup> Circolare n. 49/2020 disponibile al seguente [link](#)

<sup>3</sup> Cfr. [link alla pagina delle Q&A](#)

- gli operatori del Regno Unito potranno raggiungere l'UE e tornare dall'UE, anche quando non caricati così come gli operatori dell'UE che viaggeranno da qualsiasi punto dell'UE verso il Regno Unito e di ritorno dal Regno Unito a qualsiasi punto dell'UE. La novità è importante in quanto senza l'Accordo solo un numero molto limitato di operatori, titolari di licenze europee rilasciate dalla Conferenza dei Ministri dei Trasporti, avrebbe potuto eseguire tali viaggi;
- gli operatori del Regno Unito e dell'UE saranno in grado di eseguire fino a **due operazioni aggiuntive** nei reciproci territori una volta varcato il confine. Tale previsione si traduce nella possibilità per gli autotrasportatori dell'UE che trasportano un carico nel Regno Unito di eseguire due operazioni di cabotaggio nel Regno Unito (limitando così il rischio di dover tornare nell'UE senza carico) e per gli autotrasportatori del Regno Unito, di poter svolgere queste operazioni aggiuntive mediante due operazioni "cross-trade" (ad es. operazioni di trasporto tra due Stati membri) o un'operazione "cross-trade" ed un'operazione di "cabotaggio" (cioè un'operazione di trasporto entro due punti di un singolo Stato membro);
- sono previste disposizioni speciali nel caso dell'Irlanda, poiché gli autotrasportatori nordirlandesi potranno effettuare due operazioni di cabotaggio in Irlanda;
- sono previsti **pieni diritti di transito** attraverso i rispettivi territori (per raggiungere paesi terzi o altre parti del proprio territorio);
- con riferimento al **trasporto di merci su strada tra l'Irlanda e il resto dell'UE**, l'Accordo consente pieni diritti di transito e, pertanto, gli operatori dell'UE potranno attraversare la Gran Bretagna per raggiungere l'UE, o altri paesi terzi, dall'Irlanda (il cosiddetto "ponte di terra"); allo stesso modo gli operatori del Regno Unito potranno transitare attraverso il territorio dell'UE per raggiungere altre parti del Regno Unito (ad es. Irlanda del Nord) o paesi terzi. In questo modo potranno essere garantiti i collegamenti logistici tra l'Irlanda e il resto dell'UE attraverso il Regno Unito e le imprese irlandesi potranno continuare a utilizzare queste rotte commerciali, salvo non decidano di utilizzare percorsi diretti verso il resto dell'UE via mare o via aerea. Inoltre, gli operatori con sede in Irlanda e in Irlanda del Nord potranno effettuare due operazioni di cabotaggio nei reciproci territori.

In materia di **sicurezza stradale** e **concorrenza leale** tra operatori, l'accordo prevede che tutti gli operatori, i conducenti ed i veicoli coinvolti nei viaggi transfrontalieri siano tenuti al rispetto di elevanti standard relativi alle condizioni di lavoro dei conducenti, al loro livello di qualifica, ai requisiti tecnici per i veicoli e alle condizioni minime per l'ottenimento di una licenza da parte degli operatori. Troveranno poi applicazione anche al trasporto su strada le disposizioni in materia di concorrenza leale e sociale che si applicano all'intero Accordo.

\*\*\*

Nei paragrafi che seguono si riporta una sintesi delle previsioni principali relative al **trasporto di merci su strada**<sup>4</sup>, contenute nella Parte II, capitolo III, titolo I, dell'Accordo<sup>5</sup>.

---

4 Per trasporto a fini commerciali si intende il trasporto di merci cui è collegata una remunerazione, diretta o indiretta, e collegato ad un'attività professionale.

5 Cfr. Part Two: Trade, Transport, Fisheries and other arrangements, Heading Three: Road Transport. Title I: Transport of goods by road.

L'Accordo intende garantire la continuità di collegamenti tra il Regno Unito e l'UE<sup>6</sup> al fine di evitare una drammatica interruzione del trasporto su strada. Tuttavia, pur nel solco della continuità, sono state imposte alcune restrizioni con riferimento al numero di movimenti aggiuntivi che gli operatori del trasporto su strada possono effettuare una volta entrati nel Regno Unito o nell'UE. Più nel dettaglio:

- **avendo riguardo alla tipologia di viaggi, gli operatori del trasporto merci possono effettuare<sup>7</sup>:**
  - a) viaggi a pieno carico con un veicolo, dal territorio della Parte di stabilimento al territorio dell'altra Parte e viceversa, con o senza transito<sup>8</sup> attraverso il territorio di un paese terzo;
  - b) viaggi a pieno carico con un veicolo dal territorio della Parte di stabilimento al territorio della stessa Parte con transito nel territorio dell'altra Parte;
  - c) viaggi a pieno carico con un veicolo verso o dal territorio della parte di stabilimento con transito nel territorio dell'altra parte;
  - d) viaggi a vuoto con un veicolo in concomitanza con i viaggi di cui alle lettere da a) a c).
- con riferimento al **numero di viaggi**:
- i. **gli operatori di trasporto merci del Regno Unito** possono effettuare
  - fino a due viaggi a pieno carico da uno Stato membro a un altro Stato membro, senza tornare nel territorio del Regno Unito, a condizione che tali viaggi seguano un viaggio dal territorio del Regno Unito consentito ai sensi della lettera a) sopra;
  - un viaggio a pieno carico all'interno del territorio di uno Stato membro a condizione che l'operazione segua un viaggio dal territorio del Regno Unito consentito ai sensi della lettera a) sopra; e sia effettuato entro sette giorni dallo scarico nel territorio di tale Stato membro delle merci trasportate durante il viaggio di cui alla lettera a) sopra.
- ii. **gli operatori di trasporto merci del Regno Unito stabiliti nell'Irlanda del Nord** possono intraprendere **fino a due viaggi** a pieno carico all'interno del territorio dell'Irlanda a condizione che tali operazioni: seguano un viaggio dal territorio dell'Irlanda del Nord consentito ai sensi della lettera a) sopra; e siano effettuate entro sette giorni dallo scarico nel territorio dell'Irlanda delle merci trasportate durante il viaggio di cui alla lettera a) sopra.
- iii. **gli operatori di trasporto merci dell'UE** possono effettuare fino a due viaggi a pieno carico nel territorio del Regno Unito, a condizione che tali operazioni: seguano un viaggio dal territorio dell'UE consentito ai sensi della lettera a) sopra; e siano effettuate entro sette giorni dallo scarico nel territorio del Regno Unito delle merci trasportate durante il viaggio di cui alla lettera a) sopra.

<sup>6</sup> Article ROAD.1: Objective

<sup>7</sup> Article ROAD.4 Transport of goods between, through and within the territories of the Parties.

<sup>8</sup> Per transito si intende il movimento del veicolo senza carico o scarico di merci (cfr. Article ROAD.3: Definitions, let. f)).

Prerequisito per ogni operazione di trasporto è il **possesso da parte degli operatori di una licenza valida**, rilasciata da ciascuno Stato membro e dal Regno Unito in conformità ai requisiti individuati nell'Accordo (cfr. *infra*, requisiti per gli operatori), e da parte dei conducenti di un **certificato di idoneità professionale** (cfr. *infra*, requisiti per i conducenti).

### **Requisiti per gli operatori**

Gli operatori di trasporto merci devono essere titolari di una **licenza** rilasciata – alle condizioni individuate dall'Accordo<sup>9</sup> - in base al diritto nazionale di ciascuna delle Parti (di cui a bordo del veicolo deve essere tenuta una copia conforme ai modelli allegati all'Accordo stesso<sup>10</sup> e contenente almeno due degli elementi di sicurezza ivi elencati<sup>11</sup>) e devono rispettare le **norme sul distacco dei conducenti** individuate nell'Accordo<sup>12</sup>.

Fanno eccezione all'obbligo di licenza i seguenti tipi di trasporto di merci, e i viaggi senza carico effettuati insieme a tale trasporto<sup>13</sup>:

- a) trasporto della posta come servizio universale;
- b) trasporto di veicoli che hanno subito danni o guasti;
- c) fino al 20 febbraio 2022, il trasporto di merci con autoveicoli la cui massa a pieno carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate;
- d) dal 21 febbraio 2022, il trasporto di merci con autoveicoli la cui massa a pieno carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi 2,5 tonnellate;
- e) trasporto di medicinali, apparecchiature, attrezzature e altri articoli necessari per l'assistenza medica in caso di emergenza, in particolare in caso di catastrofi naturali e assistenza umanitaria;
- f) trasporto di merci purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:
  - le merci trasportate sono di proprietà del trasportatore di merci su strada o sono state vendute, acquistate, date in locazione a noleggio o assunte, prodotte, estratte, lavorate o riparate dall'operatore;
  - lo scopo del viaggio è trasportare le merci da o verso i locali dell'operatore di autotrasporto o spostarle, all'interno o all'esterno dell'operatore per le proprie esigenze;

<sup>9</sup> Annex Road – 1, part A.– Requirements for road haulage operators in accordance with Article ROAD.5, Section 1. Admission to, and the pursuit of, the occupation of road haulage operator. In particolare, l'art. 3 stabilisce i seguenti requisiti: a) avere una sede effettiva e stabile nell'UE o nel Regno Unito (alle condizioni specificate nell'art. 5); b) godere di una buona reputazione (nel senso definito all'art. 6); (c) possedere una adeguata capacità finanziaria (come indicata nell'art. 7); e d) possedere l'idoneità professionale (di cui all'art. 8).

<sup>10</sup> Annex Road – 1, Section 1, part A, Appendix ROAD.A.1.3.

<sup>11</sup> Annex Road – 1, Section 1, part A, Appendix ROAD.A.1.4

<sup>12</sup> Annex ROAD-1 Section 2, Part A, Section 2. Posting of drivers

<sup>13</sup> Article ROAD.6: Exemptions from licencing requirement.

- i veicoli utilizzati per tale trasporto sono guidati da personale impiegato o messo a disposizione dall'operatore di autotrasporto in forza di un obbligo contrattuale;
- i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'autotrasportatore, sono stati da questo acquistati a condizioni differite o sono stati noleggiati; e
- il trasporto non è altro che accessorio alle attività complessive del trasportatore di merci su strada;

g) trasporto di merci con autoveicoli con velocità massima autorizzata non superiore a 40 km/h.

### **Requisiti per i conducenti**

I conducenti titolari di una patente di categoria C1, C1+E, C or C+E, o di una patente riconosciuta come equivalente devono<sup>14</sup>:

- essere in possesso di un **certificato di competenza professionale**, rilasciato alle condizioni individuate nell'Accordo<sup>15</sup>;
- rispettare le **regole relative ai tempi di guida<sup>16</sup>, pausa<sup>17</sup> e riposo<sup>18</sup> e all'uso dei tachigrafi** stabilite nello stesso Accordo<sup>19</sup>, salvo non si tratti di operazioni di trasporto internazionale effettuate in parte al di fuori dell'UE e del Regno Unito nel qual caso trova applicazione l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada.

---

<sup>14</sup> Article ROAD.7. Requirements for drivers.

<sup>15</sup> Annex Road-1, Part B, Requirements for drivers involved in the transport of goods in accordance with Article ROAD.7, Section 1. Certificate of professional competence.

<sup>16</sup> Annex Road-1, Part B, sections 2-4, art. 4. Il tempo di guida giornaliero non deve superare le nove ore, ma può essere esteso a 10 non più di due volte a settimana. In ogni caso il tempo di guida settimanale non deve superare le 56 ore e non deve comportare il massimo settimanale di 60 ore. Inoltre, il tempo totale di guida accumulato per due settimane consecutive non deve superare le 90 ore. I tempi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i tempi di guida sul territorio dell'UE e del Regno Unito.

<sup>17</sup> Annex Road-1, Part B, sections 2-4, art. 5. Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente deve prendersi una pausa ininterrotta di non meno di 45 minuti (o una pausa di 15 minuti seguita da una pausa di almeno 30 minuti), a meno che non prenda un periodo di riposo. In caso di multi-presenza, il conducente può prendersi una pausa di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente a condizione che non sia incaricato di assistere il conducente alla guida.

<sup>18</sup> Annex Road-1, Part B, sections 2-4, art. 6. Il conducente ha diritto a periodi di riposo giornalieri e settimanali. In particolare, entro ogni periodo di 24 ore dopo la fine del precedente periodo di riposo giornaliero o di riposo settimanale il conducente deve aver preso un nuovo periodo di riposo giornaliero. Se la parte del periodo di riposo giornaliero che rientra in tale periodo di 24 ore è di almeno nove ore, ma di meno di 11 ore, il periodo di riposo giornaliero in questione è considerato come un riposo giornaliero ridotto. Un periodo di riposo giornaliero può essere prorogato per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare o una riduzione settimanale del periodo di riposo. Il conducente può avere al massimo tre periodi di riposo giornalieri ridotti tra due periodi di riposo settimanali. Entro 30 ore dalla fine di un riposo giornaliero o settimanale un conducente impegnato in multi-presenza deve aver preso un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno nove ore. Inoltre, in due settimane consecutive il conducente prende almeno: due periodi di riposo settimanali regolari; o un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. Un periodo di riposo settimanale inizia al più tardi alla fine di sei periodi di 24 ore dalla fine del periodo precedente periodo di riposo settimanale. Un conducente impegnato nel trasporto internazionale di merci può, al di fuori del territorio della parte dell'operatore di trasporto su strada o, per i conducenti di trasporti su strada dell'UE operatori, al di fuori del territorio dello Stato membro dell'operatore di trasporto su strada, prendere due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che in quattro settimane consecutive prenda almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanali regolari.

<sup>19</sup> Annex Road-1, Part B, sections 2-4.

## **Requisiti per i veicoli**

I veicoli conformi ai requisiti di cui all'Accordo<sup>20</sup> possono circolare liberamente sul territorio dell'UE e del Regno Unito<sup>21</sup>. Essi, inoltre, devono essere dotati di un tachigrafo costruito, installato, utilizzato e testato conformemente alle previsioni dell'Accordo<sup>22</sup>.

## **Tassazione**

I veicoli utilizzati per il trasporto di merci in conformità alle previsioni dell'Accordo sono **esentati dall'applicazione delle tasse e delle imposte riscosse sul possesso o sulla circolazione di veicoli** nel territorio dell'altra Parte ad eccezione di<sup>23</sup>:

- tasse o imposte sul consumo di carburante;
- oneri per l'utilizzo di una strada o di una rete stradale; o
- tasse per l'utilizzo di particolari ponti, gallerie o traghetti.

Il carburante contenuto nei serbatoi standard dei veicoli e dei contenitori per usi speciali, ammesso temporaneamente, che viene utilizzato direttamente per la propulsione e, se del caso, per il funzionamento, durante il trasporto, degli impianti di refrigerazione e di altri impianti, e i lubrificanti presenti nei veicoli a motore e necessari per il loro normale funzionamento durante il viaggio, sono esenti da dazi doganali e qualsiasi altra tassa e prelievo, come l'IVA e le accise, e non sono soggetti a restrizione all'importazione.

I pezzi di ricambio importati per la riparazione di un veicolo sul territorio di una Parte che siano stati registrati o messi in circolazione nel territorio dell'altra Parte, sono ammessi con una temporanea esenzione da franchigia doganale e senza divieto o restrizione di importazione. Le parti sostituite, invece, sono soggette ai dazi doganali e alle altre imposte e devono essere ri-esportate o distrutte nell'ambito del controllo delle autorità doganali dell'altra Parte.

---

<sup>20</sup> Annex Road – 1, Part C - Requirements for vehicles used for the transport of goods in accordance with Article ROAD.8, Section 1. Weights and dimensions.

<sup>21</sup> Article ROAD.8: Requirements for vehicles.

<sup>22</sup> Annex Road – 1, Part C Requirements for vehicles used for the transport of goods in accordance with Article ROAD.8, Section 2 Requirements for tachographs, drivers' cards and workshop cards.

<sup>23</sup> Article ROAD.12: Taxation.