

Attuazione nel Regno Unito di determinati requisiti di accesso al trasporto su strada a seguito dell'accordo commerciale e di cooperazione UE-Regno Unito

Le modifiche al diritto interno del Regno Unito sono entrate in vigore il 24 dicembre 2022 in relazione all'attuazione di alcuni aspetti dell'accordo commerciale e di cooperazione tra Regno Unito e UE (TCA). Queste sono stabilite in uno strumento statutario intitolato "the Drivers' Hours, Tachographs, International Road Haulage and Licensing of Operators (Amendment) Regulations 2022", pubblicato su <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2022/1260/contents/made>

Ho ricevuto alcune domande sui cambiamenti. Vorrei riproporli chiaramente, anche per i vostri Stati membri e per i loro autotrasportatori. Esistono tre problemi di accesso che interessano gli autotrasportatori stabiliti in qualsiasi Stato membro dell'UE. I primi due riguardano diritti specifici che gli operatori dell'UE avevano per le tratte stradali all'interno del Regno Unito prima dell'uscita del Regno Unito dall'UE. Il primo è il diritto specifico per gli operatori dell'UE per le tratte stradali all'interno della Gran Bretagna classificate come "trasporto combinato" nella Direttiva UE 92/106/CEE. Il secondo è il cabotaggio proprio nel Regno Unito dopo l'ingresso a vuoto. Nessuno dei due è previsto nel TCA. Nessuno dei due diritti è più in vigore. Sottolineo che i viaggi internazionali con combinazioni accoppiate di veicoli che utilizzano l'Eurotunnel o i traghetti roll-on/roll off rientrano nei diritti di trasporto combinato. Il diritto a due viaggi di cabotaggio entro sette giorni dallo scarico di un arrivo internazionale è stabilito nel TCA e non è oggetto di tale strumento legislativo.

In terzo luogo, il traffico triangolare tra il Regno Unito e altri Stati non membri dell'UE (compresi gli Stati EFTA - nell'Europa continentale Svizzera, Norvegia e Liechtenstein) richiede l'uso del programma della Conferenza europea dei ministri dei trasporti (ECMT) per gli operatori dell'UE. Sottolineo che non sono interessati movimenti di transito che coinvolgono il Regno Unito. I requisiti di accesso riguardano il viaggio internazionale dell'autoveicolo o, se fa parte di una combinazione accoppiata, l'autoveicolo e il rimorchio insieme. Ciò è in contrasto con l'origine e la destinazione finali del carico, del container o del rimorchio (se trainato da un altro veicolo a motore). A titolo di esempio, per un prodotto proveniente dalla Cina, trasportato dalla Cina all'UE su strada e ricaricato all'interno dell'UE per il trasporto su strada nel Regno Unito, l'accesso al Regno Unito avviene tramite un trasporto su strada bilaterale dall'UE al Regno Unito.

Ulteriori informazioni sono disponibili sulla pagina del Regno Unito del sito web dell'International Transport Forum all'indirizzo:

<https://www.itf-oecd.org/country-licences>, in particolare le note del 2 e 23 dicembre 2022 e del 27 settembre 2021.

L'approccio del Regno Unito all'applicazione di questi requisiti dovrebbe essere simile alla precedente applicazione delle norme sul cabotaggio, principalmente mediante controlli su strada da parte della Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA).

Fino al 1° aprile 2023, la DVSA non applicherà sanzioni (come il divieto di trasporto successivo o sanzioni pecuniarie) diverse dagli avvertimenti orali o scritti, in relazione ai tre tipi di accesso per gli operatori dell'UE descritti nella presente lettera.

Ciò include il caso in cui non sia soddisfatto il requisito di un permesso CEMT per gli operatori dell'UE per i trasporti tra il Regno Unito e i Paesi non appartenenti all'UE. Questo a condizione che nel veicolo sia presente una licenza comunitaria valida. Il cabotaggio massimo di due viaggi entro sette giorni dallo scarico di un arrivo internazionale viene applicato come di consueto.

Invio in copia questa nota all'Unione internazionale dei trasporti su strada. Chiedo che sia portata all'attenzione dei rappresentanti competenti degli Stati membri dell'UE.