

Brexit: ecco i possibili scenari per autotrasporto e logistica



A circa un mese dalla data ultima dell'uscita della **Gran Bretagna dall'Unione Europea** (29 marzo 2019), e dopo l'incontro del 15 febbraio scorso organizzato dall'Associazione con esperti del MIT e dell'Agenzia delle dogane per fare il punto su **Brexit**, il quadro di riferimento normativo non è ancora definito

Ecco una sintesi aggiornata - realizzata dall'associazione **Anita** - dei possibili scenari riferiti al trasporto stradale, fermo restando che è necessario seguire giorno per giorno l'evoluzione delle trattative a

livello politico, tra l'UE e la GB.

Rispetto ai trasporti da/verso la Gran Bretagna, un mancato accordo UE-GB entro il 29 marzo 2019 farà scattare un'**hard Brexit** già dal 30 marzo prossimo, vale a dire l'applicazione del regime autorizzativo CEMT per effettuare

trasporti stradali, le regole WTO per lo scambio delle merci, l'introduzione di formalità doganali.

Riguardo agli aspetti legati al titolo autorizzativo per effettuare il trasporto, il venir meno del regime della licenza comunitaria renderà possibili i trasporti soltanto con **autorizzazioni multilaterali CEMT**.

Questo non rappresenta ovviamente una soluzione al trasporto, in quanto le autorizzazioni disponibili per i 43 Paesi aderenti non sono sufficienti ad assicurare lo stesso numero di trasporti che interessano attualmente la Gran Bretagna.

La GB e l'Irlanda, hanno chiesto un rilascio supplementare straordinario di autorizzazioni CEMT supplementari di base (50) per il 2019 e per il 2020 per fronteggiare Brexit ed in ambito CEMT tutti i Paesi aderenti sono stati concordi sulla concessione.

Anche l'Italia, insieme a qualche altro Paese ha chiesto di ottenere un pari numero di permessi supplementari per lo stesso periodo, al fine di assicurare ai propri vettori un numero di titoli più congruo per effettuare trasporti da/verso la GB. Tali autorizzazioni, a seconda della scelta di utilizzarle con veicoli **Euro5 o Euro6**, verrebbero infatti moltiplicate per 6 o per 8. Il nostro Paese si avvale di alcune "riserve" che consentono di limitare il mercato nazionale ai vettori esteri, a fronte della rinuncia ad un numero maggiore di autorizzazioni che non vengono utilizzate se non in minima parte dal vettore italiano.

Al momento, non è dato sapere se tali autorizzazioni saranno concesse al nostro Paese in ambito CEMT, in quanto la richiesta di rilascio ha trovato una forte ed inspiegabile opposizione da parte di Paesi UE (Germania, Olanda, ecc) più che di Paesi non-UE, che utilizzano strumentalmente il tema Brexit per chiedere la rimozione delle "riserve" da parte italiana.

Il contingente 2019 per l'Italia è pari a 268 autorizzazioni annuali, che vengono attribuite alle imprese che hanno ottenuto il rinnovo di tali permessi ed a quelle che hanno fatto domanda di graduatoria.

Recentemente, il MIT ha riaperto i termini di presentazione delle domande per attribuire circa 180

autorizzazioni disponibili e circa 60 imprese otterranno tali permessi, prevedibilmente per la metà di marzo.

Le autorità UE, che stavano lavorando da tempo ad un “**piano B**”, **in caso di hard- Brexit**, hanno trovato un accordo. Il Parlamento UE ed il Consiglio UE infatti hanno concordato una soluzione unilaterale da proporre alla GB – che dovrà essere resa operativa a breve, se la GB è d'accordo a concedere lo stesso trattamento ai vettori UE -consistente nella concessione alla Gran Bretagna di un **regime transitorio** valido fino al 31 dicembre 2019, durante il quale i vettori dell'UE e quelli inglesi possono effettuare trasporti internazionali nei rispettivi territori, senza limitazioni quantitative del numero di viaggi, come avviene oggi con la Licenza UE.

Tale proposta unilaterale prevede anche la possibilità di trasporti all'interno di uno Stato membro (**cabotaggio**) ovvero di trasporti tra Stati membri UE (“gran cabotaggio”), fino ad un massimo di 2 operazioni entro 7 gg dalla data dello scarico di merci in trasporto internazionale, fino alla fine di luglio 2019; dal 1° agosto e fino al 31 ottobre 2019 sarebbe possibile 1 solo viaggio di cabotaggio o di gran cabotaggio. Nei mesi di novembre e dicembre, sarebbero possibili soltanto trasporti internazionali UE-GB.

In questo caso, i **trasporti stradali tra UE e GB** verrebbero assicurati in maniera ideale per evitare interruzioni, essendo di fatto una sorta di continuazione del regime di licenza UE.

L'ipotesi di un **accordo bilaterale ITALIA-GRAN BRETAGNA** – che il nostro Paese era pronto a sottoscrivere - appare al momento non percorribile, perché l'UE intende condurre negoziati diretti con la GB senza delegare ai singoli Stati la facoltà di sottoscrivere accordi bilaterali.

Circa il 30% dei trasporti Italia-GB viene effettuato da vettori italiani ed inglesi, mentre la restante parte da vettori UE (lituani, polacchi, romeni, ecc).

Aspetti doganali

La Brexit avrà ripercussioni sulle imprese che:

- a) vengono beni o forniscono servizi al Regno Unito;
- b) acquistano beni o ricevono servizi dal Regno Unito;
- c) movimentano merci da/per il Regno Unito.

Senza un periodo transitorio (come previsto dall'accordo di recesso) o un accordo definitivo, dal 30 marzo 2019 le relazioni commerciali con il Regno Unito saranno disciplinate dalle norme generali dell'OMC – Organizzazione mondiale del commercio - senza l'applicazione di preferenze.

Ciò presuppone, in particolare, che:

- si applicheranno le **formalità doganali**, dovranno essere presentate dichiarazioni e le autorità doganali potranno esigere garanzie per i debiti doganali potenziali o esistenti.
- i **dazi doganali** si applicheranno alle merci che entrano nell'UE dal Regno Unito, senza preferenze.
- ad alcune merci che entrano nell'UE dal Regno Unito possono applicarsi anche **divieti o restrizioni**, il che significa che possono essere richieste **licenze di importazione o di esportazione**.
- le licenze di importazione e di esportazione rilasciate dal Regno Unito non saranno più valide nell'UE (UE27).
- le autorizzazioni per le **semplificazioni doganali** o le procedure come il deposito doganale, rilasciate dal **Regno Unito** non saranno più valide nell'UE (UE27).
- le autorizzazioni che conferiscono lo status di **operatore economico autorizzato** (AEO) rilasciate dal Regno Unito non saranno più valide nell'UE (UE27).
- gli Stati membri applicheranno l'IVA all'**importazione di merci** che entrano nell'UE dal Regno Unito.
- le esportazioni verso il Regno Unito saranno esenti dall'IVA.
- le norme per la dichiarazione e il pagamento dell'IVA (per le prestazioni di servizi quali quelli prestati tramite mezzi elettronici) e per i rimborsi IVA transfrontalieri cambieranno.
- i movimenti di merci verso il Regno Unito richiederanno una dichiarazione di esportazione.

Il movimento di merci sottoposte ad accisa verso il Regno Unito potrebbe anche richiedere un **documento amministrativo elettronico**

(eAD).

- le merci sottoposte ad accisa in movimento dal Regno Unito verso l'UE (UE27) dovranno essere sdoganate prima di poter iniziare un movimento nell'ambito del sistema di informatizzazione dei movimenti e dei controlli dei prodotti soggetti ad accisa.

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha attivato un [Help Desk](#) attraverso il quale è possibile richiedere approfondimenti su quesiti specifici.

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

Copyright © 2019 Trasporti-Italia, il portale italiano dei trasporti e della logistica. Tutti i diritti riservati. Testata giornalistica iscritta nel Registro della Stampa del Tribunale di Roma (n. 47 del 10 marzo 2014). Direttore Responsabile Claudia Montoneri. Edita da Officina Telematica, via Scirè 12, 00199 Roma - P.Iva 05174190651
Per l'invio di comunicati e la segnalazione di notizie: redazione[chiocciola]trasporti-italia.com. Per la pubblicità su Trasporti-Italia, la richiesta del mediakit o di preventivi: marketing[chiocciola]trasporti-italia.com