

**Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni che garantiscono i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione»**

[COM(2018) 895 final – 2018/0436 (COD)]

(2019/C 190/08)

Relatore generale: **Raymond HENCKS**

Consultazione	Parlamento europeo, 14.1.2019 Consiglio dell'Unione europea, 14.1.2019
Base giuridica	Articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Decisione dell'Ufficio di presidenza del Comitato	22.1.2019
Adozione in sessione plenaria	20.2.2019
Sessione plenaria n.	541
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	76/1/0

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il CESE sostiene gli sforzi della Commissione volti a garantire temporaneamente i collegamenti di base per il trasporto internazionale di merci su strada da parte di automezzi pesanti tra l'UE e il Regno Unito e viceversa, considerato che il Regno Unito potrebbe lasciare l'UE senza che sia stato ratificato un accordo di recesso, nel qual caso non sarebbe più soggetto al diritto dell'Unione.

1.2. Il CESE accoglie con favore il fatto che la proposta di regolamento in esame accordi agli operatori del settore del trasporto di merci su strada (in prosieguo «autotrasportatori») britannici il diritto, fino al 31 dicembre 2019, di effettuare operazioni di trasporto bilaterale tra i punti di partenza e di arrivo rispettivamente nel Regno Unito e nell'Unione europea alle condizioni precisate nella proposta, in particolare a patto che gli autotrasportatori dell'UE possano circolare nel territorio del Regno Unito in condizioni equivalenti, segnatamente in condizioni di concorrenza leali, eque e non discriminatorie.

1.3. Il CESE auspica vivamente che le autorità britanniche adottino, prima di un eventuale recesso senza accordo del Regno Unito dall'UE, una serie di misure temporanee equivalenti, che garantiscano agli autotrasportatori dell'UE che circolano nel Regno Unito gli stessi diritti accordati, a titolo transitorio, dal regolamento proposto dalla Commissione agli autotrasportatori titolari di una licenza britannica, autorizzandoli a trasportare merci tra il territorio del Regno Unito e quello dei 27 Stati membri che resteranno nell'UE.

1.4. Nel caso in cui il Regno Unito esca dall'UE senza un accordo di recesso, il CESE invita le autorità britanniche e quelle dell'Unione europea a negoziare e stabilire di comune accordo, prima della fine del suddetto periodo transitorio, collegamenti di base nel quadro del sistema FIT (già CEMT), nonché le regole volte a disciplinare i futuri rapporti tra il Regno Unito e l'UE.

1.5. Fra le «disposizioni di carattere sociale e tecnico»che, durante il periodo transitorio, si applicheranno obbligatoriamente agli autotrasportatori titolari di una licenza britannica che circolano sul territorio dell'Unione mancano quelle relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti professionali di autoveicoli pesanti. Poiché tale qualificazione e formazione costituisce un fattore di sicurezza molto importante, il CESE chiede che il testo dell'articolo 4 del regolamento proposto sia completato da un riferimento alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio <sup>(1)</sup>.

## 2. Introduzione

2.1. Il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> fissa norme comuni per il libero accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada effettuato da autoveicoli la cui massa massima a carico ammissibile sia pari o superiore a 3,5 tonnellate, in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo oppure in transito sul territorio di uno o più Stati membri.

2.2. Tale regolamento intende eliminare, per il prestatore di servizi di trasporto merci, qualsiasi restrizione (anche riguardante l'accesso al mercato) basata sulla nazionalità o sul fatto che essa sia stabilita in uno Stato membro diverso da quello in cui tali servizi devono essere prestati. Questi trasporti sono, in linea di principio, effettuati in virtù di una licenza comunitaria rilasciata da uno Stato membro, accompagnata, se il conducente è cittadino di un paese terzo, da un attestato di conducente.

2.3. Il trasporto con partenza da Stati membri e destinazione in paesi terzi è ancora disciplinato, in larga misura, da accordi bilaterali tra gli Stati membri e i paesi terzi in questione.

2.4. In caso di uscita del Regno Unito dall'UE senza un accordo di recesso, i servizi britannici di trasporto merci su strada non sarebbero più vincolati dal diritto dell'Unione. Pertanto, in assenza di una licenza valida, gli autotrasportatori britannici non avrebbero più accesso al mercato del trasporto di merci su strada dell'UE e (probabilmente) viceversa.

2.5. L'unica base giuridica per ovviare in qualche modo alla mancanza di un accordo di recesso è oggi costituita dalla quota multilaterale di autorizzazioni di trasporto fissata dal Forum Internazionale dei Trasporti (FIT, già Conferenza europea dei ministri dei trasporti o CEMT), applicabile in 43 paesi tra cui 26 Stati membri dell'UE (tutti tranne Cipro) e il Regno Unito, che autorizza il trasporto internazionale di merci tra il paese di immatricolazione del veicolo e un altro membro del FIT.

2.6. Tuttavia, la quota di autorizzazioni rilasciate a un paese membro del FIT fissata per il 2019 (23252 per l'UE-27 e 984 per il Regno Unito) è troppo limitata per soddisfare gli attuali volumi di trasporto. Il numero di tali autorizzazioni può essere innalzato solo con decisione unanime di tutti i paesi membri del FIT, ragion per cui questa opzione non è una soluzione idonea per evitare un'interruzione dell'accesso al mercato del trasporto di merci su strada dall'UE verso il Regno Unito e viceversa.

2.7. Onde evitare una perturbazione sproporzionata dei collegamenti, con le disastrose conseguenze che ne deriverebbero per entrambe le parti, è necessario e urgente accordare diritti di circolazione temporanei nell'UE agli autotrasportatori britannici, a condizione però che il Regno Unito applichi a sua volta le medesime regole ai loro omologhi dell'UE.

## 3. Le proposte della Commissione

3.1. La proposta di regolamento in esame conferisce agli autotrasportatori britannici, nell'ipotesi di una Brexit senza accordo di recesso, il diritto bilaterale al trasporto nell'UE dal giorno successivo a quello in cui i trattati europei cesseranno di applicarsi al Regno Unito fino al 31 dicembre 2019.

<sup>(1)</sup> GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

3.2. Tuttavia, tale diritto bilaterale di trasporto nell'UE viene conferito soltanto qualora il Regno Unito garantisca sul proprio territorio agli autotrasportatori dell'UE diritti perfettamente equivalenti a quelli accordati ai trasportatori britannici nell'Unione europea. In caso di mancato rispetto di tale equivalenza, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di:

limitare la capacità ammissibile a disposizione degli autotrasportatori britannici o il numero di viaggi o entrambi;

sospendere l'applicazione del regolamento in esame; oppure

adottare altre misure opportune.

3.3. I diritti accordati agli autotrasportatori britannici devono essere conformi alla pertinente normativa dell'Unione applicabile al trasporto di merci su strada, segnatamente per quanto concerne:

- i lavoratori mobili e gli autotrasportatori autonomi;
- talune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;
- i tachigrafi;
- i pesi e le dimensioni massimi autorizzati di taluni veicoli;
- i limitatori di velocità per talune categorie di veicoli;
- l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza;
- il distacco dei lavoratori;
- le norme dell'UE in materia di concorrenza leale e non discriminatoria.

3.4. Gli Stati membri e la Commissione sono autorizzati a verificare che gli autotrasportatori che trasportano merci nell'Unione siano in possesso di licenze o certificazioni rilasciate dal Regno Unito conformemente alle norme pertinenti, che tutta la normativa pertinente nazionale e dell'Unione sia rispettata e che non siano superati i limiti consentiti.

3.5. Gli Stati membri non possono negoziare né concludere con il Regno Unito accordi bilaterali in materia di trasporto di merci su strada che riguardino questioni rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento proposto.

#### 4. Osservazioni generali

4.1. Il trasporto di merci su strada è un settore cruciale sia per il Regno Unito che per l'UE. Ogni anno più di 4,4 milioni di veicoli per trasporto merci con conducente viaggiano tra il Regno Unito e l'Unione europea. Nel 2015 21 350 000 tonnellate di merci hanno viaggiato su strada dal Regno Unito all'UE e 26816000 dall'UE al Regno Unito <sup>(3)</sup>.

4.2. Ne consegue che l'introduzione di barriere a questi scambi avrebbe gravi ripercussioni sul commercio, l'occupazione e la crescita economica di entrambe le parti e perturberebbe fortemente le catene di approvvigionamento.

---

(3) Statistiche della Road Haulage Association (Associazione britannica del trasporto di merci su strada).

4.3. Il CESE si compiace del fatto che la Commissione proponga misure urgenti volte a evitare il peggio, accordando in via provvisoria agli autotrasportatori britannici il diritto di effettuare trasporti bilaterali tra luoghi del Regno Unito e luoghi dell'Unione europea alle condizioni precisate nella proposta, tra cui condizioni equivalenti di accesso per gli operatori dell'UE nel Regno Unito e condizioni di concorrenza leale, in attesa che, prima della scadenza del periodo transitorio (31 dicembre 2019), siano negoziate e definite di comune accordo le disposizioni necessarie a garantire i collegamenti di base nell'ambito del FIT ed eventualmente le regole da applicare ai futuri rapporti tra il Regno Unito e l'Unione europea.

4.4. Il CESE auspica vivamente che le autorità britanniche adottino, prima di un eventuale recesso senza accordo del Regno Unito dall'UE, una serie di misure temporanee equivalenti, che garantiscano agli autotrasportatori dell'UE che circolano nel Regno Unito gli stessi diritti accordati, a titolo transitorio, dal regolamento proposto dalla Commissione agli autotrasportatori titolari di una licenza britannica, autorizzandoli a trasportare merci tra il territorio del Regno Unito e quello dei 27 Stati membri che resteranno nell'UE.

4.5. Qualora il Regno Unito rifiutasse tale reciprocità dei diritti di trasporto entro il termine stabilito, il regolamento proposto decadrebbe e le merci trasportate da automezzi pesanti britannici dovrebbero o essere trasbordate alla frontiera con l'UE su automezzi pesanti immatricolati nell'Unione o, per quanto possibile, essere trasportate con veicoli commerciali leggeri di massa ammissibile inferiore a 3,5 tonnellate, che non sono soggetti alle norme comuni in materia di accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada.

4.6. Nel suo parere del 18 gennaio 2018 sull'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada e all'esercizio dell'attività di trasportatore su strada <sup>(4)</sup>, riguardante una proposta di regolamento modificativo del regolamento (CE) n. 1071/2009, il CESE ha già sottolineato che la mancata estensione di questo regolamento ai veicoli commerciali leggeri (VCL) rischia di falsare la concorrenza. Il CESE ribadisce quindi la sua richiesta di assoggettare i VCL alle norme del regolamento (CE) n. 1072/2009, sia pure, eventualmente, in forma più leggera.

## 5. Osservazioni particolari

5.1. L'articolo 4 del regolamento proposto elenca le «disposizioni di carattere sociale e tecnico» che dovranno essere osservate durante il periodo transitorio dai trasportatori muniti di licenza britannica operanti sul territorio dell'Unione.

5.2. Il CESE constata che, tra le disposizioni ivi elencate, mancano gli obblighi relativi alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti professionali di autoveicoli pesanti. Poiché tale qualificazione e formazione costituisce un fattore di sicurezza molto importante, il CESE chiede che il testo di tale articolo sia completato da un riferimento alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio.

Bruxelles, 20 febbraio 2019

*Il presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Luca JAHIER

---

<sup>(4)</sup> GU C 197 del 8.6.2018, pag. 38.