

- (4) Gibilterra non rientra nell'ambito di applicazione territoriale del presente regolamento e ogni riferimento al Regno Unito nel quadro del presente regolamento non include Gibilterra.
- (5) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT) è l'unico altro quadro giuridico disponibile che potrebbe fungere da base per il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito. A causa però del numero limitato di autorizzazioni attualmente disponibili nell'ambito del sistema CEMT e del suo ambito di applicazione limitato per quanto riguarda la tipologia delle operazioni di trasporto su strada contemplate, detto sistema è attualmente inadeguato a soddisfare pienamente le esigenze del trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito.
- (6) Si prevedono inoltre gravi perturbazioni, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, nel quadro dei servizi di trasporto di passeggeri su strada. L'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus ⁽⁷⁾ («accordo Interbus») è l'unico quadro giuridico disponibile che potrebbe fungere da base per il trasporto di passeggeri effettuato con autobus tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione. Il Regno Unito diventerà parte contraente a pieno titolo dell'accordo Interbus il 1° gennaio 2021. L'accordo Interbus riguarda tuttavia solo i servizi occasionali ed è pertanto inadeguato a far fronte alle perturbazioni connesse ai servizi internazionali di trasporto effettuati con autobus tra il Regno Unito e l'Unione derivanti dalla fine del periodo di transizione. È stato negoziato un protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus, la cui ratifica da parte del Regno Unito è prevista quanto prima. Non si prevede tuttavia che il protocollo entrerà in vigore in tempo utile per offrire una soluzione alternativa praticabile per il periodo immediatamente successivo alla fine del periodo di transizione. Gli strumenti disponibili non rispondono quindi alle esigenze dei servizi di trasporto passeggeri regolari e regolari specializzati effettuati con autobus tra l'Unione e il Regno Unito.
- (7) Al fine di evitare le gravi perturbazioni che ne conseguirebbero, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, è pertanto necessario istituire una serie di misure temporanee che consentano ai trasportatori di merci su strada e agli operatori di servizi di autobus in possesso di licenza nel Regno Unito di trasportare merci e passeggeri su strada tra il Regno Unito e l'Unione, o dal territorio del Regno Unito verso il territorio dello stesso transitando attraverso uno o più Stati membri. Al fine di garantire il corretto equilibrio tra il Regno Unito e l'Unione, i diritti così conferiti dovrebbero essere subordinati al conferimento di diritti equivalenti e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.
- (8) Il diritto di effettuare operazioni di trasporto all'interno del territorio di uno Stato membro e tra Stati membri è una realizzazione fondamentale del mercato interno e, dopo la fine del periodo di transizione e in assenza di disposizioni speciali contrarie, non dovrebbe più essere disponibile per i trasportatori di merci su strada del Regno Unito. Tuttavia, nell'immediato seguito del periodo di transizione e in assenza di un futuro accordo che disciplini il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito, è probabile che si verifichino perturbazioni dei flussi di traffico e conseguenti minacce per l'ordine pubblico, in particolare ai valichi di frontiera che sono pochi e dove devono essere effettuati controlli supplementari sui veicoli e sul loro carico. L'aumento della congestione ai valichi di frontiera con il Regno Unito si è già verificato prima della fine del periodo di transizione. La crisi legata alla pandemia di COVID-19 ha avuto effetti negativi anche sul trasporto su strada, con un aumento dei carichi a vuoto, una tendenza che potrebbe aggravarsi se non vi fosse una flessibilità che consenta agli operatori del trasporto merci su strada del Regno Unito di effettuare, anche in misura molto limitata, operazioni all'interno dell'Unione per un periodo di tempo strettamente limitato. Tali interruzioni potrebbero portare a situazioni con un impatto negativo sulle catene di approvvigionamento critiche, ritenute necessarie per gestire la pandemia di COVID-19 in corso. Per ridurre la portata di tali interruzioni, gli operatori del trasporto merci su strada del Regno Unito dovrebbero essere temporaneamente autorizzati ad effettuare un numero limitato di operazioni supplementari all'interno del territorio dell'Unione nel contesto delle operazioni tra il Regno Unito e l'Unione. I loro veicoli non dovrebbero quindi tornare immediatamente nel Regno Unito e sarebbe meno probabile che siano vuoti al loro ritorno nel Regno Unito, il che ridurrebbe il numero complessivo di veicoli e quindi la pressione ai valichi di frontiera. Il diritto di effettuare tali operazioni supplementari dovrebbe essere proporzionato, non dovrebbe riprodurre lo stesso livello di diritti di cui godono i trasportatori di merci su strada dell'Unione in base alle norme del mercato interno e dovrebbe essere progressivamente eliminato.

⁽⁷⁾ GUL 321 del 26.11.2002, pag. 13.

