

LOGISTICA E TRASPORTI

DESK BREXIT
MARZO



20
22

LONDON

Italian Trade Commission

Trade Promotion Section of the Italian Embassy

Sackville House, 40 Piccadilly

W1J 0DR , LONDRA

☎ +44 20 7292 3910

📠 +44 20 7292 3911

✉ londra@ice.it

HELP DESK BREXIT

✉ brexit@ice.it

Il presente documento è stato elaborato dall'Agenzia ICE

Ufficio di Londra | Desk Brexit

Layout grafico e impaginazione

Ufficio Coordinamento Promozione del Made in Italy | Vincenzo Lioi & Irene Caterina Luca | Nucleo Grafica

© Alexander Korzh | www.123rf.com

LOGISTICA E TRASPORTI

REGIME DOGANALE

Da gennaio 2022 i traders e coloro che importano qualsiasi tipologia di merce nel Regno Unito dovranno provvedere ad una dichiarazione doganale completa e al pagamento di tariffe, dazi, accise e VAT **se dovuti**: non e' piu possibile procrastinare le dichiarazioni doganali (delayed custom declarations).

L'agevolazione, infatti, ha cessato il suo vigore il 31 dicembre 2021.

I controlli e le ispezioni fisiche sui beni continueranno ad essere condotti al punto di destinazione sino a luglio 2022.

Da luglio 2022 saranno richieste Safety and Security declarations e i beni soggetti ai controlli sanitari e fitosanitari saranno verificati presso il posto di controllo frontaliero designato (porto o inland site) e non più a destinazione, seguendo l'ordine temporale per fasi luglio- settembre-novembre. Al contrario, l'UE ha richiesto dal 1° gennaio 2021 tale documento per le merci provenienti dalla Gran Bretagna.

Il sistema GVMS sarà operativo per le operazioni di import, export e transito presso tutte le località che lo avranno adottato.

Occorrerà detenere una dichiarazione del fornitore sull'origine dei beni.

Da gennaio 2021 le infrastrutture si sono adeguate allo svolgimento delle attività previste dalle operazioni di CTC (Convezione di Transito Comune), dall'utilizzo dei carnet ATA e TIR, dal regime CITES e tutto cio' che e' richiesto dai processi di gestioni del traffico merci.

- al termine del periodo di transizione, il Regno Unito ha progressivamente introdotto controlli alle frontiere, iniziando il 1° gennaio 2021 per passare poi a controlli completi per tutte le merci dal 1° luglio 2022 / 1° settembre 2022 (certificati e controlli fisici per tutti i prodotti lattiero-caseari), 1° novembre 2022 (certificati e controlli fisici per tutti i restanti prodotti regolamentati di origine animale, compresi i prodotti compositi e i prodotti ittici);
- l'obbligo delle dichiarazioni di sicurezza all'importazione - Entry Summary Declarations (ENS) è stata sospesa per i primi 12 mesi (in vigore dal 1° gennaio 2022);
- il Regno Unito, con i dovuti distinguo relativi alla posizione dell'Irlanda del Nord, ha aderito alla Common Transit Convention (CTC) dal 1° gennaio 2021 ed è soggetto ai requisiti della Convenzione.

SAFETY AND SECURITY DECLARATIONS

L'approccio UK alle Safety and Security declarations è in linea col quadro regolamentare di WCO (World Customs Organisation).

L'utilizzo di tali dichiarazioni protegge il paese da potenziali minacce quali il terrorismo e il commercio illegale di beni come armi e droghe ed al contempo facilita il legittimo scambio di beni tra UK e ROW.

I requisiti di sicurezza e protezione si applicano per le merci spostate utilizzando il transito, sebbene le dichiarazioni

sommarie di entrata (ENS) siano richieste solo per i movimenti da UE a GB dal 1° luglio 2022 nell'ambito dell'introduzione dei controlli.

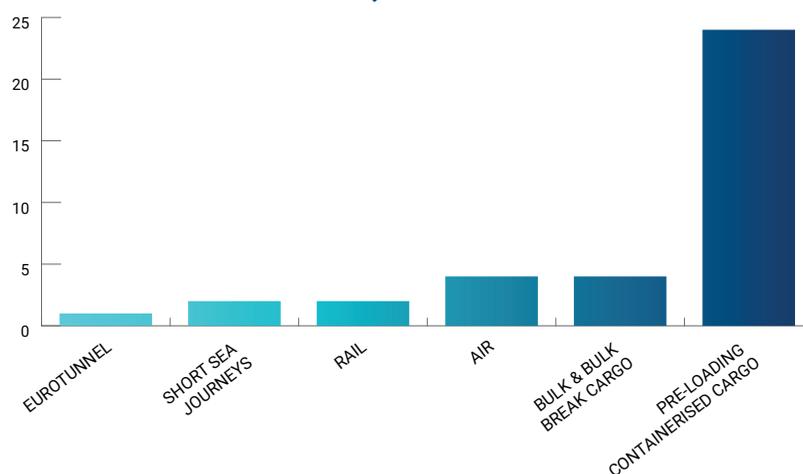
Le Combined transit and Safety and Security Declarations (TSADs) non possono essere utilizzate per soddisfare i requisiti di sicurezza e protezione in GB dal 1° gennaio 2021. Per tale motivo, è necessario che le aziende che movimentano merci utilizzando il transito si assicurino che le appropriate e Safety and Security Declarations siano rese con altri mezzi, ove necessario.

Ricade sui trasportatori la responsabilità di assicurarsi che alle autorità di confine britannico siano fornite le S&S per le importazioni, anche e laddove passasse al trader questo compito ne avrebbe comunque la legale responsabilità.

Si intende per legale responsabilità che le S&S siano complete ed accurate anche se una S&S può sempre essere rettificata al punto di entrata in UK.

Cosa contiene la dichiarazione? I dati di mittente e destinatario, descrizione dei beni, la rotta che segue la movimentazione delle merci, i riferimenti del volo o di altro vettore e tempo di arrivo.

FIG1 S&S TIMING REQUIREMENTS FOR IMPORT



La modalità di trasporto determina la tempistica per la proposizione delle S&S all'importazione.

Le spedizioni entro un minimo di ore dall'arrivo presso le località di seguito indicate dovranno aver già ricevuto da parte dell'importatore la sottoscrizione delle S&S.

Se si usa il GVMS le entry saranno sottoscritte al più presto entro il timing sopra esposto o prima della chiusura del check in. Per i voli che durano meno di 4 ore le S&S vanno proposte non più tardi della partenza del volo.

COMMON TRANSIT CONVENTION (CTC)

Dal 1° gennaio 2021, il Regno Unito ha aderito alla CTC ed applica il regime di transito comune. Pertanto, le merci unionali trasportate verso tale Paese, dopo essere state vincolate alla procedura di esportazione, potranno essere successivamente vincolate al regime di transito comune.

LA CTC:

- crea una sorta di “territorio unico” tra UE e paesi extra UE aderenti alla CTC;
- permette alle merci terze provenienti da paesi aderenti di circolare liberamente all’interno del territorio unico;
- consente alle merci unionali di circolare all’interno del territorio unico – quindi anche di paesi terzi - senza perdere il loro status unionale.

USO DEL REGIME DI TRANSITO – DOCUMENTI

L’intenzione di inizio del movimento in entrata o in uscita dal territorio unionale (di merce non unionale) deve essere comunicata con una:

- DICHIARAZIONE SOMMARIA DI ENTRATA (ENS)
- DICHIARAZIONE SOMMARIA DI USCITA (EXS)

Superata la fase del controllo di sicurezza il movimento della merce è scortato da una *DICHIARAZIONE DI TRANSITO (DAT)*.

Con particolare riferimento alla procedura di esportazione abbinata a transito, applicata al contesto della Brexit, si precisa che essa agevola notevolmente gli operatori economici, poiché gli stessi possono espletare le formalità doganali presso un ufficio doganale interno dove, per ragioni di natura logistica, l’effettuazione degli adempimenti doganali richiede generalmente tempistiche minori rispetto a quelle di solito necessarie presso gli uffici doganali posti in prossimità delle frontiere.

L’aspetto peculiare della procedura in questione consiste nella circostanza che l’ufficio doganale di uscita (per l’esportazione) coincida con l’ufficio doganale di partenza dell’operazione di transito comune, ai sensi dell’art. art.329, par. 6, del RE; l’ufficio doganale di passaggio e di destinazione dell’operazione di transito sono situati in un paese di transito comune, nel caso di specie UK.

In uscita dal territorio unionale → in ingresso nel Regno Unito, le formalità doganali verranno svolte presso un ufficio interno anziché al confine.

Ai fini della conclusione della procedura di esportazione, l’ufficio di uscita informa quello di esportazione dell’uscita delle merci del territorio UE entro il primo giorno lavorativo successivo a quello di vincolo al regime di transito (considerata la vigenza del periodo transitorio e ai sensi dell’art. 333, par. 7 del RE).

Uso del regime di transito – Semplificazioni

Le formalità doganali attinenti al regime del transito possono essere espletate anche avvalendosi delle procedure semplificate di *"speditore/destinatario autorizzato"*.

E' altresì possibile utilizzare il carnet TIR in quanto la Gran Bretagna è anche Parte contraente della Convenzione TIR.

Irlanda del Nord

Si ricorda che le operazioni con l'Irlanda del Nord sono vincolate al regime di Transito Unionale. Alla luce del Protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord – parte integrante dell'accordo sul recesso UK - la normativa doganale unionale continuerà ad applicarsi in Irlanda del Nord. Ne consegue che, con particolare riferimento alla procedura doganale del transito, le spedizioni di merci non unionali effettuate tra i 27 Paesi membri dell'Unione e l'Irlanda del Nord verranno espletate sotto l'egida del transito unionale, mentre le operazioni di transito con le restanti parti del Regno Unito (quindi Inghilterra, Galles e Scozia) verranno svolte con le modalità proprie previste nell'ambito della Convenzione di Transito Comune.

Fonte: [Agenzia delle Dogane e dei Monopoli](#)

CARNET ATA

Il carnet ATA è un documento doganale internazionale che può essere utilizzato da privati viaggiatori e imprese in oltre 70 paesi diversi in tutto il mondo. Il carnet consente il trasferimento temporaneo di merci non deperibili tra paesi senza il pagamento degli oneri doganali. Il carnet ATA ha validità di un anno dalla data di emissione.

Un carnet:

- semplifica lo sdoganamento delle merci nei paesi esportatori e importatori sostituendo i documenti doganali normalmente richiesti;
- fornisce una garanzia finanziaria per gli oneri doganali potenzialmente dovuti sulle merci;

Ogni paese segue le proprie regole relativamente all'utilizzo di un Carnet ATA, ma generalmente e' utilizzato per beni quali:

- campioni da mostrare a fiere o meeting di vendita;
- materiale pubblicitario;
- film e audio registrati;
- attrezzatura necessaria per il lavoro come laptop, macchine fotografiche o apparecchiature audio;
- beni per scopi educativi, scientifici o culturali;
- articoli sportivi.

I carnet ATA non esonerano i titolari dall'ottenere le necessarie licenze di esportazione o permessi.

Da gennaio 2021, i carnet ATA forniscono una delle opzioni disponibili sia alle imprese che ai privati quando si spostano temporaneamente merci tra il Regno Unito e paesi dell'UE.

Opzioni di trasporto

In Gran Bretagna e 'possibile contattare la linea di assistenza import/export HMRC o visitare [gov.uk](https://www.gov.uk), quando si pianifica il trasporto con carnet. La linea di assistenza generale fornirà agli operatori un numero di contatto per la dogana nel porto o aeroporto designato così da verificare se l'ufficiale sarà disponibile a timbrare fisicamente il carnet. Se le merci vengono spostate/trasportate nel bagaglio, devono essere presentate al funzionario doganale.

Requisiti

Il titolare del carnet ATA deve garantire che:

- tale venga presentato in dogana per l'approvazione ogni volta che la merce entra o lascia un territorio doganale. E' attualmente un processo manuale e cartaceo;
- il carnet ATA venga presentato unitamente alla merce quando richiesto dalla dogana.

Fonte: Border Model

CARNET TIR

I carnet TIR si utilizzano per accompagnare le merci che viaggiano su mezzo di trasporto su strada e container attraverso diversi paesi, purché tali paesi siano firmatari della Convenzione TIR delle Nazioni Unite. Il ricorso del carnet TIR evita la necessità di utilizzare le procedure di transito nazionali per ciascun Paese attraverso il quale transitano le merci. Non sostituiscono le dichiarazioni di importazione standard.

Il Regno Unito e l'UE sono considerati un unico territorio ai fini del TIR. Quando le spedizioni TIR sono in transito attraverso il Regno Unito o l'UE, il carnet deve essere presentato alla dogana nel luogo di arrivo e partenza dal Regno Unito o dall'UE. Quando un movimento TIR termina nel Regno Unito, il carnet deve essere presentato con la dichiarazione di importazione.

Le aziende che esportano o importano merci con la copertura di un carnet TIR sono inoltre tenute a presentare una dichiarazione TIR all'NCTS per quella parte del viaggio all'interno del territorio del Regno Unito e dell'UE. L'NCTS genera il Documento di accompagnamento del transito (TAD) che viene apposto sul carnet TIR.

Dal 1° gennaio 2021 è terminato l'obbligo di compilare una dichiarazione TIR nell'NCTS parallelamente alla dichiarazione cartacea. Ogni movimento in TIR richiede comunque una garanzia individuale.

È importante notare che il carnet TIR cartaceo resta lo strumento giuridico e rientra tra i documenti a corredo della spedizione.

A decorrere dal 1° ottobre 2005, i traders possono richiedere l'autorizzazione in qualità di destinatari autorizzati a ricevere le merci trasportate in regime TIR presso la propria sede o in qualsiasi altro luogo indicato. Le domande di destinatario autorizzato per TIR devono essere presentate sul modulo C1343.

Fonte: [Gov.uk](https://www.gov.uk)

DEPOSITO TEMPORANEO E PRE-DEPOSITO

Dal 1° gennaio 2022 è in vigore il modello di pre-deposito per il controllo delle merci dall'UE alla Gran Bretagna (Inghilterra, Scozia e Galles). Esistono 2 principali modelli doganali che possono essere utilizzati per controllare le merci importate in Gran Bretagna:

1. il temporary storage model (modello di stoccaggio temporaneo) che consente lo stoccaggio della merce fino a 90 giorni presso un impianto di magazzinaggio temporaneo approvato da HMRC (HM Revenue & Custom), prima di effettuare una dichiarazione. I funzionari governativi effettueranno tutti i controlli prima che le merci vengano rilasciate. Un impianto di deposito temporaneo richiede l'operatività di un sistema inventariale;
2. il pre-lodgement model (modello di pre-deposito), invece, che impone l'inoltro della documentazione alla dogana prima che la merce esca dal territorio UE. Il modello di pre-lodgement garantisce che tutte le dichiarazioni siano appunto pre-depositate, quindi anticipate al versante UK prima di essere imbarcate sul lato UE, questo consente di mantenere il flusso degli scambi pressoché costante, in particolar modo nei trasporti Roll-on/Roll-off.

HMRC ha sviluppato una nuova piattaforma informatica a supporto del modello di pre-deposito, denominata Goods Vehicle Movement Service (GVMS). Tuttavia, il suo utilizzo non sarà obbligatorio e la scelta tra l'utilizzo di un modello di Deposito Temporaneo e un modello di pre-deposito sarà una decisione commerciale che ciascuna azienda dovrà prendere.

A condizione che i requisiti per i controlli doganali previsti dai modelli sopra menzionati siano soddisfatti, i porti e i vettori potranno utilizzare sia il modello di pre-deposito sia il modello di deposito temporaneo all'interno di un'unica località di frontiera (modello misto).

Nel pre-lodgement model il vettore (traghetto, treno o operatore aereo) dovrà assicurarsi che la dichiarazione

sia stata pre-depositata prima dell'imbarco delle merci nel punto di partenza dell'UE.

HMRC valuterà il grado di rischio dell'operazione durante l'attraversamento ed emetterà un messaggio prima dell'arrivo delle merci alla frontiera, comunicando alla persona che controlla le merci stesse (es. autotrasportatore), entro l'arrivo alla frontiera, se le merci sono autorizzate a proseguire il viaggio o in alternativa se la merce necessita di ulteriori controlli.

Le merci che non sono state sdoganate devono essere trattenute presso punti di frontiera fino a quando HMRC non dichiarerà l'avvenuto sdoganamento utilizzando gli appositi sistemi IT.

Nel modello di stoccaggio temporaneo le merci importate dall'UE possono essere immagazzinate temporaneamente sotto controllo doganale prima di essere immesse in libera circolazione, esportate o poste sotto il regime di perfezionamento passivo, o altro regime speciale (perfezionamento attivo, deposito doganale, uso autorizzato o ammissione temporanea). Ciò significa che i traders possono differire la dichiarazione doganale e il pagamento di dazi e tasse fino a 90 giorni dalla data di presentazione delle merci. È necessaria un'autorizzazione per gestire un deposito temporaneo. Da gennaio 2022, un sistema di inventario è richiesto per tutte le strutture di stoccaggio temporaneo (comprese quelle che attualmente ospitano merci non-UE). I luoghi di frontiera che ricorrono al modello di stoccaggio temporaneo possono utilizzare il GVMS per facilitare il controllo delle dichiarazioni pre-lodged sia per le merci accompagnate che per quelle non accompagnate. Questa è un'agevolazione opzionale che può essere offerta dagli uffici di frontiera e dai loro trasportatori. Se il GVMS viene utilizzato per facilitare il controllo in un luogo di custodia temporanea, il GVMS deve essere integrato con il sistema d'inventario del posto di frontiera.

GOODS VEHICLE MOVEMENT SERVICE (GVMS)

Il 31 dicembre 2020, il Regno Unito ha introdotto una nuova piattaforma informatica denominata Goods Vehicle Movement Service (GVMS) per supportare il modello di pre-lodgement (pre-deposito) per le importazioni, le esportazioni e i movimenti di transito.

Tutte le aziende che trasportano merci, quindi, verso e dal Regno Unito dovranno essere registrate al Goods Vehicle Movement Service. La registrazione si effettua attraverso il [sito del governo](#) e consente l'ottenimento del numero GMR.

Dal 1° gennaio 2021 è stato quindi necessario ottenere un codice GMR (Goods Movement Reference) per spostare le merci da:

- l'UE verso la Gran Bretagna (solo per i movimenti di transito);
- dalla Gran Bretagna all'Irlanda del Nord.

Dal 1° gennaio 2022 il GVMS è entrato in vigore a pieno per tutti gli altri movimenti, sia importazioni che esportazioni e per le merci che circolano con procedure TIR (Transports Internationaux Routiers o International Road Transports).

Sarà necessario essere in possesso di numero EORI – numero di registrazione e identificazione degli operatori economici. Per [ottenere un numero EORI GB](#).

Il GVMS dialoga con i sistemi HMRC (Her Majesty's Revenue & Customs) in tempo reale, anticipando la documentazione relativa alla spedizione in corso e consentendo ad HMRC la valutazione della stessa.

Il vettore invia il codice GMR a GVMS al momento dell'imbarco.

Il collegamento ad HMRC consentirà la valutazione e l'inoltro della stessa alle Dogane di arrivo e/o agli uffici di transito.

In base al sistema di classificazione del rischio di HMRC sarà appurata la necessità di un controllo.

In questo modo durante il tragitto (a bordo del traghetto o del treno), il conducente riceverà l'esito della valutazione e quindi la comunicazione del suo stato doganale.

Pertanto, i veicoli in uscita dalla Gran Bretagna e i trasportatori europei in uscita da UE potranno ricevere tre segnali:

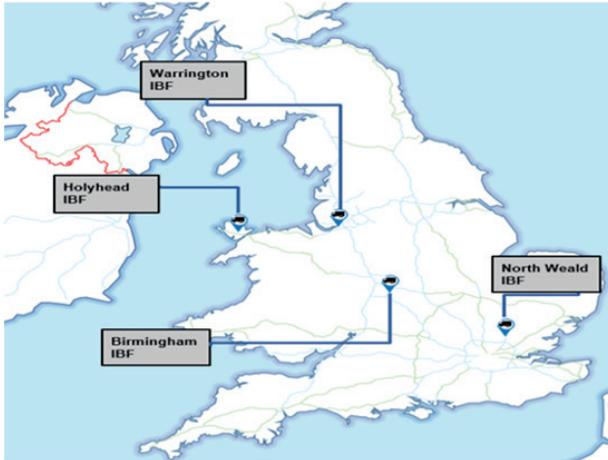
- verde, che consentirà l'accesso al porto - documentazione è in regola;
- giallo, che permetterà l'accesso al porto dopo il completamento delle procedure doganali;
- rosso, che impedisce l'accesso al porto - manca parte o tutta la documentazione della merce.



Solo dopo questo passaggio intermedio → Merci sdoganate

INFRASTRUTTURE DI FRONTIERA

Le infrastrutture di frontiera interna-IBF (Inland Border Facility)- offrono supporto logistico a specifici porti per l'espletamento di un'ampia gamma di attività ordinarimente svolte ai confini.



Prima di recarsi ad un sito di frontiera interna (IBF)

É consigliabile:

1. verificare quali servizi sono offerti in ciascuna delle strutture di frontiera interna (non tutte le strutture di frontiera interna svolgono le stesse funzioni);
2. verificare la disponibilità dell' IBF prima di esportare la merce;
3. prenotare per sostare ad un IBF per ridurre significativamente i tempi di attesa.

Ci si dovrà recare ad un sito di frontiera interna solo se le merci sono entrate attraverso il porto di Dover, l'Eurotunnel o il porto di Holyhead e si sta importando merci:

- sotto la convenzione di transito comune e non si utilizzano i servizi di un ACC per iniziare o terminare i movimenti di transito;
- nel paese nell'ambito della Convenzione di Transito Comune ed è stato chiesto di presentarsi ad un sito per il controllo di tali merci;
- utilizzando un Carnet ATA, ma non per animali vivi;
- coperte dalla Convenzione sul commercio internazionale delle specie di fauna e flora minacciate di estinzione (CITES), esclusi gli animali vivi.

Quando potrebbe essere necessario recarsi presso una struttura di frontiera interna

Per sapere se occorre far controllare le merci dalla dogana all'arrivo, si dovrà utilizzare il numero di riferimento del movimento merci nella sezione "[check if you need to report for an inspection](#)" per comprendere se le merci sono state selezionate per il controllo.

In alcuni casi, vi è la possibilità di essere fermati da agenti della Border Force all'interno del porto che vorranno eseguire dei controlli sul veicolo o sul carico di merce. Se ciò accade, ci si dovrà recare presso una struttura di frontiera interna per portare a termine le operazioni doganali.

La merce dovrà essere trasportata direttamente ad una struttura di frontiera interna e dovrà arrivare nelle stesse condizioni in cui era al momento dell'importazione.

Quando non è necessario recarsi presso una struttura di frontiera interna

Non è necessario recarsi presso un impianto di frontiera interna se:

- il veicolo è vuoto;
- si sta trasportando merci dentro e fuori dal Regno Unito utilizzando altri porti;
- si utilizzano i servizi di un mittente o destinatario autorizzato (ACC);
- si utilizzano altre procedure di importazione o esportazione (non della Convenzione sul transito comune) per trasportare le merci dentro o fuori dal Regno Unito;
- si sta trasportando animali vivi, ad eccezione delle merci ad alta priorità previste dai regolamenti del Defra.

Tutti i siti IBF

	Dover Western Docks	Stop 24	Ebbsfleet	Sevington	Holyhead	Warrington	Birmingham	North Weald
ATA	X	X	X	X	X	X	X	X
TIR	X	X	X	X	X	X	X	X
Office of Departure	C	C	X	X	X	X	X	X
Office of Destination	C	C	X	X	X	X	X	
HGV Traffic Management				X				
Customs Compliance	X	X	X	X	X	X	X	X
CITES	X	X	X	X				X

Leggenda:

IBF - Sud del Regno Unito

IBF - Nord del Regno Unito

C (Capped) - Vi è una limitata capacità ad operare come Uffici di Destinazione e Uffici di Partenza presso gli uffici di Dover Western Docks e Stop 24.

Il governo sta predisponendo strutture di frontiera interne (IBF) nel Kent che serviranno al traffico merci provenienti da Eurotunnel ed ha altresì preso in consegna il sito di White Cliffs da DfT che sarà operativo a fine 2022.

L'amministrazione centrale britannica è al lavoro con i governi locali del Galles e della Scozia per concordare i requisiti e le caratteristiche dei costituendi IBF. Intanto, HMRC ha completato l'acquisizione dell'ex sito Road King che funge da Inland Border Facility per il porto di Holyhead. Il sito verrà sviluppato con un approccio graduale: a partire da gennaio 2022 fornirà capacità operativa iniziale per le attività di ispezione e si prevede possa sviluppare capacità operativa completa per la fine del 2022.

Il sito supporterà il flusso di commercio attraverso il porto di Holyhead.

Il governo gallese sta anche sviluppando un posto di controllo di frontiera per supportare i porti per i traghetti nel sud-ovest del Galles.

Alcuni porti opereranno sia secondo il modello di pre-deposito che quello di custodia temporanea (un modello misto). I requisiti operativi variano a seconda del porto.

Utilizzo degli IBF da parte degli autotrasportatori

Per aiutare gli autotrasportatori a utilizzare i siti in modo efficiente, HMRC ha sviluppato una nuova App denominata "Attend Inland Border Facility". Questa informa gli autotrasportatori della capacità di un sito e consente ai conducenti di avvisare un sito in anticipo sul proprio arrivo dimezzando i tempi di elaborazione della richiesta. Attraverso la APP si riceve un messaggio di arrivo automatizzato e una notifica quando la documentazione del trasportatore è pronta.

Gli autotrasportatori possono inoltre visualizzare una guida su tutte le strutture di frontiera interne (IBF), compresi indirizzi e mappe online.

Haulier Advice Site Locations - 22/09/2021

This is a map of current Haulier Advice site locations as of 22/09/2021. This list is regularly updated and the latest version can be found [here](#). This includes at what hours relevant sites offer COVID-19 testing.



Conoscenza del trasportatore - Siti di informazione e consulenza

Riconoscendo l'importanza di garantire che gli autotrasportatori e i gestori dei trasporti siano consapevoli delle modifiche è in atto un programma di sensibilizzazione diretta che ha avuto inizio nell'autunno 2020.

HMG ha, infatti, aperto una rete di siti di informazioni e consulenza (IAS - Information and Advice Sites) in posizioni strategiche in tutto il Regno Unito.

I siti forniscono consulenza e supporto ai conducenti di mezzi pesanti sui controlli esistenti sulle esportazioni e sulle modifiche imminenti ai controlli di importazione.

Gli IAS si trovano attualmente nelle stazioni di servizio autostradali più trafficate.

Euro Tunnel Border Pass

Innovativo servizio per il trasporto merci, esso consente di condividere le informazioni necessarie per i valichi di frontiera tra il trasportatore e l'Eurotunnel, e quindi tra Eurotunnel e le autorità di frontiera. Il sistema, completamente digitalizzato, consente all'autista di gestire le operazioni senza dover lasciare la cabina o presentare i documenti all'arrivo.

Attraverso tale piattaforma, quindi, si comunicheranno e si salveranno le informazioni necessarie al passaggio del confine: dichiarazioni doganali, certificati sanitari e fitosanitari, dettagli del veicolo.

Modelli portuali del Regno Unito

La seguente lista elenca una selezione di posizioni di confine e fornisce un'indicazione generale dei loro modelli di controllo doganale.

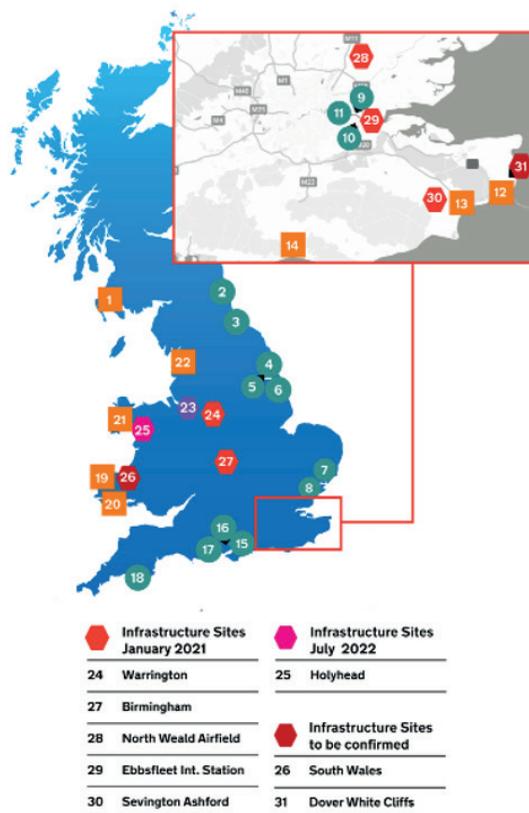
Posizioni di stoccaggio

temporaneo con/senza GVMS (✓)

Pre-deposito

Misto

● Temporary Storage Ports	Accompanied Freight GVMS	■ Pre-lodgement (GVMS) Ports
2 Port of Tyne	✓	1 Cairnryan
3 Teesport	✓	12 Dover
4 Hull	✓	13 Eurotunnel
5 Killingholme	✓	14 Newhaven
6 Immingham	✓	19 Pembroke
7 Felixstowe		20 Fishguard
8 Harwich	✓	21 Holyhead
9 Tilbury 1		22 Heysham
10 Tilbury 2	✓	
11 Purfleet	✓	
15 Portsmouth	✓	
16 Southampton		
17 Poole	✓	
18 Plymouth	✓	
		● Mixed Model Ports
		23 Liverpool



Porto Franco - “Freeports”

Il governo è impegnato nella creazione di una serie di porti franchi in tutto UK. Oltre a misure fiscali specifiche, i porti franchi includeranno un modello doganale che consentirà alle aziende che operano in esso di accedere a una serie di agevolazioni doganali e benefici.

Le aziende autorizzate ad operare all'interno dei porti franchi “Freeports” potranno trarne vantaggi doganali che includeranno:

- procedure di importazione semplificate per l'ingresso delle merci nel sito doganale del porto franco;
- vantaggi tariffari - tariffa sospesa in attesa di dichiarazione nel Regno Unito o riesportazione; ove consentito, capacità di calcolare i dazi sia sui prodotti finiti che sui materiali grezzi quando le merci sono dichiarate in GB; esenzione ove applicabile da dazi doganali per le merci che vengono nuovamente esportate direttamente dal porto franco;
- benefici IVA e accise - sospensione IVA e accise sui beni importati nel sito doganale del porto franco.

Una volta operativo, il porto franco avrà un modello doganale flessibile che consentirà molteplici siti doganali collegati ai porti per usufruire dei vantaggi doganali. Tali siti e porti possono anche interagire tra loro, producendo maggiori benefici.

Gli arrivi a Dover

Sia l'Eurotunnel che gli operatori navali del porto di Dover forniscono:

- servizi 24/7/365 (a parte la chiusura del porto di Dover il giorno di Natale);
- modelli operativi flessibili, ticketless, turn up and go
- just in time, just in sequence supply chain;
- controlli giustapposti (completi all'Eurotunnel, parziali al porto di Dover);
- nessuna infrastruttura in entrata nel Regno Unito esegue più controlli alle frontiere di quanto non faccia attualmente.



Step 1 (UE export) Preparazione per l'uscita dall'UE	Step 1 - parte B (GB import) Preparazione per l'entrata in GB	Step 2 Check-in dell'operatore di traghetti / Pit stop all'Eurotunnel	Step 3 Durante l'attraversamento	Step 4 Arrivo in GB ed ispezione
Contratto ricevuto / trasporto organizzato	EORI GB e registrazione per GVMS	Numero di camion/veicolo scansionato (targa)	L'EAD di esportazione viene scaricato	Se selezionato per l'ispezione, il conducente si dirige presso un IBF
Stampa l'EAD cartaceo e facoltativamente genera busta logistica	Il trasportatore genera GMR - input del trasportatore inteso VRN e dettagli di attraversamento	Presentato GMR e convalidato	La valutazione del rischio per GVMS / CHIEF ha luogo	L'autista è diretto da segnaletica e/o app IBF
Consegna carta EAD (e TAD se viene utilizzato il transito) al conducente	Consegna GMR al conducente	Veicolo rifiutato se non valido	L'autista controlla lo stato delle merci tramite lo "strumento self-service" digitale del governo del Regno Unito	Il numero di camion/veicolo targa viene controllata e il un funzionario delle forze di frontiera incontra l'autista
	Il conducente ha un passaporto valido	EAD MRN per export (e TAD se viene utilizzato il transito) viene presentato e scansionato	Verde per andare o rosso per ispezione doganale presso IBF	Merce ispezionata visivamente
		Controllo all'ingresso da parte delle forze di frontiera	Se viene utilizzato il transito, le forze di frontiera eseguono la funzione di Ufficio di transito I documenti vengono elaborati e l'ispezione condotta	Il trasportatore è indirizzato all'area di parcheggio

Leggenda:

- Ufficio autotrasportatore / intermediario
- conducente
- amministrazione UK / Francia

Convenzione CEMT

I vettori UE non necessitano di permessi CEMT per trasportare merci nel Regno Unito, l'autorizzazione comunitaria esistente dell'UE (licenza di operatore internazionale) è sufficiente, a meno che non stiano trasportando merci dal Regno Unito in un paese terzo.

Secondo il regime di licenza comunitaria (intestata al trasportatore che intende eseguire il trasporto) è necessario che a bordo si trovi una copia conforme della medesima licenza in corso di validità e che il conducente sia titolare di una Carta di qualificazione del conducente. La predetta copia conforme autorizza lo svolgimento dei trasporti di merci su strada da qualunque Stato membro dell'Unione europea (quindi anche dall'Italia) al Regno Unito e viceversa e non è necessario essere in possesso di un'autorizzazione CEMT.

Le regole di accesso al mercato sono stabilite nell'accordo commerciale e di cooperazione (TCA) e sono

sostanzialmente le medesime dei trasportatori del Regno Unito.

Tuttavia il commercio incrociato non è possibile, quindi i trasportatori dell'UE possono effettuare fino a due movimenti di cabotaggio all'interno del Regno Unito. Il TCA consente inoltre agli operatori dell'UE di transitare attraverso il Regno Unito per raggiungere l'Irlanda.

I camion del Regno Unito potranno raggiungere l'UE e tornare dall'UE, anche quando non carichi. Gli stessi diritti sono conferiti ai trasportatori dell'UE che viaggiano da qualsiasi punto dell'UE verso il Regno Unito e dal Regno Unito verso qualsiasi punto dell'UE.

I camion del Regno Unito e dell'UE potranno anche eseguire fino a due operazioni aggiuntive nel territorio dell'altra parte, una volta attraversato il confine UE / Regno Unito. Ciò consentirà agli 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.

Per gli autotrasportatori del Regno Unito, queste operazioni aggiuntive possono essere composte da due operazioni di scambio incrociato (ossia operazioni di trasporto tra due Stati membri) o un'operazione di scambio e una operazione di "cabotaggio" (ovvero un'operazione di trasporto entro due punti di un singolo Stato membro). Disposizioni speciali sono previste nel caso dell'Irlanda, poiché gli autotrasportatori nordirlandesi potranno effettuare due operazioni di cabotaggio in Irlanda. L'accordo prevede inoltre pieni diritti di transito attraverso i rispettivi territori (per raggiungere paesi terzi o altre parti del proprio territorio).

Le Procedure Doganali Speciali

Le aziende possono utilizzare le procedure doganali speciali per sospendere, ridurre o richiedere sgravi sul pagamento di dazi doganali e IVA a determinate condizioni.

Le procedure speciali includono:

Deposito doganale – consente la sospensione del pagamento di dazi doganali, IVA all'importazione e accise sulle merci importate durante il deposito nel magazzino doganale;

Perfezionamento attivo – consente di sospendere il pagamento di dazi doganali, IVA all'importazione e accise sulle merci importate per subire una lavorazione;

Perfezionamento passivo – consente l'esportazione temporanea di merci per la lavorazione o riparazione e la reimportazione dei prodotti trasformati mantenendo lo status nazionale o con parziale esonero dai dazi all'importazione;

Ammissione temporanea - consente alle imprese e agli individui stabiliti al di fuori del Regno Unito di essere autorizzati ad importare merci in esenzione totale o parziale da dazi doganali e altri oneri rilevando l'uso specifico a cui la merce sarà destinata.

Uso autorizzato - consente di ridurre o annullare i dazi doganali su alcune merci importate, a condizione che siano destinate a un uso finale prescritto.



www.ice.it

Italian Trade Agency 

@ITAttradeagency 

ITA-Italian Trade Agency 

@itatradeagency 