

Guida alle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio

DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE



*Direzione generale della Fiscalità
e dell'Unione Doganale*



*Direzione generale dell'Energia
e dei Trasporti*



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 29.5.2002
SEC(2002) 632

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Guida alle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Guida alle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio

SINTESI

Lo scopo della presente guida è di esporre, in forma pratica per le parti interessate, le modalità di applicazione delle regole doganali comunitarie al trasporto marittimo a corto raggio, al fine di facilitarne l'uso.

Per capire tali modalità è essenziale tener presente la distinzione tra territorio doganale comunitario – nell'ambito del quale la CE ha giurisdizione sulle merci - e territorio doganale non comunitario – dove le merci non sono soggette alla giurisdizione della CE. L'introduzione delle merci nel territorio doganale comunitario comporta l'applicazione delle pertinenti norme comunitarie e nazionali, che possono essere disposizioni di carattere finanziario (dazi e oneri fiscali), misure di politica commerciale (ad esempio nel quadro della politica agricola comune) o di pubblico interesse (embarghi, protezione dei marchi, brevetti ecc.).

Questo principio si applica tanto ai trasporti stradali, ferroviari ed aerei quanto a quelli marittimi e ovviamente non può variare a seconda del modo di trasporto.

Gli effetti dell'introduzione delle merci nel territorio doganale comunitario sono tuttavia diversi in funzione della posizione doganale delle merci, ossia a seconda che esse vengano trattate come merci comunitarie (il che vuol dire che sono state espletate tutte le formalità doganali) o come merci cosiddette non comunitarie. La presente guida si sofferma in modo particolareggiato su questa distinzione, nonché sulle condizioni e modalità per comprovare la posizione comunitaria delle merci.

Nel trasporto delle merci, la perdita della posizione comunitaria è un aspetto importante per le merci (comunitarie) che lasciano il territorio doganale comunitario in un punto soltanto per rientrarvi in un altro punto.

Nel caso, ad esempio, del trasporto su strada (in cui generalmente gli autocarri rimangono all'interno del territorio doganale comunitario) un autocarro, quando attraversa la frontiera con un paese terzo, lascia il territorio doganale comunitario anche se la sua destinazione finale è un punto situato all'interno di tale territorio.

Quando una nave salpa da un porto comunitario per un altro, essa lascia il territorio doganale comunitario soltanto per entrarvi nuovamente quando arriva all'altro porto, dove si applicano nei suoi confronti le conseguenti procedure.

Nel 1998, nel trasporto marittimo a corto raggio è stato introdotto un nuovo concetto, quello di 'servizio regolare di trasporto', che implica la dispensa dall'obbligo di dimostrare la posizione delle merci comunitarie trasportate mediante tale servizio. La funzione del servizio regolare è paragonabile a quella di un ponte all'interno della Comunità che gli autocarri attraversano nel corso del loro viaggio; nel servizio regolare la nave funge sia da autocarro che da ponte.

Dopo la posizione doganale, la guida illustra i principi e le modalità basilari delle principali procedure doganali: la procedura di importazione per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio e quella di esportazione.

La guida poi tratta ampiamente del regime di transito quale applicato a talune merci trasportate mediante un 'servizio regolare di trasporto', illustrando anche i due livelli di semplificazione dei quali può beneficiare il trasporto marittimo a corto raggio.

Nella guida sono descritte sia le procedure normali che quelle semplificate attuate dalle autorità doganali dei singoli Stati membri. Nell'insieme, le procedure semplificate sono molto vantaggiose in quanto consentono un notevole risparmio di tempo e di denaro e riducono gli inconvenienti.

La Commissione spera che gli operatori possano efficacemente avvalersi delle soluzioni flessibili offerte nel quadro delle norme doganali in funzione delle loro esigenze individuali ed è disponibile a discutere in concreto dei vari aspetti qualora questo possa essere ulteriormente utile al trasporto marittimo a corto raggio.

Introduzione

Trasporto marittimo a corto raggio e dogana: aspetti di ordine pratico e procedure

La presente guida ha un duplice scopo. In primo luogo, descrivere, per gli operatori del trasporto marittimo a corto raggio, le varie procedure doganali dell'UE applicabili alle loro attività. In secondo luogo, fornire le basi per una discussione documentata sull'argomento. Da molti anni gli ambienti direttamente coinvolti esternano la sensazione che le formalità doganali abbiano reso il trasporto marittimo a corto raggio più complesso, lento e costoso di quanto potrebbe invece essere. Tuttavia, secondo la Commissione europea i diversi aspetti della questione non sono stati finora identificati in maniera sufficiente per consentire di trovare dei rimedi appropriati.

La guida è dunque non solo volta ad aiutare coloro che operano nel settore del trasporto marittimo a corto raggio a soddisfare gli obblighi doganali che li riguardano, ma può altresì servire come base per un dibattito sulle questioni pratiche. Essa va letta in quest'ottica, tenendo presente che qualunque commento sui suoi vari aspetti sarà gradito.

Contesto

I porti della Comunità europea rappresentano la linea divisoria tra il territorio doganale comunitario e il territorio doganale non comunitario e l'attraversamento di tale linea dà luogo a determinati effetti che a loro volta inducono un'azione da parte della dogana. I controlli doganali cui vengono sottoposte le navi in entrata o in uscita dai porti della Comunità europea riflettono tutto ciò. Poiché la dogana non può essere certa che un'imbarcazione che entra in un porto della Comunità europea non abbia sostato nel porto di un paese non comunitario durante il tragitto, il trasporto marittimo a corto raggio, che può includere merci comunitarie, non comunitarie o partite miste contenenti merci di entrambe le posizioni destinate all'importazione, all'esportazione o in transito, sarà in linea di principio sottoposto agli stessi controlli previsti per il trasporto a lungo raggio.

Esistono tuttavia procedure (di controllo) semplificate di cui il trasporto marittimo a corto raggio può beneficiare. La presente guida illustra sia le procedure normali sia quelle semplificate, nonché i requisiti necessari per poter utilizzare queste ultime. Più specificatamente, una volta che un servizio di trasporto marittimo a corto raggio è stato qualificato come servizio regolare, tale qualifica darà diritto alle sue navi di beneficiare di procedure semplificate, sia a livello di documenti che di altre condizioni. Resta tuttavia la questione dei diversi trattamenti doganali, connessi alla diversa posizione delle merci e ai vari regimi sotto i quali queste sono trasportate. Tali trattamenti e le situazioni che ne sono all'origine non sono sempre facili da comprendere. Essi sono esposti in forma riassuntiva nel grafico a pag.12 e ulteriormente chiariti nel seguito della guida. Lo scopo è quello di rendere chiara la loro applicazione e di consentire agli addetti del trasporto marittimo a corto raggio di misurarne gli effetti sulle proprie attività.

Clausola di non responsabilità

La presente guida è di natura esplicativa e non deve essere considerata una relazione da parte della Commissione europea sulle disposizioni legislative e procedurali doganali vigenti all'interno della Comunità.

INDICE

Posizione delle merci	7
Percorso A: Merci comunitarie trasportate all'interno della CE	14
Percorso B: Merci non comunitarie importate nella CE per essere sdoganate e immesse in libera pratica come merci comunitarie	16
Percorso C: Merci provenienti da un paese terzo, introdotte nella CE e collocate in una zona franca in attesa di sdoganamento e immissione in libera pratica	18
Percorso D: Merci esportate dalla CE	21
Percorso E: Merci trasportate attraverso il territorio comunitario in regime di transito	24
Elenco di definizioni	37
Allegati	42

Che cos'è l'Unione doganale?

Dopo la creazione della Comunità economica europea (CEE), nel 1958, uno dei primi obiettivi dei sei Stati membri fondatori fu la creazione di un'unione tariffaria ai fini dell'abolizione di tutti i dazi doganali sugli scambi reciproci.

Realizzata nel 1968, l'unione doganale presenta due principali caratteristiche che hanno determinato:

- (a) la rimozione di tutti i dazi doganali sugli scambi tra gli Stati membri
- (b) l'introduzione di una tariffa doganale comune, vale a dire una tariffa unica applicata in tutta la CEE alle merci importate da paesi terzi.

Varie integrazioni alla legislazione doganale hanno portato una maggiore armonizzazione delle dogane sul piano amministrativo per giungere, nel 1988, all'introduzione del DAU (Documento Amministrativo Unico), che ha sostituito gli oltre 100 formulari fino ad allora in uso nei vari Stati membri. Questo documento, o le sezioni appropriate dello stesso, viene usato nelle procedure doganali relative al trasporto marittimo a corto raggio. Tuttavia, in alternativa possono essere accettati dalla dogana documenti commerciali.

Le autorità doganali degli Stati membri

Ogni porto della CE attraverso il quale le merci transitano e sono sottoposte a formalità doganali ha almeno un ufficio doganale. Questo può trovarsi sia all'interno dell'area portuale, sia a breve distanza dal porto. Le autorità doganali degli Stati membri dell'UE applicano la normativa doganale comunitaria, spesso attuata e integrata dalle norme nazionali, e forniscono informazioni sulle proprie procedure e disposizioni doganali. Le norme sono disponibili nei siti web elencati nell'allegato VI.

Prima di descrivere le vari procedure doganali relative al trasporto marittimo a corto raggio è importante illustrare il concetto di posizione delle merci.

POSIZIONE DELLE MERCI

Che cos'è la posizione delle merci e perché è importante?

La posizione doganale delle merci¹ ha un ruolo fondamentale in ambito doganale: per riuscire a spiegare i vari regimi doganali è importante chiarire il ruolo della posizione doganale delle merci, che deve talvolta essere provata.

Le merci si suddividono in due categorie:

- merci comunitarie e
- merci non comunitarie.

Merci comunitarie:

- originarie della Comunità; oppure
- importate da un paese terzo ma per le quali tutti i dazi doganali e le altre imposizioni applicabili sono stati pagati ('immesse in libera pratica'); oppure,
- prodotte all'interno della Comunità con materiali o componenti importati da un paese terzo, purché tutti i dazi doganali e le altre imposizioni applicabili a detti materiali o componenti siano stati pagati.

Merci non comunitarie:

- tutte le merci diverse dalle merci comunitarie, comprese le merci comunitarie che abbiano perso la loro posizione comunitaria.

NB: Le merci comunitarie la cui posizione comunitaria non possa, ove richiesto, essere dimostrata vengono considerate merci non comunitarie.

Se le merci sono in libera pratica, si deve sempre dimostrare la posizione comunitaria all'arrivo in un porto?

Sì, **a meno che** tali merci comunitarie non transitino tra porti situati nel territorio doganale della Comunità mediante un 'servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato' (v. Allegato I).

Quando può essere stabilita la posizione comunitaria delle merci?

La posizione comunitaria delle merci può essere stabilita (ove necessario) quando queste siano state:

- (1) trasportate da un altro Stato membro senza attraversare il territorio di un paese terzo; oppure
- (2) trasportate da un altro Stato membro attraverso il territorio di un paese terzo con un documento di trasporto unico rilasciato in uno Stato membro; oppure

¹ Art. 4, par. 6-8, del codice doganale comunitario (CDC).

- (3) trasbordate in un paese terzo su un mezzo di trasporto diverso da quello a bordo del quale erano state caricate inizialmente e sia stato rilasciato un nuovo documento di trasporto. Il nuovo documento deve essere accompagnato da una copia del documento originale rilasciato per il trasporto delle merci dallo Stato membro di partenza allo Stato membro di destinazione.

Qualora non sussistano le circostanze di cui sopra, le merci verranno considerate come merci non comunitarie.

Come può essere dimostrata la posizione comunitaria delle merci?

La posizione comunitaria delle merci può essere comprovata mediante i seguenti documenti²:

- un documento T2L (esemplare n. 4 del documento amministrativo unico)
- un documento T2LF (esemplare n. 4 del DAU, per merci dirette verso o provenienti da territori non fiscali³;
- fattura o documento di trasporto debitamente compilati, relativi esclusivamente alle merci comunitarie, recanti, secondo il caso, il codice T2L o T2LF;
- manifesto della compagnia di navigazione, debitamente compilato e vistato dall'ufficio competente, recante "C" per le merci comunitarie, "F" per le merci trasportate verso, da o tra territori non fiscali, e "N" per altre merci (con 'altro' servizio di trasporto marittimo);
- manifesto della compagnia di navigazione, in caso di utilizzazione delle procedure di transito semplificate (livello II) , recante il codice "C" per merci comunitarie;
- volet di un carnet TIR o ATA⁴ recante la sigla T2L ed autenticato dalla dogana;
- targhe e documenti di immatricolazione per autoveicoli immatricolati in uno Stato membro, purché tali targhe e documenti ne dimostrino chiaramente la posizione comunitaria;
- dichiarazione di posizione comunitaria per imballaggi, recipienti, confezioni, palette e altri materiali simili, esclusi i container, rispediti vuoti da un altro Stato membro, purché non sussistano dubbi;
- dichiarazione di posizione comunitaria per i bagagli al seguito dei passeggeri (merce non destinata ad uso commerciale); la dichiarazione è sufficiente purché non sussistano dubbi;
- documento amministrativo di accompagnamento (DAA), previsto dal regolamento (CEE) n. 2719/92, a copertura del movimento delle merci in libera pratica soggette ad accisa;

² Artt. 5 e 9-12, Appendice II della Convenzione; art. 314quater, paragrafo 1, DAC - Disposizioni di applicazione del codice doganale comunitario.

³ Isole Normanne, Arcipelago delle Canarie, dipartimenti francesi d'oltremare: Guadalupa, Martinica, Guyana e Riunione, Monte Athos, Isole Åland.

⁴ Il carnet ATA è un documento doganale internazionale impiegato per l'ammissione temporanea di merci a fini specifici, per esempio in esposizioni e fiere come attrezzatura professionale e campioni commerciali.

- documento T2M per i prodotti della pesca marittima e per le merci ottenute da tali prodotti catturati da navi comunitarie in acque diverse dalle acque territoriali di un paese o territorio situato all'esterno del territorio doganale della Comunità;
- etichetta speciale applicata sugli imballaggi delle merci spedite per posta e sui documenti di accompagnamento qualora si tratti di merci trasportate verso, da o tra territori non fiscali; in assenza di tale etichetta si presume che le merci (compresi i pacchi postali) siano merci comunitarie quando sono trasportate da un punto all'altro del territorio doganale della Comunità;
- documento che attesti la posizione comunitaria delle merci che si trovano in una zona franca o in un magazzino;
- esemplare di controllo T5 (utilizzato quando l'esportazione dalla Comunità è vietata o soggetta a restrizioni, a dazi all'esportazione o ad altre imposizioni).

I documenti o le modalità relativi alla posizione delle merci non possono essere usati nel caso di merci per le quali siano già state espletate le formalità di esportazione (tranne che per le esportazioni nei paesi EFTA o Visegrad) o che siano state vincolate al regime di perfezionamento attivo.

N.B.: Le merci comunitarie vincolate al regime di transito comunitario interno mantengono la loro posizione comunitaria (T2/T2F).

Uso del manifesto di una compagnia di navigazione per provare la posizione comunitaria delle merci

Se per provare la posizione comunitaria delle merci vengono utilizzati i manifesti della compagnia di navigazione ('altro' servizio di trasporto marittimo, v. A2 a pag. 12) tali manifesti devono riportare i seguenti dati:

- nome e indirizzo completo della compagnia di navigazione;
- nome della nave;
- luogo e data di carico;
- luogo di scarico;

per ciascuna spedizione:

- un riferimento alla polizza di carico o altro documento commerciale;
- numero, descrizione, marche e numeri di riferimento dei colli;
- la designazione delle merci secondo la loro denominazione commerciale abituale con l'indicazione delle informazioni necessarie per la loro identificazione;
- massa lorda in chilogrammi;
- il numero identificativo del container, se del caso;

- i seguenti codici per la posizione delle merci, secondo il caso:
 - la lettera ‘C’ (che equivale a T2L) per merci la cui posizione comunitaria può essere dimostrata;
 - la lettera ‘F’ (che equivale a T2LF) per merci la cui posizione comunitaria può essere dimostrata, spedite verso, da o tra parti del territorio doganale comunitario nelle quali non si applicano le disposizioni della direttiva 77/388/CEE;
 - la lettera ‘N’ per tutte le altre merci.

Su richiesta della compagnia di navigazione, il manifesto, compilato e firmato, sarà vistato dall’ufficio competente.

PROCEDURE SEMPLIFICATE

Prova della posizione comunitaria da parte di uno speditore autorizzato

Se il richiedente soddisfa determinati requisiti, le autorità doganali possono autorizzare una persona, chiamata “speditore autorizzato”, a dimostrare la posizione delle merci tramite documenti T2L e documenti commerciali senza doverli presentare per il visto all’ufficio competente (v. anche pagg. 25-26 ‘Speditore autorizzato’).

Prova della posizione comunitaria delle merci e uso del manifesto elettronico

Le compagnie di navigazione aventi lo statuto di speditore autorizzato possono essere autorizzate a posporre la redazione del manifesto comprovante la posizione delle merci al più tardi fino al giorno successivo alla partenza della nave ma, in ogni caso, prima dell’arrivo della nave al porto di destinazione.

1. L’autorizzazione viene concessa solo alle compagnie di navigazione che soddisfino tutte le condizioni seguenti:
 - facciano uso di un sistema di scambio elettronico di dati per la trasmissione delle informazioni del manifesto tra i porti di partenza e di destinazione;
 - abbiano la sede principale oppure un ufficio regionale in uno Stato membro della Comunità,
 - effettuino un numero considerevole di viaggi tra gli Stati membri lungo rotte riconosciute.

Per i requisiti necessari all’ottenimento dello statuto di speditore autorizzato v. pagg. 25-26.

2. Il manifesto deve essere approvato dalla dogana prima del suo utilizzo e deve riportare almeno i seguenti dati:
 - (1) nome e indirizzo completo della compagnia di navigazione
 - (2) identità della nave;
 - (3) luogo e data di carico;

(4) luogo di scarico

e, per ciascuna spedizione:

- (1) un riferimento alla polizza di carico o altro documento commerciale;
- (2) numero, descrizione, marche e numeri di riferimento dei colli;
- (3) la designazione delle merci secondo la loro denominazione commerciale abituale con l'indicazione delle informazioni necessarie per la loro identificazione;
- (4) massa lorda espressa in chilogrammi;
- (5) se del caso, il numero identificativo dei container;

• i seguenti codici per la posizione delle merci, secondo il caso:

- la lettera 'C' (che equivale a 'T2L') per le merci delle quali è possibile provare la posizione comunitaria;
- la lettera 'F' (che equivale a 'T2LF') per le merci delle quali è possibile provare la posizione comunitaria, spedite verso, da o tra parti del territorio doganale comunitario nelle quali non si applicano le disposizioni della direttiva 77/388/CEE;
- la lettera 'N' per tutte le altre merci.

Su richiesta dovrà essere presentata una stampa del manifesto alle autorità doganali del porto di partenza, al più tardi il giorno lavorativo successivo alla partenza della nave e in ogni caso prima che essa giunga nel porto di destinazione.

3. Una stampa del manifesto deve essere presentata alle autorità doganali del porto di destinazione.

PROCEDURE NORMALI

Per l'importazione, l'esportazione e il transito delle merci da, verso e attraverso il territorio della Comunità esistono procedure doganali normali, che si applicano a tutte le spedizioni, a meno che una compagnia di navigazione non possa essere autorizzata ad usare procedure semplificate.

Procedure semplificate per importazioni ed esportazioni

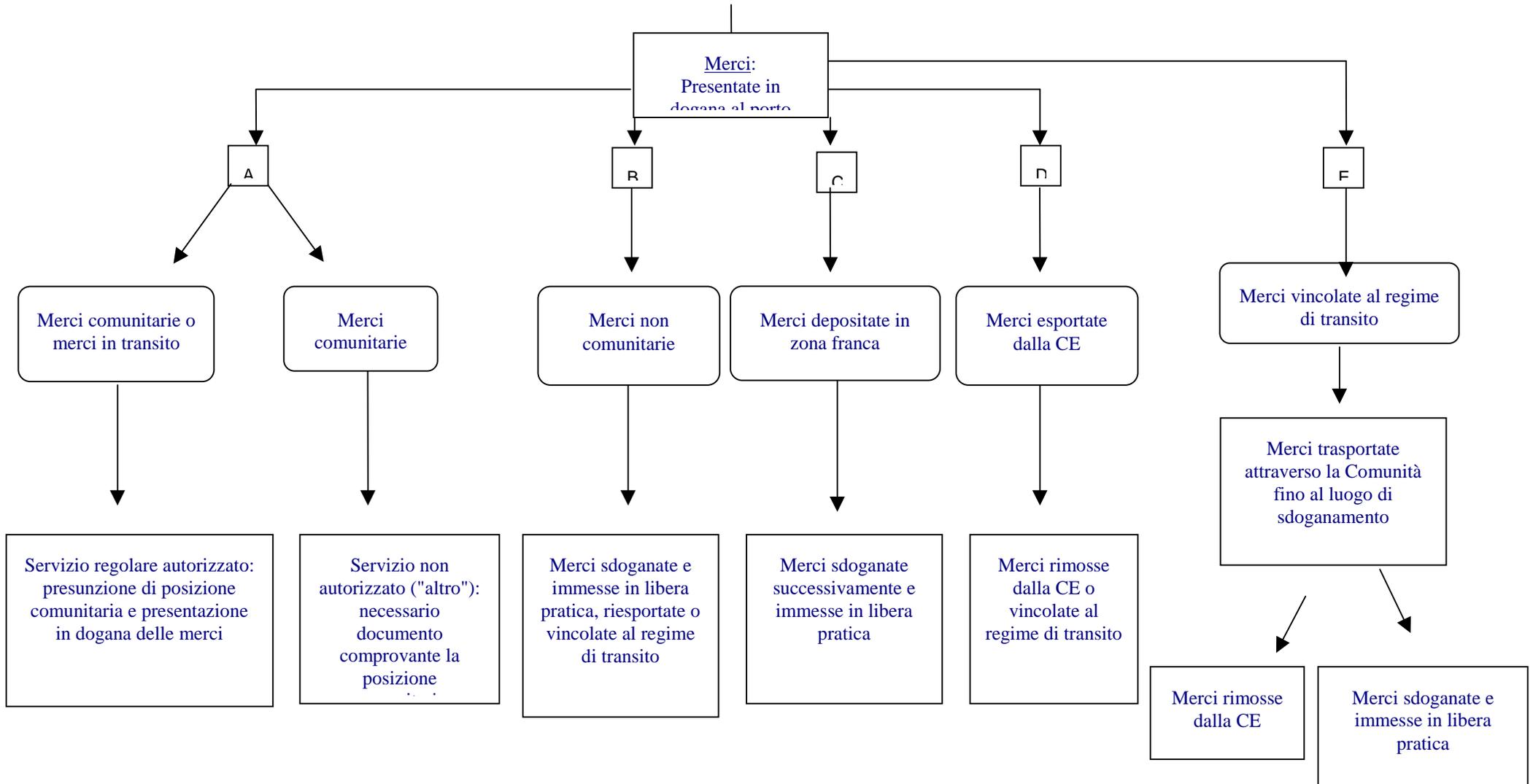
L'applicazione della regolamentazione comunitaria⁵ relativa alla semplificazione delle importazioni e delle esportazioni è lasciata alla discrezione delle autorità doganali degli Stati membri. Per poter usare procedure semplificate (v. Allegato II) è necessaria l'autorizzazione di tali autorità.

Procedure di transito semplificate

⁵ Art. 76 CDC e artt. 253-278 DAC.

Solo i servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati possono richiedere alle autorità doganali l'autorizzazione all'uso di procedure di transito semplificate. Tali procedure sono illustrate nel dettaglio alle pagg. 23-32.

Procedure doganali nella CE



PERCORSO A:

MERCI COMUNITARIE TRASPORTATE ALL'INTERNO DELLA CE

Per quanto riguarda le procedure doganali, esistono due categorie di operatori nel settore del trasporto marittimo a corto raggio nella Comunità:

- **A1 - ‘servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati’.** Per essere qualificata come ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ una compagnia di navigazione deve ricevere l’autorizzazione delle autorità doganali competenti. Nell’allegato I sono elencati i requisiti che la compagnia deve soddisfare per ottenere l’autorizzazione. Una volta ottenuta l’autorizzazione, la compagnia non è più tenuta a dimostrare la posizione comunitaria delle merci trasportate, **salvo prova contraria da parte della dogana**⁶.
- **A2 - ‘altri’ servizi di trasporto marittimo.** Se il fornitore di un servizio di trasporto marittimo non ha i requisiti per ottenere, o non desidera ottenere, l’autorizzazione all’esercizio di un ‘servizio regolare di trasporto marittimo’, il servizio viene classificato come ‘altro’. In tal caso la posizione comunitaria delle merci trasportate dovrà essere dimostrata.

PROCEDURA

‘Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’

Un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ opera in pratica come un ponte di transito per le merci trasportate da un porto all’altro della Comunità. Quando le merci sono trasportate tramite un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ la loro posizione comunitaria non deve essere dimostrata.

Tuttavia, quando il servizio trasporta anche merci in regime T1 (transito esterno) o T2F (transito interno) queste devono essere presentate all’ufficio doganale di destinazione o al destinatario autorizzato (v. p. 31), secondo i casi. L’elenco degli uffici doganali di transito è disponibile all’indirizzo (http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/dds/en/csrdhome.htm).

‘Altri’ servizi di trasporto marittimo

Presentazione delle merci

Tutti gli ‘altri’ servizi di trasporto marittimo che trasportano merci comunitarie sono tenuti, al loro arrivo in un porto comunitario, a presentare alle autorità doganali, secondo le modalità previste, notifica dell’arrivo delle merci⁷.

⁶ Il servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato può trasportare anche merci non comunitarie o merci comunitarie verso territori cosiddetti ‘non fiscali’. In questi casi deve essere rilasciata una dichiarazione di transito T1 o T2F rispettivamente, e deve essere costituita una garanzia qualora si applichi la procedura di transito normale.

⁷ Artt. 37-57 CDC.

Tutte le merci che giungono in un porto comunitario devono essere sbarcate presso una banchina approvata dalla dogana e presentate alle autorità doganali. La presentazione deve essere effettuata:

- dalla persona che ha introdotto le merci nella Comunità; o
- dalla persona che si assume la responsabilità del proseguimento del loro trasporto dopo l'introduzione.

Informazioni dettagliate sulle banchine approvate sono disponibili presso le autorità doganali nazionali degli Stati membri⁸.

Dichiarazione sommaria

Le merci devono essere presentate con una dichiarazione sommaria, descritta nel seguito per il percorso B. Può essere accettato come dichiarazione sommaria il documento comprovante la posizione comunitaria delle merci.

Si può essere dispensati dalla presentazione?

No.

Scarico e magazzinaggio delle merci

Le merci possono esse scaricate da una nave solo previa presentazione delle stesse e di una dichiarazione sommaria e con il permesso della dogana, nei luoghi da essa ammessi. Le informazioni dettagliate relative a tali luoghi sono disponibili presso le autorità doganali nazionali degli Stati membri. In caso di emergenza, le merci possono essere scaricate, per motivi di sicurezza, senza permesso. In tal caso, tuttavia, la dogana dovrà essere informata immediatamente dopo lo scarico delle merci. La dogana può richiedere lo scarico delle merci per procedere all'ispezione delle stesse.

⁸ Artt. 182-189 DAC.

PERCORSO B:

MERCI NON COMUNITARIE INTRODOTTE NELLA CE, SDOGANATE E IMMESSE IN LIBERA PRATICA COME MERCI COMUNITARIE

PROCEDURA

Presentazione e dichiarazione sommaria

La presentazione viene effettuata come nel percorso A; la dichiarazione sommaria viene fatta secondo le seguenti modalità:

Dichiarazione sommaria

La presentazione delle merci deve essere accompagnata da una ‘dichiarazione sommaria’ che riporta le informazioni atte ad identificarle. Tale dichiarazione deve normalmente essere presentata presso l’ufficio doganale in cui avviene la presentazione delle merci. Può essere accettato come dichiarazione sommaria il documento comprovante la posizione comunitaria delle merci. La dichiarazione deve essere presentata:

- dalla persona che ha trasportato le merci nella Comunità;
- dalla persona che si assume la responsabilità del loro trasporto dopo l’introduzione;
- dalla compagnia di navigazione; oppure
- dal rappresentante di uno dei soggetti di cui sopra.

La dogana può accettare documenti commerciali o registrazioni in formato elettronico purché contengano tutti i dettagli richiesti. I documenti commerciali ammessi comprendono:

- polizze di carico;
- manifesti relativi ai container;
- distinte di carico;
- manifesti;
- registrazioni di spedizione (per sistemi di gestione computerizzata del magazzino).

È opportuno contattare l’ufficio doganale del luogo di scarico per definire quali documenti siano ammessi.

Di norma, presentazione delle merci e dichiarazione sommaria sono abbinate. Qualora le formalità necessarie affinché alle merci sia attribuita una destinazione doganale (es.: immissione in libera pratica, vincolo ad un regime sospensivo, distruzione, riesportazione) siano espletate prima del momento in cui deve essere redatta la dichiarazione sommaria, la dogana può dispensare dalla presentazione di

tale dichiarazione sommaria. È opportuno contattare l'ufficio doganale del luogo di scarico per verificare se tale esonero sia possibile.

Sono consentite operazioni di allibo?

Sì. Qualora sia necessario trasferire il carico dalla nave di importazione ancorata al largo su imbarcazioni più piccole, come bette per il trasporto a terra, tale operazione può essere autorizzata dalla dogana. In questo caso si dovrà contattare l'ufficio doganale del luogo di scarico per concordare le procedure di trasporto del carico ad una banchina approvata. La dogana imporrà le condizioni e stabilirà il percorso delle merci.

Sono previste restrizioni alla circolazione delle merci dopo lo scarico?

Sì. Dopo la presentazione delle merci e della dichiarazione sommaria, le merci si trovano nella posizione di merci in custodia temporanea fino al momento in cui verrà loro attribuita una destinazione doganale (es.: immissione in libera pratica). Durante il periodo di custodia temporanea le merci non possono essere rimosse, aperte o ispezionate senza autorizzazione della dogana, e possono essere soggette solo a manipolazioni intese a garantirne la conservazione senza modificarle. Inoltre, possono essere custodite solo in luoghi ammessi dalla dogana, chiamati 'magazzini di custodia temporanea'.

Banchine e capannoni di transito nei porti possono essere approvati come luoghi di custodia temporanea se soddisfano requisiti ben precisi. I dettagli di tali requisiti sono a disposizione presso le autorità doganali nazionali degli Stati membri.

PERCORSO C:

MERCI PROVENIENTI DA UN PAESE TERZO INTRODOTTE NELLA CE E COLLOCATE IN UNA ZONA FRANCA IN ATTESA DI SDOGANAMENTO E IMMISSIONE IN LIBERA PRATICA

Che cos'è una zona franca?

La zona franca è un'area particolare appartenente al territorio doganale della Comunità, nella quale:

- le merci non comunitarie sono considerate, ai fini dei dazi all'importazione e delle misure di politica commerciale, come non situate del territorio doganale della Comunità, purché non siano immesse in libera pratica o vincolate ad un regime doganale che possa dar luogo all'insorgenza di un'obbligazione doganale, né utilizzate o consumate all'interno della zona franca; il pagamento dell'IVA viene sospeso per tutta la durata di permanenza delle merci in zona franca, ma è dovuto nei casi di fornitura di merci e servizi alla zona stessa;
- le merci comunitarie, prima di essere esportate fisicamente, possono essere considerate come già esportate tenuto conto dell'applicazione di misure normalmente connesse all'esportazione (es.: restituzioni all'esportazione, rimborso o sgravio di dazi doganali).

Quali tipi di zona franca esistono?

Le zone franche differiscono fra loro per la modalità di esecuzione dei controlli doganali. Le zone franche possono essere sostanzialmente controllate in due modi⁹:

- In caso di zona recintata, i controlli sono basati soprattutto sulla recinzione. In questo caso la zona è classificata come zona franca sottoposta a 'controlli di tipo I'.
- Quando la zona franca è costituita da uno spazio aperto, i controlli vengono effettuati soprattutto in conformità al regime di deposito doganale. In questo caso la zona viene classificata come zona franca sottoposta a 'controlli di tipo II'.

Quali merci possono essere collocate in una zona franca?

Sostanzialmente in una zona franca possono essere collocati tutti i generi di merci, indipendentemente dal tipo, dalla qualità o dall'origine, fatte salve le disposizioni di altri settori di legislazione (es.: esclusione di merci soggette a restrizioni per ragioni di sicurezza ecc.). Le autorità doganali possono esigere che le merci che presentano rischi o possono danneggiare altre merci o che, per altre ragioni, richiedano attrezzature speciali, siano collocate in locali appositamente attrezzati.

⁹ Artt. 166 -181 CDC e artt. 799-814 DAC. L'elenco delle zone franche si trova in: GU C 50/2002.

PROCEDURA

Collocamento delle merci in una zona franca

Controllo di tipo I: le merci sono generalmente collocate nella zona franca sottoposta a ‘controllo di tipo I’ in virtù del loro ingresso materiale nella zona, via mare, direttamente da un paese terzo. In generale, le merci che entrano in una zona franca sottoposta a controllo di tipo I non devono essere presentate alle autorità doganali, né essere oggetto di dichiarazione in dogana.

Controllo di tipo II: le merci da collocare nella zona franca sottoposta a ‘controllo di tipo II’ devono essere presentate in dogana (con dichiarazione sommaria) e devono essere oggetto di dichiarazione doganale. Esse non sono considerate merci in zona franca esclusivamente in virtù del loro ingresso materiale nella zona franca sottoposta a ‘controllo di tipo II’.

Funzionamento delle zone franche

Controllo di tipo I: Quando vengono collocate in una zona franca, le merci devono essere annotate in ‘registri di magazzino’ soggetti all’approvazione delle autorità doganali. Questi registri devono consentire alle autorità doganali di identificare le merci e devono riportare i movimenti di queste ultime. A tal fine, le registrazioni di magazzino includono indicazioni quali descrizione e quantità della merce, nonché riferimenti dei documenti di trasporto.

Per le merci soltanto trasbordate entro una zona franca non si richiede l’annotazione nei registri di magazzino. Tuttavia, la documentazione relativa all’operazione di trasbordo deve essere messa a disposizione delle autorità doganali su richiesta.

Controllo di tipo II: anche le merci collocate in una zona franca sottoposta a ‘controllo di tipo II’ devono essere annotate nei ‘registri di magazzino’, in modo da consentire alle autorità doganali di identificarle e di controllarne i movimenti. Le informazioni in essi riportate devono tuttavia essere molto più dettagliate rispetto a quelle richieste per il controllo di tipo I, poiché il controllo doganale si basa interamente su tali registri. Pertanto le registrazioni devono includere indicazioni quali:

- dati delle dichiarazioni doganali;
- modalità secondo le quali alle merci viene assegnata una destinazione doganale diversa;
- informazioni sulla rimozione temporanea, ecc..

Rimozione delle merci da una zona franca

Quando le merci vengono rimosse da una zona franca per essere immesse in libera pratica, si applica la procedura del percorso B. Se le merci sono vincolate al regime di transito, si applica la procedura del percorso E. Fatti salvi alcuni casi, per le merci non comunitarie riesportate da una zona franca non si richiede alcuna dichiarazione doganale. È sufficiente una notifica preventiva alle autorità doganali, che tuttavia non è necessaria se le merci non comunitarie riesportate non sono scaricate o sono

trasbordate. In caso di merci comunitarie esportate da una zona franca si applica la procedura del percorso D.

PERCORSO D:

MERCI ESPORTATE DALLA CE

Quando è necessaria la dichiarazione di esportazione?

La dichiarazione di esportazione è richiesta per le merci comunitarie esportate verso un paese terzo o verso uno dei territori "non fiscali".

Essa viene impiegata per

- consentire il pagamento dei dazi all'esportazione;
- applicare le disposizioni in materia di restituzioni all'esportazione;
- il rimborso o lo sgravio di alcune imposte, tra cui l'IVA;
- controllare i movimenti di merci soggetti a licenza, divieto o restrizione;
- redigere statistiche commerciali ufficiali.

Che differenza c'è tra l'ufficio di esportazione e l'ufficio di uscita?

Un ufficio di **esportazione** è l'ufficio doganale in cui viene presentata la dichiarazione di esportazione. Un ufficio di **uscita**, per le merci esportate via mare, è l'ufficio doganale del luogo in cui una compagnia di navigazione prende in carico le merci con un contratto di trasporto unico a destinazione di un paese terzo. In altri casi di esportazioni via mare, l'ufficio doganale di uscita è l'ultimo ufficio doganale visitato da una nave prima che le merci escano dal territorio doganale della CE. Un ufficio doganale può fungere contemporaneamente da ufficio di esportazione e di uscita.

PROCEDURE NORMALI E PROCEDURE SEMPLIFICATE

Come nel caso dell'importazione di merci negli Stati membri dell'UE o del trasporto di merci tra Stati membri, anche per l'esportazione di merci esistono procedure normali e procedure semplificate utilizzabili subordinatamente a determinate condizioni (v. allegato II).

Procedura normale

Il dichiarante è tenuto a presentare le merci, la dichiarazione di esportazione e, quando necessario, l'autorizzazione o la licenza di esportazione, all'ufficio di esportazione:

- nella località in cui ha sede l'esportatore; oppure
- nella località in cui le merci sono imballate o caricate per essere esportate.

Eccezioni a questa regola sono possibili solo per ragioni debitamente giustificate, tra cui:

- modifica di contratto e

- deviazione delle merci rispetto alla loro destinazione originaria.

La chiusura di un ufficio doganale al momento dell'esportazione **non** è una ragione accettabile per la presentazione della dichiarazione di esportazione in altra località.

L'ufficio doganale presso il quale sono state presentate le merci e la dichiarazione di esportazione svincola le merci per l'esportazione a condizione che esse lascino il territorio doganale comunitario nelle stesse condizioni in cui si trovavano quando la dichiarazione è stata accettata. Dichiarazione di esportazione e merci vengono da ultimo presentate all'ufficio doganale del porto di uscita che ne accerta la rispondenza alle merci dichiarate e ne controlla la partenza materiale.

Alcune autorità doganali nazionali fanno uso di sistemi elettronici per la stesura delle dichiarazioni doganali. Informazioni dettagliate a questo proposito sono a disposizione presso le autorità doganali nazionali degli Stati membri.

Una persona che chieda restituzioni all'esportazione deve:

- presentare la dichiarazione di esportazione all'ufficio doganale competente della località in cui i prodotti saranno caricati per essere trasportati ai fini dell'esportazione, e
- informare lo stesso ufficio doganale almeno 24 ore prima dell'inizio delle operazioni di carico indicandone la durata prevista, salvo limiti di tempo diversi stabiliti dalla dogana.

In questo caso il luogo di carico è:

- per le merci esportate in container, il luogo in cui esse sono caricate nei container,
- per le merci esportate alla rinfusa, in sacchi, cartoni, scatole, bottiglie ecc., il luogo in cui viene caricato il mezzo di trasporto che uscirà dal territorio doganale.

Perché la data di accettazione di una dichiarazione di esportazione è importante?

La data effettiva per il regime di esportazione è quella di accettazione della dichiarazione di esportazione da parte della dogana. Le merci non vanno rimosse dal luogo in cui ne è stata effettuata la presentazione fino allo svincolo definitivo da parte della dogana e restano sotto controllo doganale fino al momento in cui lasciano il territorio doganale comunitario. **La data di accettazione è importante per l'effetto che essa può avere su eventuali oneri o restituzioni all'esportazione o sui requisiti inerenti alle licenze.**

Qual è la procedura per le esportazioni che escono dalla Comunità attraverso un altro Stato membro?

Lo sdoganamento delle merci che giungono ad un ufficio di uscita di uno Stato membro senza una prova dell'accettazione della dichiarazione di esportazione da parte del competente ufficio doganale di esportazione è soggetto a probabile ritardo. Salvo ragioni debitamente comprovate, le formalità di esportazione vanno espletate presso il competente ufficio doganale di esportazione; le merci saranno quindi rinviate a tale ufficio doganale per la presentazione.

Se la dichiarazione di esportazione viene presentata in uno Stato membro, ma le merci lasciano il territorio doganale comunitario attraversandone un altro, si richiede generalmente che esse siano accompagnate all'ufficio di uscita dall'esemplare n. 3 del DAU vistato (a indicare che le formalità di esportazione per la spedizione sono già state espletate nel paese di esportazione).

Tuttavia, quando le merci esportate via mare sono prese in carico dalla compagnia di navigazione per essere esportate con contratto di trasporto unico, l'ufficio competente per il luogo in cui le merci sono prese in carico è anche ufficio di uscita.

L'esemplare n. 3 del DAU non deve necessariamente viaggiare insieme alle merci oltre l'ufficio di uscita. La dicitura "EXPORT" in rosso, che la dogana all'ufficio di uscita avrà provveduto ad apporre sul documento di trasporto (bolla di spedizione normale o manifesto), costituirà per la dogana la prova che le merci sono state sdoganate per l'esportazione. Essa inoltre costituisce la prova commerciale che le merci sono state esportate dalla Comunità.

Esportazione di merci in regime di transito comunitario

Nei casi in cui, per merci destinate all'esportazione, sia necessario usare una procedura di transito attraverso il territorio comunitario, l'ufficio di partenza dovrà apporre su **tutti** gli esemplari del documento di transito la dicitura 'EXPORT' in inchiostro rosso. Dopodiché l'esemplare n. 3 del DAU verrà anche vistato e consegnato alla persona che presenta le merci.

N.B.: I documenti e le modalità relativi alla posizione delle merci non possono essere utilizzati nel caso di merci per le quali siano già state espletate le formalità di esportazione (tranne che per le esportazioni verso paesi EFTA o Visegrad) o che siano state vincolate al regime di perfezionamento attivo (sistema del rimborso¹⁰).

Divieto o restrizione all'esportazione di talune merci

L'esportazione di talune merci è soggetta a divieto o restrizione. Informazioni dettagliate in proposito sono a disposizione presso le autorità doganali nazionali degli Stati membri.

¹⁰ Merci tal quali per le quali sono state espletate le formalità doganali di esportazione verso paesi terzi per appurare il regime di perfezionamento attivo al fine di ottenere il rimborso o lo sgravio dei dazi.

PERCORSO E:

MERCI TRASPORTATE ATTRAVERSO IL TERRITORIO COMUNITARIO VINCOLATE AL REGIME DI TRANSITO O AD UN ALTRO REGIME SOSPENSIVO

Le merci non comunitarie che giungono ad un punto di entrata per essere tuttavia immesse in libera pratica in un altro luogo devono essere vincolate ad un *regime di transito*.

Qual è la funzione del transito?

Il regime di transito è un meccanismo di facilitazione doganale di cui possono usufruire gli operatori del trasporto e gli importatori, in base al quale le merci possono attraversare un dato territorio senza pagamento degli oneri normalmente dovuti all'entrata o all'uscita¹¹ delle merci dal territorio in questione (transito "puro"). Rispetto alla procedura convenzionale basata sul pagamento di dazi all'importazione e di altri oneri poi rimborsati all'attraversamento della frontiera territoriale successiva, questo regime prevede per il trasporto delle merci attraverso i territori doganali una procedura semplice dal punto di vista amministrativo e più economica.

Esso consente inoltre il trasporto delle merci fino a un punto del territorio doganale comunitario dove verranno espletate le formalità di sdoganamento (per l'immissione in libera pratica come merci comunitarie) (transito 'interno' o 'di prossimità'). Questa forma di transito è di particolare interesse per la Comunità, dove un unico territorio doganale si sovrappone ad una molteplicità di territori fiscali. Nel quadro di questo sistema di transito le merci possono circolare dal punto di entrata nella Comunità fino al punto di sdoganamento del paese in cui verranno espletate le formalità doganali e adempiuti gli obblighi fiscali locali.

A parte queste due funzioni principali del transito, questo regime viene utilizzato anche per trasferire da una parte all'altra del territorio doganale merci che sono state dichiarate per, oppure appena sottratte da, un altro regime doganale sospensivo (sebbene per il trasferimento esistano anche altre procedure).

Le norme sul transito si applicano fino a quando le merci giungono ad un *ufficio di destinazione* approvato (o ad un destinatario autorizzato). Le merci possono essere vincolate al *regime di transito comunitario* quando entrano nella Comunità o ad un *regime di transito internazionale*¹² prima di entrarvi.

QUALI MODELLI DI TRANSITO ESISTONO NELLA COMUNITÀ?

Transports Internationaux Routiers (TIR)

Ai sensi della legislazione comunitaria, il regime TIR può essere utilizzato nella Comunità esclusivamente per movimenti di transito che

- hanno origine e/o termine all'esterno della Comunità;

¹¹ V. sopra.

¹² Normalmente [Transito Comune o -TIR](#).

- riguardano spedizioni di merci da scaricare nel territorio doganale comunitario trasportate con merci da scaricare in un paese terzo;
- oppure sono effettuati tra due località della Comunità con attraversamento del territorio di un paese terzo. Poiché molti dei trasporti marittimi a corto raggio fanno parte di un servizio multimodale porta a porta, l'uso del regime TIR è spesso di particolare interesse per il settore. Il regime TIR prevede il rilascio di carnet TIR che consentono alle merci trasportate su veicoli stradali o in container sigillati dalla dogana di attraversare uno o più paesi nel tragitto verso la loro destinazione con il minimo di formalità doganali.

Le norme che regolano il regime TIR non annullano l'obbligo delle dichiarazioni di esportazione sul DAU.

Ogni carnet TIR reca un numero di riferimento individuale. Un carnet TIR consta di 4, 6, 14 o 20 volet, tanti quanti sono i paesi che possono essere attraversati (incluso il paese di partenza e quello di destinazione). Quindi un carnet di 6 volet, ad esempio, è valido per l'attraversamento di 3 paesi al massimo.

Ciascun carnet TIR è valido per un'operazione di trasporto TIR e, una volta che questa è stata portata a termine, l'ufficio doganale di destinazione delle merci rende all'autista il carnet debitamente vistato. Le merci potranno quindi essere trasportate alla destinazione finale.

Impiego di un carnet TIR come prova della posizione comunitaria delle merci

Quando merci comunitarie sono trasportate con un carnet TIR, il dichiarante deve apporre nella casella riservata alla designazione delle merci la sigla "T2L" accompagnata dalla propria firma su tutti i volet pertinenti del carnet e presentare quest'ultimo per il visto alle autorità competenti.

Nei carnet TIR relativi tanto a merci comunitarie quanto a merci non comunitarie le due categorie di merci devono essere indicate separatamente e la sigla "T2L" riservata alle sole merci comunitarie.

Transito comunitario

Il regime di transito comunitario si applica solamente al movimento delle merci **all'interno** della Comunità. Esso costituisce il regime di transito più frequentemente utilizzato all'interno della Comunità.

Il transito comunitario è un regime doganale sospensivo che consente la circolazione di merci non comunitarie da un punto all'altro della Comunità, nonché la spedizione di merci di cui si può provare la posizione comunitaria verso, da o tra parti del territorio doganale comunitario nelle quali non si applicano le disposizioni della direttiva 77/388/CEE.

Il regime di transito comunitario è gestito dalle amministrazioni doganali dei vari Stati membri tramite una rete di uffici doganali denominati uffici di partenza, uffici di passaggio e uffici di destinazione.

Il regime di transito comunitario inizia all'ufficio di partenza e si conclude quando le merci e la dichiarazione di transito¹³ sono presentate all'ufficio di destinazione (o al destinatario autorizzato). Un esemplare della dichiarazione di transito debitamente vidimato viene rinviato dalla dogana all'ufficio di partenza (oppure a un ufficio centrale dello Stato membro di partenza). Al ricevimento di detto esemplare, le dogane dello Stato membro di partenza appurano la dichiarazione di transito e liberano l'obbligato principale dalla sua responsabilità, salvo constatazione di irregolarità.

La procedura normale per il transito comunitario è applicabile, se del caso, al trasporto marittimo a corto raggio. Esiste inoltre la possibilità di seguire procedure di transito semplificate (v. allegato III).

Quando è obbligatorio il regime di transito comunitario?

Il regime di transito comunitario è obbligatorio per:

- le merci non comunitarie non immesse in libera pratica o non vincolate ad un altro regime doganale che ne permetta la circolazione nella Comunità;
- le merci comunitarie che sono:
 - (a) soggette ad una misura comunitaria che preveda la loro esportazione verso un paese EFTA o un paese terzo con attraversamento del territorio di un paese EFTA, per esempio merci oggetto della Politica agricola comune (PAC)
 - (b) trasportate verso, da o tra 'territori non fiscali' della Comunità.

Transito comune¹⁴

Il regime di transito comune, molto simile al regime di transito comunitario, è applicato al transito di merci tra i **15 Stati membri, i paesi EFTA ed i paesi Visegrad**¹⁵. Del regime di transito comune possono usufruire gli operatori economici per facilitare la circolazione delle merci tra le parti contraenti. **Non** vi è tuttavia **alcun obbligo di farne uso**. (v. allegato IV).

Va notato che il regime di transito comune non prevede 'servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati', né procedure di transito semplificate per i trasporti marittimi.

Che cosa è la procedura di transito normale?

Questa procedura deve essere utilizzata dagli operatori che non hanno ancora una comprovata esperienza, non soddisfano ancora le condizioni per l'uso di procedure semplificate o sono utilizzatori occasionali del regime di transito. La procedura normale comporta:

¹³ "Dichiarazione di transito" ha due significati: 1. atto con il quale una persona esprime nella forma prescritta l'intenzione di vincolare le merci al regime di transito; 2. documento(i) utilizzato(i) come dichiarazione di transito, cioè "esemplari della dichiarazione di transito".

¹⁴ Convenzione CE-EFTA relativa ad un regime comune di transito, 20 maggio 1987.

¹⁵ Associazione europea di libero scambio - Membri: Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein. Visegrad - Membri: Ungheria, Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.

- la presentazione delle merci in dogana per l'ispezione al momento della dichiarazione di transito;
- la presentazione delle merci e dei documenti di accompagnamento agli uffici di passaggio e all'ufficio di destinazione;
- l'impiego di una garanzia valida soltanto per una singola operazione di transito per l'intero ammontare dei dazi doganali e delle altre imposizioni previste ('garanzia isolata');
- l'obbligo di sigillare il mezzo di trasporto o il container o il pacco ai fini dell'identificazione;
- l'obbligo di seguire un itinerario economicamente giustificato o talvolta (in caso di merci che presentano ingenti rischi di frode) anche un itinerario vincolante;
- la fissazione di un limite di tempo entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio di destinazione, tenuto conto dell'itinerario previsto e del mezzo di trasporto impiegato.

Il ruolo dell'obbligato principale

Uno degli elementi essenziali del transito comunitario è l'obbligato principale, ossia l'operatore responsabile dell'operazione di transito.

L'obbligato principale dichiara l'intenzione di effettuare un'operazione di transito mediante una dichiarazione di transito. Egli è tenuto a presentare le merci intatte (se del caso, con i sigilli intatti) unitamente alla dichiarazione di transito presso l'ufficio di destinazione (o il destinatario autorizzato) entro un certo limite di tempo. È inoltre responsabile del pagamento di tutti i dazi e altri oneri che potrebbero divenire esigibili in caso di irregolarità ed è tenuto a fornire una garanzia che copra l'importo dei dazi e degli altri oneri in sospeso durante la circolazione delle merci, a meno che non sia previsto un esonero della garanzia.

È nell'interesse del fornitore di servizi assicurarsi di ottenere dai suoi clienti una prova scritta di tutte le spedizioni, che riporti anche la posizione del carico.¹⁶

PROCEDURE DI TRANSITO SEMPLIFICATE

Poiché il regime di transito è richiesto solo per le merci in regime T1 o T2F trasportate da 'servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati', solo detti servizi possono usufruire delle procedure di transito semplificate, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

¹⁶

I fornitori di servizi potrebbero prevedere forme di indennizzo che consentano loro di essere risarciti a fronte di imposizioni doganali conseguenti a informazioni errate trasmesse dal cliente.

Quali sono le condizioni generali per poter usare una procedura semplificata?

Va ricordato che solamente un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ può richiedere di usufruire di procedure di transito semplificate, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- il servizio usa regolarmente il regime di transito, o può dimostrare alla dogana di essere in grado di far fronte ai pertinenti obblighi, oppure, come destinatario autorizzato, riceve regolarmente merci dichiarate per il transito,
- non ha commesso violazioni gravi o ripetute della legislazione doganale o fiscale,
- la dogana è in grado di sorvegliare il regime di transito ed effettuare controlli senza eccessivi sforzi amministrativi,
- il fornitore di servizi conserva la documentazione atta a consentire alle autorità doganali di effettuare dei validi controlli.

Quali semplificazioni esistono?

Purché tutte le condizioni siano soddisfatte, il “servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato” può essere autorizzato ad usare una delle seguenti semplificazioni:

- uso di una garanzia globale o dispensa dalla garanzia;
- distinte di carico speciali;
- impiego di sigilli di modello speciale;
- dispensa dall'itinerario vincolante per merci che presentano ingenti rischi di frode;
- speditore autorizzato e destinatario autorizzato;
- speciali semplificazioni per il trasporto via mare;
- qualsiasi semplificazione supplementare che possa essere concessa sulla base di accordi bilaterali o multilaterali tra paesi.

Garanzia globale e dispensa dalla garanzia¹⁷

La garanzia normale ai fini del transito è una garanzia isolata che copre una singola operazione di transito. Tuttavia, un operatore può essere autorizzato, a determinate condizioni, all'uso di una garanzia globale o ad una dispensa dalla garanzia che potrà servire a coprire più operazioni di transito.

I ‘servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati’ cui è consentito di usufruire anche delle procedure di transito semplificate di livello I o II non sono tenuti a fornire una garanzia per il trasporto di merci in regime T1 o T2F.

¹⁷ Artt. 379-384 DAC.

Se l'obbligato principale in una procedura di transito comunitario è un ente pubblico (una persona giuridica pubblica o qualsiasi altro istituto di diritto pubblico) non è richiesta la costituzione di una garanzia. Tuttavia, nel caso di un ente pubblico disciplinato dal diritto privato (ad es. una società a responsabilità limitata o una società per azioni), la dispensa non è applicabile¹⁸.

Anche le organizzazioni internazionali possono beneficiare della dispensa dalla garanzia se soddisfano le seguenti condizioni:

- devono essere state costituite tra Stati o governi di cui almeno uno sia membro della Comunità europea;
- le loro attività economiche non devono essere in concorrenza con quelle di imprese private residenti nella Comunità.

Distinte di carico speciali

Le autorità competenti possono autorizzare l'obbligato principale a fare uso di distinte di carico speciali non conformi a tutti i requisiti standard delle distinte di carico¹⁹.

Perché tale semplificazione sia autorizzata, le distinte di carico devono soddisfare le seguenti condizioni:

- (1) devono essere prodotte da aziende che fanno uso di un sistema integrato di elaborazione dati elettronico o automatico per la tenuta dei registri;
- (2) devono essere concepite e compilate in modo tale da potere essere usate con facilità dalle autorità competenti.

Sigilli di modello speciale²⁰

Le autorità doganali possono autorizzare l'obbligato principale a fare uso, per i suoi mezzi di trasporto o i colli, di sigilli di modello speciale specificato sull'autorizzazione. Tale misura di semplificazione è applicabile solo a operazioni di transito che abbiano inizio nel paese in cui è stata rilasciata l'autorizzazione. L'autorizzazione a fare uso di sigilli speciali deve essere esibita all'ufficio di partenza ogniqualvolta quest'ultimo lo richieda.

Dispensa dall'itinerario vincolante per merci che presentano ingenti rischi di frode²¹

- Le autorità competenti possono autorizzare l'obbligato principale a non attenersi a un itinerario prestabilito che garantisca la possibilità da parte della dogana di localizzare in qualunque momento la merce in transito.

Dell'autorizzazione possono usufruire solo le operazioni di transito che hanno inizio nel paese che l'ha concessa.

¹⁸ Art. 189, paragrafo 4, CDC.

¹⁹ Art. 385 e allegato 44 bis DAC.

²⁰ Art. 386 e allegato 44 bis DAC.

²¹ Art. 64, Appendice I della Convenzione - Art. 387 DAC.

L'autorizzazione deve essere redatta in almeno due esemplari, uno dei quali viene trattenuto dalle autorità competenti. Essa deve essere esibita all'ufficio di partenza ogniqualvolta quest'ultimo lo richieda.

Speditore autorizzato

Lo speditore autorizzato è una persona autorizzata dalle autorità competenti ad effettuare operazioni di transito senza presentare le merci né le pertinenti dichiarazioni di transito all'ufficio di partenza.

Per ottenere lo status di speditore autorizzato un operatore deve soddisfare le condizioni generali, nonché beneficiare di una garanzia globale o della dispensa dalla garanzia²².

Ai sensi della legislazione in materia di transito, uno speditore autorizzato sarà tenuto a fare uso di procedimenti informatici per comunicare con l'ufficio di partenza e presentare i documenti di transito non appena tale ufficio sarà collegato al nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS). Tuttavia, gli speditori autorizzati prima del 31 marzo 1999 non saranno tenuti all'uso di tali procedimenti fino a data ancora da stabilirsi da parte delle autorità doganali, comunque al più tardi fino al 31 marzo 2004.

Destinatario autorizzato

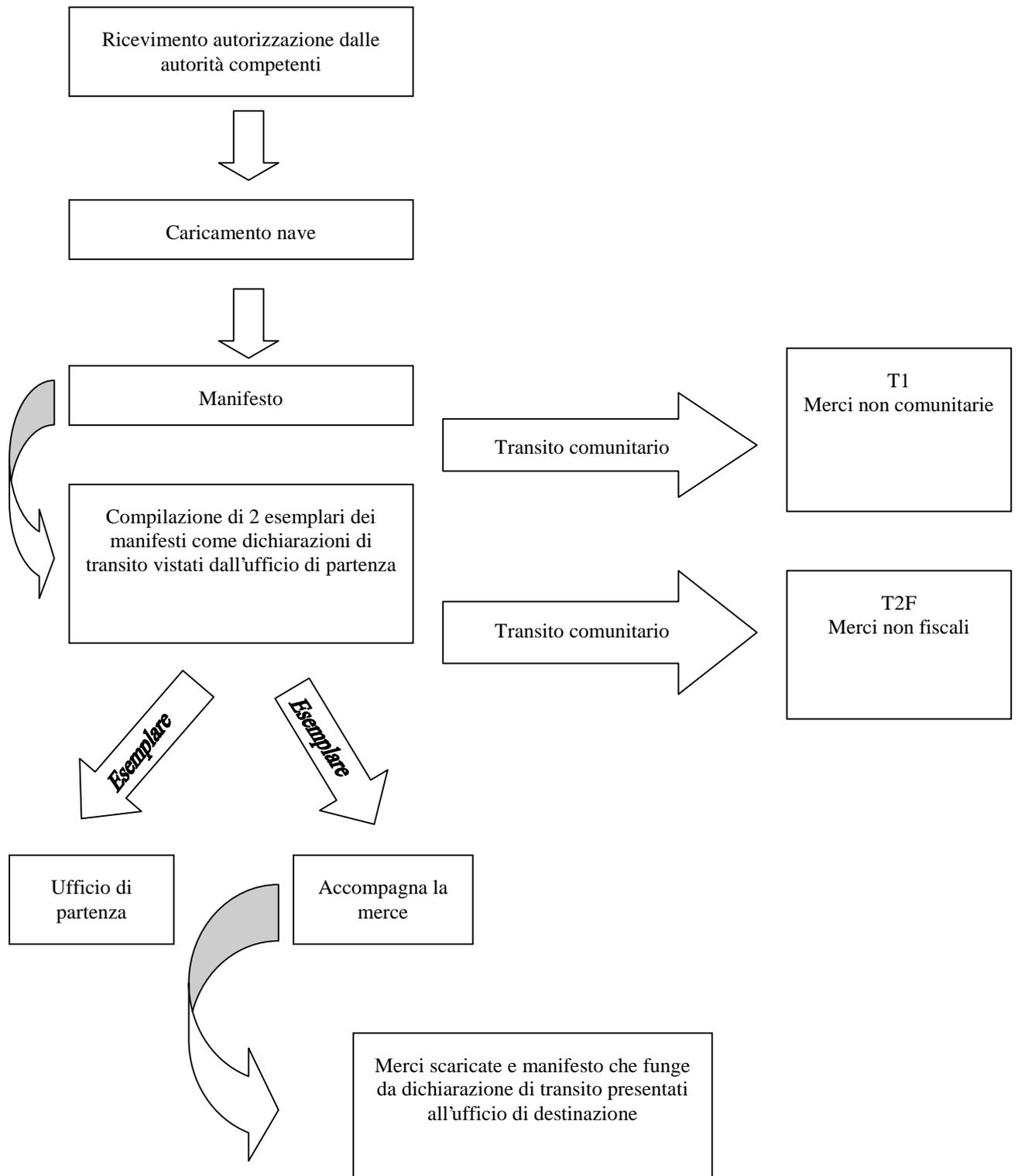
Questa misura di semplificazione consente agli operatori di ricevere merci nei loro locali o in qualsiasi altro luogo specificato senza l'obbligo di presentarle all'ufficio di destinazione unitamente agli esemplari 4 e 5 della dichiarazione di transito. Analogamente allo speditore autorizzato, il destinatario autorizzato sarà tenuto, ai sensi della legislazione sul transito riveduta, a fare uso di procedimenti informatici per comunicare con l'ufficio di destinazione qualora quest'ultimo sia collegato al NCTS. Tale obbligo entrerà in vigore in una data da stabilirsi da parte delle autorità doganali, che non dovrebbe essere successiva al 31 marzo 2004.

²²

Art. 398 DAC.

Procedura semplificata di livello I - Manifesto (i)

SOLO Servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati
Garanzia non necessaria
Compagnia di navigazione = obbligato principale
Manifesto Individuale = dichiarazione di transito



Semplificazione di livello I²³

Un 'servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato' che intenda usufruire della procedura semplificata di livello I deve richiedere la relativa autorizzazione alle autorità competenti. La compagnia di navigazione sarà l'obbligato principale per le operazioni interessate, sarà vincolata dalla normativa sul transito e utilizzerà il manifesto della nave come dichiarazione di transito.

Quando un'operazione di trasporto riguarda sia merci vincolate al regime di transito comunitario esterno che merci vincolate al regime di transito comunitario interno, si deve usare un manifesto distinto per ciascuna categoria di merci.

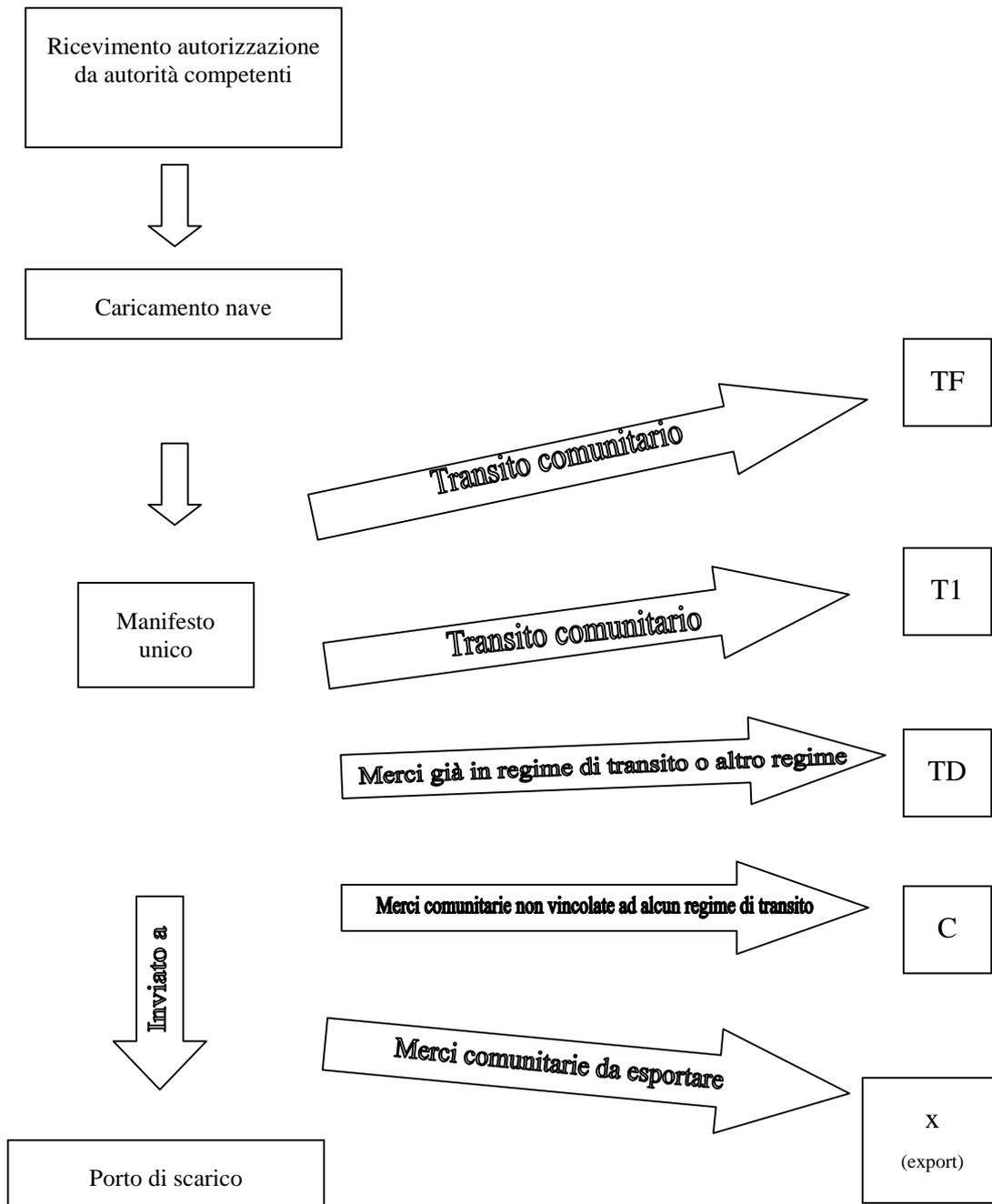
Il manifesto cartaceo deve contenere le seguenti informazioni:

- data e firma di un rappresentante autorizzato della compagnia di navigazione;
- la sigla "T1" o "T2F" per l'identificazione del tipo di dichiarazione di transito;
- nome e indirizzo completo della compagnia di navigazione;
- identità della nave;
- luogo di carico e luogo di scarico;
- per ogni spedizione:
 - riferimento alla polizza di carico;
 - quantità, tipo, contrassegni e numeri di identificazione dei colli;
 - designazione delle merci secondo la loro denominazione commerciale abituale, con l'indicazione delle informazioni necessarie per la loro identificazione;
 - massa lorda in chilogrammi;
 - se del caso, numeri di identificazione dei container.

²³

Art. 447 DAC.

Procedura semplificata di livello II - Manifesto unico
SOLO servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati
Garanzia non necessaria
Compagnia di navigazione = obbligato principale
Manifesto unico per tutte le merci = dichiarazione di transito



Procedure di livello II²⁴

Un 'servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato' residente o rappresentato nel territorio doganale della Comunità può essere autorizzato a usufruire della procedura semplificata di livello II qualora effettui un numero significativo di viaggi regolari tra gli Stati membri.

La compagnia di navigazione (obbligato principale) è autorizzata a utilizzare un manifesto unico sul quale indica la posizione delle merci - T1, TF, TD, C (per le merci comunitarie) o X – a fronte degli articoli pertinenti del manifesto.

Si usa la sigla "TD" per le merci:

- già vincolate ad un regime di transito formale (T1, T2, T2F, carnet TIR, carnet ATA, formulario 302 NATO , ecc.); o
- trasferite nel quadro del regime di perfezionamento attivo con una copia dell'autorizzazione rilasciata o con documenti commerciali o amministrativi recanti l'indicazione "PA"; oppure,
- trasportate in regime di deposito doganale o di ammissione temporanea.

La sigla "TD" deve comparire a fronte di ogni articolo del manifesto unico o del manifesto di groupage. In ogni caso la compagnia di navigazione dovrà apporre la sigla "TD" sulla relativa polizza di carico o altro documento commerciale pertinente, assieme a un riferimento all'effettivo regime in questione, più la data del documento di transito o di trasferimento e il nome dell'ufficio doganale di partenza. Il titolare dello specifico regime di transito (o trasferimento) è responsabile del trasporto in questione.

La compagnia di navigazione dovrà annotare nei suoi registri commerciali e nelle copie dei manifesti la posizione di tutte le spedizioni.

Il regime di transito comunitario viene considerato concluso quando il manifesto e le merci vengono presentati alle autorità doganali del porto di destinazione (porto di scarico).

L'ufficio doganale di destinazione informerà l'ufficio di partenza di eventuali discrepanze o irregolarità entro un periodo di tempo ragionevole.

Quando la prova della posizione delle merci è conservata nei registri commerciali della compagnia presso il porto di partenza e non vi sono dubbi circa la posizione comunitaria delle merci all'arrivo al porto di destinazione, l'indicazione della posizione delle merci sul manifesto ne autorizza il libero proseguimento verso la loro destinazione comunitaria.

Tuttavia, le autorità doganali del porto di destinazione verificheranno la posizione comunitaria dichiarata mediante idonei controlli *a posteriori* basati sul rischio

²⁴

Art. 448 DAC.

valutato e, se necessario, tramite richiesta di informazioni presso le autorità competenti del porto di partenza.

Esistono altri "casi speciali"?

Quando più partite di merci trasportate via mare sono riunite in una spedizione in groupage, ogni articolo della spedizione è oggetto di un contratto tra lo speditore e il consolidatore. Il contratto è comprovato da una nota di spedizione, una polizza di carico dello spedizioniere del tipo approvato dalla FIATA (International Federation of Forwarding Agents) o da altro documento commerciale convenuto tra speditore e consolidatore.

Il trasporto marittimo della spedizione in groupage è oggetto di un contratto tra il consolidatore e la compagnia di navigazione. Tale contratto è comprovato da una polizza di carico del trasportatore, da un bollettino di spedizione o altro documento commerciale concordato e accettato da compagnia di navigazione e consolidatore.

Inoltre, la spedizione in groupage è oggetto di un manifesto di groupage redatto dal consolidatore che consiste in una sintesi analitica di tutti i colli della spedizione con riferimenti ad ogni nota di spedizione, polizza di carico o altro documento commerciale, a seconda dei casi.

Ove una compagnia di navigazione trasporti una spedizione in groupage secondo le clausole e le condizioni di una polizza di carico del trasportatore, un bollettino di spedizione o altro documento commerciale, è ammesso che essa non sia necessariamente a conoscenza del contenuto delle spedizioni in groupage.²⁵

Queste sono accettabili a condizione che

- il consolidatore si impegni ad annotare nei suoi registri commerciali la posizione delle spedizioni;
- il consolidatore fornisca alla compagnia di navigazione una distinta di carico del groupage contenente le informazioni seguenti:
 - (a) nome e indirizzo completo della compagnia di navigazione;
 - (b) identità della nave;
 - (c) luogo di carico;
 - (d) luogo di scarico;
 - (e) un riferimento alla polizza di carico o altro documento commerciale;

e, per ogni spedizione:

- (a) la quantità e la natura dei colli, nonché loro marche, numeri di riferimento e peso lordo/massa lorda in chilogrammi;

²⁵

Non è il caso del trasporto di merci pericolose, che devono essere dichiarate separatamente.

- (b) descrizione delle merci completa di dettagli sufficienti per consentirne l'identificazione;
 - (c) se del caso, numeri di identificazione del container;
- ai fini del transito comunitario la compagnia di navigazione applica a tutte le merci della spedizione in groupage la posizione più elevata tra quelle indicate sulla distinta di carico.

Ove la compagnia di navigazione utilizzi la procedura semplificata di livello I, il trasporto di groupage deve essere indicato sul manifesto corrispondente alla posizione più elevata tra quelle riportate sulla distinta di carico del groupage; se, ad esempio, il groupage include merci T1, TD e comunitarie, il trasporto va dichiarato sul manifesto T1.

Ove la compagnia utilizzi la procedura di livello II, essa dovrà indicare sul suo manifesto alla voce "groupage" la posizione più elevata tra quelle riportate sulla distinta di carico del groupage; ad esempio: T1 se il groupage contiene merci T1; TF se contiene merci miste TF e C.

Elenco di definizioni

Noleggio	Noleggio totale o parziale di una nave.
Speditore autorizzato	Persona autorizzata ad effettuare operazioni di transito senza presentare all'ufficio di partenza né le merci né la dichiarazione di transito.
Destinatario autorizzato	Persona autorizzata a ricevere nei propri locali o in altro luogo specificato merci vincolate al regime di transito senza presentare all'ufficio di destinazione né le merci né gli esemplari n. 4 e 5 della dichiarazione di transito.
Transito comunitario	Regime doganale sospensivo che permette il trasporto di merci da un punto all'altro della Comunità.
Codice doganale comunitario (CDC)	Regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario.
Merci comunitarie	Merci: <ul style="list-style-type: none">• interamente ottenute nel territorio doganale della Comunità;• importate da paesi o territori che non fanno parte del territorio doganale della Comunità e immesse in libera pratica;• ottenute o prodotte nel territorio doganale della Comunità, sia esclusivamente da merci di cui al secondo trattino, sia da merci di cui al primo e al secondo trattino.
Territorio doganale della Comunità	Il territorio doganale della Comunità comprende: <ul style="list-style-type: none">– Austria,– Belgio,– Danimarca, eccetto le Isole Faer Øer e la Groenlandia,– Germania, eccetto l'isola di Helgoland e il territorio di Büsingen,– Grecia,– Finlandia (comprese le Isole Åland),– Francia (compresi Monaco e i dipartimenti d'oltremare: Guadalupa, Guyana Francese, Martinica e Riunione) eccetto i territori

	<p>d'oltremare, Saint-Pierre e Miquelon e Mayotte,</p> <ul style="list-style-type: none"> – Irlanda, – Italia, eccetto i comuni di Livigno e Campione d'Italia e le acque nazionali del lago di Lugano che si trovano tra la riva e la frontiera politica della zona tra Ponte Tresa e Porto Ceresio, – Lussemburgo, – il territorio dei Paesi Bassi in Europa, – Portogallo, – Spagna, eccetto Ceuta e Melilla, – Svezia, – Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, isole Normanne e Isola di Man
Unione doganale	Unione di due o più territori doganali in un unico territorio doganale.
Comunità europea (CE)	I suoi Stati membri sono: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna e Svezia.
Associazione europea di libero scambio (EFTA)	Gruppo di paesi comprendente l'Islanda, la Norvegia, la Svizzera e il Liechtenstein.
Merci in libera pratica	Merci interamente originarie della CE, oppure merci importate nella CE per le quali tutte le formalità di importazione sono state espletate e tutti gli oneri o i dazi doganali sono stati pagati, senza alcun rimborso totale né parziale.
Garanzia	Una forma di cauzione che assicura la riscossione di dazi e altre imposizioni, fornita dall'obbligato principale.
Disposizioni di applicazione del codice (DAC)	Regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario.
Manifesto di livello II	Manifesto unico il cui uso è consentito alle compagnie di navigazione che effettuano un 'servizio regolare autorizzato' e che riporta la posizione delle merci a fronte

	degli articoli pertinenti.
Allibo	Metodo di scarico di merci al largo o fuori dal porto, solitamente da grandi navi cisterna a navi più piccole che poi proseguono per il porto di scarico.
Distinta di carico	Documento commerciale che può essere utilizzato in luogo dei fogli aggiuntivi del DAU in caso di spedizione di più di un articolo. Quando un manifesto di livello II non è pronto prima della partenza della nave, si può presentare alla dogana ai fini del controllo una distinta di carico, a condizione che essa identifichi le merci e fornisca alla dogana la posizione delle stesse.
Nuovo sistema di transito informatizzato - NCTS	È attualmente in fase sperimentale un nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS) le cui attuali applicazioni si limitano a verificarne l'affidabilità e non comprendono procedure semplificate. Si prevede nei prossimi anni di allargare le capacità del sistema a tutte le procedure di transito con conseguente snellimento e ottimizzazione delle procedure doganali.
Territori non fiscali	Territori appartenenti al territorio doganale della Comunità ma non soggetti alla normativa fiscale (IVA): Isole Åland; Isole Canarie; Isole Normanne; Guyana francese; Guadalupa; Martinica; Monte Athos e Riunione.
Ufficio di partenza	Un ufficio doganale riconosciuto presso il quale le merci sono vincolate al regime di transito (v. anche: speditore autorizzato).
Ufficio di destinazione	Un ufficio doganale riconosciuto presso il quale devono essere presentati le merci e il documento di transito al fine di concludere il regime (v. anche: destinatario autorizzato).
Ufficio di garanzia	L'ufficio, quale determinato dalle autorità competenti di ciascun paese, presso il quale i garanti devono costituire le garanzie.
Ufficio di passaggio	Un ufficio doganale riconosciuto situato: <ul style="list-style-type: none"> • al punto di entrata nel territorio doganale comunitario quando le merci hanno attraversato il territorio di un paese terzo nel corso di un'operazione di transito.
Obbligato principale	La persona che vincola merci al regime di transito.
Manifesto renano	La procedura del manifesto renano si applica ai trasporti fluviali sul Reno e i suoi affluenti ai fini

	dell'attraversamento delle frontiere nazionali dietro presentazione di un manifesto renano.
Documento Amministrativo Unico (DAU)	<p>Formulario in più esemplari utilizzato in tutta la Comunità e nei Paesi EFTA e Visegrad per il controllo di importazioni, esportazioni e merci in transito.</p> <p>Si tratta di un documento in otto esemplari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esemplare n. 1 Ufficio di partenza • Esemplare n. 2 Dichiarazione di esportazione • Esemplare n. 3 TC Esemplare per obbligato principale/speditore/esportatore • Esemplare n. 4 Ufficio di destinazione, o documento che attesta la posizione comunitaria (T2L) • Esemplare n. 5 Transito, esemplare da restituire • Esemplare n. 6 Dichiarazione di importazione • Esemplare n. 7 Esemplare statistico da usare nello Stato membro di destinazione • Esemplare n. 8 Esemplare per il destinatario. <p>Le autorità doganali nazionali forniscono varie combinazioni della serie di otto esemplari a seconda dell'uso cui sono destinate.</p>
Foglio aggiuntivo del DAU	Formulario impiegato per integrare gli esemplari del DAU in caso di spedizione di più di un articolo.
Distinta di carico DAU combinata per esportazione/transito	Formulario utilizzato in aggiunta agli esemplari del DAU ai fini dell'esportazione e del transito quando viene spedito più di un articolo.
Posizione delle merci	Posizione doganale delle merci, distinte in merci aventi posizione comunitaria (merci comunitarie) e merci non aventi posizione comunitaria (merci non comunitarie).
T1	Dichiarazione riportata sul documento di transito comunitario che attesta che le merci sono vincolate al regime di transito comunitario esterno.
T2	Dichiarazione riportata sul documento di transito comunitario che attesta che le merci hanno posizione comunitaria e stanno viaggiando all'interno della CE, verso o attraverso un paese EFTA o Visegrad, o

	attraverso un paese terzo, in regime di transito comunitario interno.
T2F	Dichiarazione riportata sul documento di transito comunitario che attesta che merci comunitarie stanno viaggiando verso, da o tra parti del territorio doganale comunitario nelle quali non si applicano le disposizioni della direttiva 77/388/CEE ('territori non fiscali') in regime di transito comunitario interno.
T2L	Documento comprovante la posizione comunitaria delle merci.
T2LF	Documento comprovante la posizione comunitaria delle merci trasportate verso, da o tra parti del territorio doganale comunitario nelle quali non si applicano le disposizioni della direttiva 77/388/CEE ('territori non fiscali').
TD	Abbreviazione utilizzata sul manifesto di livello II a indicare che le merci sono vincolate a un altro regime di transito o ad altro regime.
TF	Abbreviazione utilizzata sul manifesto di livello II a indicare che le merci stanno viaggiando verso o da uno dei territori non fiscali della Comunità.
Dichiarazione di transito	Atto mediante il quale una persona esprime nella forma e secondo le modalità prescritte l'intenzione di vincolare merci al regime di transito.

ALLEGATO I

‘Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’: Lista di controllo generale per la richiesta di autorizzazione

- Il richiedente ha sede in uno Stato membro ed effettua un servizio regolare di trasporto marittimo.
- Il richiedente non ha commesso infrazioni gravi o ripetute alla legislazione doganale o fiscale.
- Solo domande scritte, firmate, datate, che includono tutte le prove necessarie²⁶ e indicano il tipo di semplificazione richiesta.
- Domande presentate nel paese in cui ha sede il richiedente.
- L’autorizzazione viene concessa a navi determinate e per una data rotta²⁷.
- Una volta ricevuta l’autorizzazione, notificare alle autorità qualunque modifica che potrebbe influire sul proseguimento o sul contenuto della stessa (cambio di nave o di rotta).

‘Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’²⁸

Che cos’è un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato?’²⁹

Un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ può trasportare merci a bordo di navi che effettuano trasporti **solamente** tra porti situati nel territorio doganale della Comunità e che non possono provenire, essere dirette o fare scalo in punti situati fuori di tale territorio o in una zona franca sottoposta a controlli di tipo I (ossia controlli basati principalmente sull'esistenza di una recinzione) di un porto nel suddetto territorio. Questo concetto si applica solamente al trasporto da porto a porto e non riguarda il trasporto delle merci oltre il porto di arrivo in viaggi interni. Tale parte del trasporto è effettuata in regime di transito comunitario o può essere effettuata in regime TIR quando si tratti di trasporto su strada che tocchi un paese terzo o vi abbia termine.

Salvo prova contraria, le merci trasportate tramite ‘servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati’ sono considerate avere posizione comunitaria.

Le merci ‘non immesse in libera pratica’, trasportate mediante un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’, devono essere accompagnate dalla documentazione relativa al transito comunitario e da una garanzia. La garanzia non è richiesta per le merci vincolate al transito con le procedure semplificate di livello I e livello II).

²⁶ Informazioni sulle modalità di tenuta dei registri dell’attività e sulla frequenza di utilizzazione del regime di transito e altre informazioni utili alle autorità competenti per determinare se gli obblighi previsti possano essere soddisfatti.

²⁷ V. allegato V per il formulario esemplificativo.

²⁸ Questo concetto di servizio non deve essere confuso con il termine "servizio regolare" quale impiegato per le operazioni di trasporto marittimo.

²⁹ Art. 313 bis DAC.

Quali sono i vantaggi dello status di ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’?

- Per le merci comunitarie non viene richiesta prova della posizione. Va notato che per le merci non comunitarie deve essere usato il regime di transito.
- Per il transito si possono utilizzare le procedure semplificate di livello I e/o di livello II, che comportano i seguenti vantaggi:
 - (a) il regime si basa sul manifesto (sui manifesti) del fornitore di servizi;
 - (b) per le merci trasportate in regime T1 o T2F non è richiesta la garanzia per il transito comunitario;
 - (c) poiché il manifesto sostituisce i vari documenti di transito comunitario individuali, si ottiene un notevole snellimento del lavoro di ufficio.

Se la maggior parte del carico è costituito da merci T1, operare sotto forma di ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ comporta una documentazione doganale più copiosa che non operare sotto forma di ‘altro’ servizio.

Tuttavia, le compagnie di navigazione che ottengono l’approvazione come ‘servizio regolare autorizzato’ possono essere esentate dalla necessità di presentare formulari T1 per ciascuna spedizione T1 ottenendo l’autorizzazione ad usare una procedura di transito semplificata che preveda l’uso del manifesto (dei manifesti) in luogo dei documenti di transito individuali.

Un ‘servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato’ **non** è tenuto a fare uso delle procedure di transito semplificate. Può fare uso, per il trasporto di merci T1 o T2F, della procedura normale, con il DAU e la garanzia.

Dove vanno presentate le domande di autorizzazione ad operare come ‘servizio di trasporto regolare’?

Le domande devono essere presentate alle autorità doganali dello Stato membro in cui ha sede la compagnia che fornisce il servizio. (v. l’elenco dei link alle autorità doganali nazionali nell’allegato VI).

Accordi di noleggio parziale

In caso di accordi di noleggio parziale, una domanda di autorizzazione per servizio regolare viene inoltrata dalla persona (locatore o noleggiatore) o dal rappresentante della persona che definisce il servizio regolare, vale a dire stabilisce la nave o le navi destinate al servizio regolare e specifica i porti di scalo. Le autorità competenti possono chiedere qualunque informazione necessaria al trattamento della domanda.

ALLEGATO II

Le procedure semplificate per l'importazione e l'esportazione possono includere³⁰:

- l'accettazione di dichiarazioni incomplete, o dichiarazioni non accompagnate da tutta la documentazione necessaria per il regime doganale in questione;
- la presentazione di una dichiarazione semplificata seguita da una dichiarazione integrativa;
- l'espletamento delle formalità di introduzione o esportazione delle merci presso i locali della persona interessata o in altro luogo designato o approvato dalle autorità doganali.

Alcune autorità doganali degli Stati membri fanno uso di sistemi elettronici per facilitare le procedure semplificate. In aggiunta a quelle previste dai regolamenti comunitari, le autorità doganali degli Stati membri possono mettere in atto proprie misure di semplificazione, purché conformi alle politiche comunitarie. Informazioni dettagliate al riguardo sono disponibili presso le autorità doganali degli Stati membri.

³⁰ Regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio e regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, artt. 253-278.

ALLEGATO III

Esempi di rotte di trasporto e relativi obblighi per il transito

Di seguito sono elencati alcuni casi tipici che illustrano le procedure pertinenti e i documenti necessari.

1. **Esempio 1: Dunkerque/Rotterdam con ‘servizio di trasporto marittimo autorizzato’**

- Procedura di transito normale: garanzia obbligatoria

Per le merci non comunitarie è obbligatorio il regime di transito comunitario. A tal fine, viene redatta una dichiarazione di transito T1 (esemplari n. 1, 4 e 5 del DAU) e viene fornita una garanzia.

Per le merci comunitarie soggette ad accisa viene emesso un documento di accompagnamento specifico (DAA).

N.B.: Poiché le merci comunitarie sono in libera pratica, per tali merci il regime di transito comunitario non è necessario.

Procedura di transito semplificata: nessuna garanzia richiesta

La posizione doganale delle merci deve essere indicata sui manifesti come segue:

- (livello I):

- "T1" per le merci vincolate al regime di transito comunitario esterno;
- "T2F" per le merci vincolate al regime di transito comunitario interno e spedite verso, da o tra parti del territorio doganale comunitario nelle quali non si applicano le disposizioni della direttiva 77/388/CEE;

- (livello II):

- "C" per le merci comunitarie;
- "T1" per le merci non comunitarie;
- "TD" per le merci che circolano già vincolate ad un regime di transito (es.: carnet TIR) o a qualunque altro regime;
- "X" per le merci comunitarie in esportazione.

2. **Esempio 2: Genova/Marsiglia con servizio occasionale**

All'arrivo a Marsiglia tutte le merci sono considerate merci non comunitarie.

- Per le merci comunitarie (escluse le merci soggette ad accisa) caricate a Genova: documento T2L o, su richiesta della compagnia di navigazione, utilizzazione, quale documento attestante la posizione, di un manifesto recante il codice "C".

- Per le merci comunitarie soggette ad accisa caricate a Genova: deve essere presentato il documento amministrativo di accompagnamento (DAA). Non è richiesto per queste merci un aggiuntivo T2L.

ALLEGATO IV

Convenzione sul **Transito comune** e convenzione **DAU**

Nel 1987 furono concluse due convenzioni tra la Comunità Europea e i paesi EFTA³¹. Tali convenzioni facilitano l'importazione, l'esportazione e la circolazione delle merci da, verso e tra la Comunità europea e i paesi EFTA. Una convenzione (Convenzione CE-EFTA relativa ad un regime comune di transito, del 20 maggio 1987, GU L 226 del 13.8.1987 + emendamenti) ha istituito un regime di transito comune, mentre l'altra (Convenzione CE-EFTA relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci (in particolare mediante un documento amministrativo unico – DAU – da utilizzare in tali scambi), GU L 134 del 22.5.1987 + emendamenti) ha introdotto una semplificazione delle formalità di importazione, esportazione e transito. Nella presente guida, le convenzioni sono chiamate, rispettivamente, “convenzione” e “convenzione DAU”. Un formulario DAU viene compilato come documento T1 o T2 a indicazione del tipo di regime di transito applicato.

³¹ Associazione europea di libero scambio - Membri: Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein. Le stesse regole sono applicate anche ai paesi Visegrad: Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e Polonia.

ALLEGATO V

Certificato di 'servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato' (da aggiungere)

COMUNITÀ EUROPEA		<i>ALLEGATO III</i>	<i>«Allegato 42 bis</i>
<p>1. Richiedente (ragione sociale e indirizzo completo della compagnia di navigazione o del suo rappresentante)</p> <input type="checkbox"/>	<p>Numero di serie: </p>		
<p>CERTIFICATO DI SERVIZIO REGOLARE DI TRASPORTO MARITTIMO</p> <p>— articolo 313 bis del regolamento (CEE) n. 2454/83</p>			
2. Porti interessati (rotta con scali in ordine fisso)			
3. Navi autorizzate ad effettuare servizi regolari di trasporto marittimo			
4. Altre informazioni			
5. Dichiarazione della compagnia di navigazione o del suo rappresentante			
<p>Il sottoscritto dichiara che le imbarcazioni assegnate al servizio regolare richiesto:</p> <ul style="list-style-type: none">1) navigano soltanto tra porti situati nel territorio doganale della Comunità;2) non effettuano scali all'esterno di tale territorio o in zone franche di porti situati nel territorio doganale della Comunità;3) non effettuano trasbordi in alto mare.			
Data: (firma)			
A. Autorità doganali che hanno rilasciato il certificato di servizio regolare di trasporto marittimo:			
Nome:		Data:	
Indirizzo:		Timbro	
Stato membro:		(firma)	

ALLEGATO VI

Fonti di informazione generale

Unione europea

http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/Customs.htm

Direzione generale Fiscalità e unione doganale (TAXUD) dell'Unione europea

http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/transit/index_en.htm

Sito web TAXUD relativo al transito

Siti web delle Dogane nazionali – Stati membri dell'UE:

Austria: <http://www.bmf.gv.at/>

Belgio: <http://fiscus.fgov.be/interfdafr/organogram/a.htm>

Danimarca: <http://www.toldskat.dk/>

Finlandia: <http://www.tulli.fi/>

Francia: <http://www.finances.gouv.fr/DGDDI/>

Germania: <http://www.Zoll-D.de/>
Centro di Informazione delle Dogane: info@zoll-infocenter.de

Grecia: <http://www.gsis.gov.gr/>

Italia: <http://www.finanze.it/dogane/>

Irlanda: <http://www.revenue.ie/>

Lussemburgo: <http://www.etat.lu/DO/>

Paesi Bassi: <http://www.belastingdienst.nl/>
Portogallo: <http://www.dgaiec.min-financas.pt/sitedgaiec.nsf?Open>
Spagna: <http://www.aeat.es/inicio.htm>
Svezia: <http://www.tullverket.se>
Regno Unito: <http://www.hmce.gov.uk/>

Servizio nazionale di consulenza: 0845 010 9000

Paesi candidati:

Repubblica ceca: <http://www.cs.mfcr.cz/>
Estonia: <http://www.Customs.ee/>
Ungheria: <http://www.vam.hu/>
Lettonia: <http://www.vid.gov.lv/>
Lituania: <http://www.cust.lt/>
Malta: <http://www.business-line.com/depofcus/>
Polonia: <http://www.guc.gov.pl/>
Romania: <http://www.Customs.ro/>
Slovacchia: <http://www.colnasprava.sk/cssr/www/CSSRHomePage.nsf/?Open>
Slovenia: <http://www.sigov.si/mf/angl/apredmf6.html>
Turchia: <http://www.gumruk.gov.tr/>

Altri Stati:

Norvegia: <http://www.toll.no/>