

Implementazione UCC - Piano Operativo

Presso la Direzione Generale dell'Agencia delle Dogane sono stati presentati la Strategia e il piano Operativo che l'Agencia ha predisposto in vista dell'entrata in vigore dell'UCC e delle sue disposizioni di applicazioni DA e IA.

Nell'analisi d'impatto emerge chiaramente che la strategia principale dell'Agencia è focalizzata su due obiettivi:

- Eliminazione delle procedure di domiciliazione.
- Modalità di presentazione della documentazione a sostegno delle dichiarazioni doganali in caso di controllo CD o VM.

Procedure Ordinarie in Dogana (NORM in DOGANA) Import (allibrate su MMA/Transito/TIR in dogana)

- Non è richiesto più l'invio sistematico della documentazione a sostegno.
- Eliminazione della convalida presso il front office.
- Messa a disposizione immediata dell'esito del circuito di controllo.
- Esecuzione dei controlli, se selezionati, sulla base del fascicolo elettronico e, se CD e conforme, svincolo on-line.

Procedure Ordinarie in Dogana (NORM in DOGANA) Export

Per le merci all'export "presenti in dogana" si applica quanto previsto dall'articolo 5, par.33: "Presentazione delle merci in dogana": notifica alle autorità doganali dell'avvenuto arrivo delle merci all'ufficio doganale o in qualsiasi altro luogo designato o autorizzato dalle autorità doganali e della disponibilità di tali merci ai fini dei controlli doganali.

L'Agencia in tal caso, ha previsto la possibilità

di inserire nel campo 44 (documenti) "la notifica di presentazione delle merci in dogana", impegnandosi all'UPLOAD FE dei documenti in caso di controllo, inserendo nella casella 30 della bolletta (localizzazione delle merci) il codice FE.

Vantaggi:

- Eliminazione della convalida in dogana (front office).
 - Rilascio immediato dell'esito sul portale della Dogana.
 - In caso di CA, stampa immediata – download dal portale del DAE/DAT.
 - Nel caso previsto dall'articolo 329 par.7 contratto di trasporto unico con società ferroviaria, postale, compagnia

di navigazione o aerea, attestazione del nuovo codice nel campo 44.

- Nel caso di esito CD, controllo sul fascicolo elettronico inviato in UPLOAD e se conforme, svincolo on-line e stampa del DAE/DAT.
- Chiusura immediata del movimento con l'i-visto (visto uscire) presso l'Ufficio di esportazione.
- Presidio H24 per il recupero del carico di lavoro del front office.
- Fascicolo della dichiarazione da controllare associato alla dichiarazione consultabile su AIDA.
- Colloquio via portale tra dogana e dichiarante per i controlli (richiesta integrazione documenti).

Procedure Domiciliate ex art. 76 par. 1 lett. c Reg.Cee 2913/92 in vigore al 01 maggio del 2016

In conformità a quanto previsto nella tavola di corrispondenza dell' Allegato 90 alle DA (Reg.2446/2015), le autorizzazioni di procedura domiciliata possono essere riconvertite in:

- 1) Autorizzazione per "iscrizione nelle scritture del dichiarante" (art.182 UCC – 150 DA – 233 a 236 della IA) EIDR che comporta l'obbligo per il dichiarante di presentare la dichiarazione in dogana in due fasi:

- a) Notifica dell'avvenuto arrivo delle merci (AEO C

esonerato); b) dichiarazione complementare contenente tutte le indicazioni necessarie per il regime doganale entro 10 giorni o più.

Le soluzioni transitorie per EIDR dalle TDA ricalcano le procedure utilizzate in Italia prima della digitalizzazione delle domiciliate (prima preavviso cartaceo + dichiarazione) e farebbe decadere le semplificazioni attualmente in vigore (controllo di ammissibilità, sportello unico, sdoganamento in mare). Inoltre l'EIDR potrà essere autorizzata solo dopo il resessment delle autorizzazioni in vigore e con i nuovi criteri previsti dall'art.39 lett. A-b-d.

2) Autorizzazione per "dichiarazione semplificata"

3) Luogo designato e approvato NORM C/O LUOGO (articolo 139 dell'UCC "presentazione delle merci in dogana" e 115 delle DA "approvazione di un luogo per la presentazione in dogana e la custodia temporanea di merci). Per tale procedura il luogo approvato è assimilabile all'attuale luogo autorizzato presente nelle attuali autorizzazioni di domiciliazione. Unica circostanza necessaria in tal caso per i CAD è quella di munirsi di contratto di Comodato per l'uso dei luoghi dei clienti.

Conclusioni

Sicuramente tale implementazione comporterà notevoli vantaggi per gli spedizionieri doganali che già operavano in procedura ordinaria, ottenendo ulteriori semplificazioni nel processo di trasmissione della dichiarazione, per il rilascio dello svincolo, per i controlli e per l'appuramento della spedizione.

Diversamente per i titolari della procedure domiciliate, ed in particolare per i CAD, le autorizzazioni saranno convertite automaticamente in "luoghi approvati" in procedura NORM C/O LUOGO; le dichiarazioni di import/export saranno trasformate in dichiarazioni normali in dogana, con merci presentate in "altro luogo approvato dalle autorità doganali".

È necessaria pertanto una attenta valutazione su quanto proposto dall'Agenzia riguardo la conversione delle procedure domiciliate in procedure ordinarie presso i "luoghi approvati" e gli effetti che si possono determinare in termini di operatività, tenendo conto di quanto previsto dall'articolo 251 DA "che le autorizzazioni concesse in forza del Regolamento 2913/92 o del Regolamento 2454/93 in vigore al 1 maggio, rimangono valide fino al loro riesame (entro il 01/05/2019)".

Massimo De Gregorio

Dalla Russia con... disamore

Si fa seguito alle continue ed incessanti notizie che ci giungono dai confini della UE per riportare gli ultimi aggiornamenti disponibili in merito alle criticità esistenti nei trasporti stradali verso e da la Federazione Russa.

Il Governo di Mosca ha recentemente modificato il criterio per determinare se gli autocarri stranieri che trasportano merci per accedere al territorio russo necessitano di permessi bilaterali "*bilateral permits*" o di permesso del paese terzo "*third country permits*".

Nel caso di permessi bilaterali il luogo di carico della merce non è più rilevante ai fini del diritto di passaggio, mentre viene adesso preso in considerazione l'origine del cargo (merce).

Tale principio è il risultato dell'applicazione di una legge approvata già nel 2014 che ha trovato attuazione attraverso decreti promulgati nei mesi di agosto e ottobre 2015 (Ordini del Ministero dei Trasporti n. 248 e 301). Le implicazioni pratiche di questa misura prevedono che i centri logistici dell'Europa orientale non possono più accumulare carichi provenienti da diversi Paesi UE per poi procedere all'ingresso in Russia attraverso licenze bilaterali.

La nuova normativa sul tema è stata oggetto di consultazioni bilaterali fra la Russia e diversi Stati Membri dell'UE. Fra questi si segnalano i negoziati in corso fra il Governo di Mosca e la Polonia (l'ultimo round si tenuto a Varsavia il 3 febbraio 2016) per rinnovare l'accordo bilaterale sull'autotrasporto scaduto il 31 gennaio 2016. Fino a quando le parti non avranno firmato un nuovo accordo, è possibile che si verifichino difficoltà nel flusso di merci tra i due Paesi.

Criticità sono inoltre state riscontrate al confine fra Russia e Ucraina. Il 14 febbraio 2016 le Autorità russe avrebbero infatti bloccato alla frontiera 152 camion immatricolati in Ucraina e diretti in Kazakistan, come reazione ai blocchi effettuati dagli attivisti nazionalisti ucraini in 10 Regioni. In risposta a questa misura il Consiglio dei Ministri dell'Ucraina ha sospeso con decreto del 16 febbraio 2016 la circolazione dei mezzi pesanti russi in tutto il Paese.

Tali questioni sono state oggetto di un incontro fra gli Addetti doganali della Delegazione Europea a Mosca. Aspettiamo i riscontri e le ripercussioni.



Chi siete...cosa fate... dove andate? Un fiorino

È degli ultimi giorni la notizia della volontà del Governo austriaco di ripristinare i controlli alle frontiere del Brennero e di Tarvisio per bloccare gli ingressi irregolari dei migranti provenienti dal confine con l'Italia.

Un provvedimento drastico che sta provocando sconcerto in Italia e in Europa, in particolar modo nel settore dell'autotrasporto merci e della logistica, poiché tale situazione ci riporterebbe all'inizio degli anni novanta, prima della caduta delle barriere doganali che erano situate sui confini interni dell'Unione europea, azzerando 30 anni di integrazione comunitaria.

"Se davvero fossero ripristinati i controlli alle frontiere, le conseguenze provocherebbero pesanti ricadute sul settore produttivo e su quello dei servizi di trasporto che da anni sono tarati su tempi di consegna "just

in time" - ha dichiarato Thomas Baumgartner, Presi-

dente di ANITA. *Il flusso dei veicoli che attraversano quotidianamente l'asse del Brennero, la più trafficata rotta di collegamento tra l'Italia e l'Europa, è tale che l'attività di controllo comporterà inevitabili tempi di attesa. Un camion fermo costa all'azienda circa 60 euro l'ora, quindi, con un ritardo di sole due ore possiamo sopporre un aumento dei noli del 10% che ricadrà senza dubbio sui costi e, quindi, sui prezzi dei prodotti fino a raggiungere il consumatore finale.*

Uno scenario nel quale il prodotto italiano perderebbe competitività con intuibili riflessi sull'export e danni per tutto il sistema economico nazionale.

Il settore automotive per la com-



ponentistica, ma anche la filiera dell'alimentare, solo per citarne alcune, subirebbero le maggiori conseguenze - ha aggiunto Baumgartner - inoltre il mondo produttivo è ormai improntato su tempi di consegna molto rapidi e spesso utilizza i veicoli industriali come "magazzini" per lo stoccaggio delle merci. Dunque, un cambiamento di tale portata metterebbe in difficoltà tutto il sistema manifatturiero e commerciale, il quale non avrebbe modo di adattarsi in tempi brevi. Non deve essere sottovalutato poi, il fatto che i veicoli fermi in coda sono maggiormente esposti a tentativi di intrusione, così come accade tutt'ora nell'attraversamento della Stretto della Manica".

Articolo 1 com. 653 Legge 28.12.2015, n. 208, su S.O. alla GU n. 302 del 30.12.2015

Si richiama l'attenzione sul forte inasprimento del regime sanzionatorio dei trasporti internazionali che è stato introdotto con la Legge di Stabilità 2016. In particolare, introducendo il nuovo articolo 46 ter alla legge n.298/74, è stata prevista una sanzione amministrativa da 400 a 1.200 euro e il fermo del mezzo per coloro che durante l'effettuazione di un trasporto internazionale non siano in grado di esibire al controllo su strada la prova documentale del trasporto stesso. La prova documentale del trasporto può essere fornita mediante l'esibizione di qualsiasi documento di accompagnamento delle merci previsto dalle normative vigenti in materia di trasporti internazionali. Qualora la documentazione sia omessa o mal compilata la sanzione va da 2.000 a 6.000 euro. Inoltre se l'omessa o parziale compilazione della documentazione determina l'impossibilità di verificare la regolarità del trasporto è stata prevista l'applicazione delle sanzioni previste dalla Legge 298 per i trasporti abusivi (sanzione da 2.100 a 12.400 euro e fermo del mezzo). La forte stretta sulle sanzioni ai vettori che compiono trasporti internazionali è stata sollecitata dalle associazioni dell'autotrasporto al fine di scoraggiare in particolare il cabotaggio irregolare.

A riguardo si ricorda che è attiva la verifica on line delle imprese di autotrasporto da parte dei committenti sul sito internet dell'Albo Autotrasportatori. Si rammenta che la verifica on line è sostitutiva della richiesta del DURC e serve ai committenti per escludere la responsabilità solidale sulle eventuali violazioni retributive e contributive relative al servizio di autotrasporto ricevuto.