



Board



Roma
3 Marzo
2017

Nella splendida cornice romana si è svolto il primo board Confiad dell'anno 2017.

Hanno partecipato tutte le delegazioni degli associati alla Confiad oltre a una nutrita rappresentanza Italiana.

Il Consiglio direttivo ha ratificato la nomina del nuovo Liason Officer Avv. Gaia Pandolfi, già rappresentante permanente in Bruxelles dell'Ordine Forense Italiano.

I lavori sono stati incentrati principalmente sulla programmazione delle prossime riunioni plenarie della DG Taxud, dove verranno discussi molti emendamenti agli atti delegati presentati dalle varie associazioni.

Il Presidente ha aperto la riunione sottolineando il ruolo centrale che riveste il Codice doganale dell'Unione europea (Union Customs Code – UCC) istituito con Regolamento (Ue) n. 952/2013 che fornisce il quadro normativo necessario ad aumentare la cooperazione tra le autorità doganali dei paesi europei e potenziare l'interoperabilità e le sinergie tra i vari



sistemi informativi e tecnologici. Il Presidente De Gregorio ha comunicato che il 21 Dicembre 2016 la Commissione europea ha pubblicato la comunicazione dal titolo "Developing the EU Customs Union and its Governance" (Sviluppare l'Unione doganale

e la sua Governance) (COM (2016) 813 final).

Dall'analisi del documento emergono chiare le due questioni principali al centro dell'azione dell'Unione Europea e in particolare del suo esecutivo: ossia da una parte il coordinamento tra gli Stati membri e i settori di intervento coinvolti nella gestione delle frontiere, dall'altra parte la necessaria attivazione delle risorse umane e finanziarie adeguate per realizzare concretamente l'obiettivo.

Tenendo presente l'attuale cornice istituzionale, quindi, è raccomandabile una rivitalizzazione del partenariato tra Stati membri e Commissione allo scopo di mettere in atto:

- Una visione gestionale globale condivisa dell'Unione doganale tra Stati membri e Commis-

sione al fine di garantire una cooperazione più flessibile e efficace e una migliore regolamentazione;

- Una più efficiente applicazione delle regole attraverso un miglior coordinamento e cooperazione tra i servizi operativi sul terreno;
- Un ruolo rafforzato per le dogane nel garantire una gestione delle frontiere e un'applicazione delle norme condizionate, sviluppando una più stretta cooperazione e un più costante scambio di informazioni con le amministrazioni coinvolte nei settori di intervento rilevanti;
- Una strategia di lungo termine concernente il settore dell'informazione e della tecnologia per fornire processi dai costi contenuti sia per amministrazioni sia per imprese che hanno rispettivamente competenza e proiezione frontaliera;
- Una prestazione rafforzata delle amministrazioni doganali in tutta l'UE mediante un uso esteso delle migliori pratiche e delle soluzioni innovative condivise.

Il Presidente ha inoltre sottolineato che l'Unione doganale ha raggiunto il traguardo dei 50 anni di vita ed è stata uno dei primi esempi di integrazione di successo nell'Unione.

Ha creato le condizioni per la nascita del mercato unico ed è stata un fondamento stabile per l'integrazione e la crescita economiche. Un'unione doganale

forte e ben gestita può consentire all'UE di prosperare e sviluppare imprese competitive, preservare le proprie fonti di reddito e proteggere i cittadini dalle minacce terroristiche, dai rischi per la salute e per l'ambiente e da altre minacce.

Come in molti settori politici, per ottenere risultati positivi occorre risolvere le divergenze tra i singoli Stati membri ed elaborare una strategia tesa al raggiungi-



mento di obiettivi comuni.

L'obiettivo di fondo della comunicazione è affrontare la questione di come la Commissione e gli Stati membri possono agire sinergicamente per assicurare che l'attività dell'Unione doganale possa fornire il migliore contributo possibile alla prosperità e alla sicurezza dell'UE e dei suoi cittadini.

Infatti, a differenza del periodo in cui è stata concepita, cinquanta anni fa, ora l'Unione doganale deve fronteggiare sfide e minacce a quei tempi sostanzialmente sconosciute, almeno nelle forme attuali.

Si allude, evidentemente, al terrorismo e ad altri fenomeni gravi di natura transnazionale e transfrontaliera che comportano l'arrivo e il transito non solo di indivi-

dui pericolosi pronti a colpire i cittadini europei, ma anche di fonti di finanziamento delle organizzazioni terroristiche e criminali. Il funzionamento dell'unione doganale è stato messo sotto pressione dal rapido cambiamento di tecnologie e modelli operativi, a cui si aggiungono i crescenti volumi di scambi mondiali, le persistenti minacce per la sicurezza e di criminalità internazionale, l'allargamento e approfondimento dell'UE e l'aumento delle competenze delle dogane.

Ciò ha portato a una revisione importante del quadro giuridico con l'adozione e l'attuazione del codice doganale dell'Unione (CDU). L'obiettivo era creare un quadro di riferimento che consentisse alle imprese europee oneste, che agiscono nella lega-

lità, di far fronte alla concorrenza quotidiana nell'economia globale senza gli ostacoli di una burocrazia superflua, trovando al contrario il supporto di servizi doganali unificati, informatizzati ed efficienti in tutta l'UE.

Pertanto, per l'unione doganale è ora fondamentale garantire che il codice doganale dell'Unione possa essere attuato in modo efficace ed efficiente dalle diverse amministrazioni doganali che agiscono come un'amministrazione unica, attuando nel contempo una cooperazione sinergica con le amministrazioni responsabili delle altre politiche che hanno ripercussioni sulle frontiere e sulla sicurezza interna.

Massimo De Gregorio

Presidente Confiad

Diverse sono le segnalazioni che pervengono ad alcune Associazioni con riferimento alle ripercussioni che il mancato “visto uscire elettronico” delle dichiarazioni doganali comporta quando parliamo di esportazioni di veicoli e di qualsiasi altro bene mobile registrato.

Facciamo un passo indietro. Il tutto nasce da una certa leggerezza (alle volte voluta) di alcuni soggetti che radiano i propri mezzi per esportazione. Un bene così radiato diventa esonerato dal pagamento del relativo “bollo di circolazione” e qualsiasi altro gravame. Tutto sembrerebbe logico se non per il fatto che il PRA si è accorto che molti di questi veicoli, nell’effettivo, non vengono poi esportati ma semplicemente radiati per demolizione, o vengono esportati con tempistiche che vanno oltre la naturale scadenza dei termini per corrispondere le tasse automobilistiche.

A questa sorta di “giochetto” (ricordiamoci che la radiazione per esportazione costa molto meno di quella per demolizione) il Pubblico Registro ha cercato di porre rimedio imponendo l’esibizione di una dichiarazione doganale di esportazione quale presupposto per la concessione della radiazione stessa. Ma anche in questo caso il PRA si è accorto che la semplice esibizione di un DAU non rappresenta di per sé una esportazione,

E io pago!



Il paradosso delle tasse di circolazione

ma solo quando ad esso è associato l’esito di uscita conclusa i benefici legati al veicolo si possono considerare nascenti.

Pertanto, allo stato attuale, un soggetto che volesse radiare per esportazione un veicolo deve dichiararlo all’esportazione e deve effettivamente farlo uscire dalla UE. Ad uscita conclusa può avviare l’iter presso i propri uffici di competenza per ottenerne la cancellazione. Il tutto rappresenta cosa lineare se non per alcune criticità che ci vengono opportunamente segnalate.

Stiamo parlando della discrepanza temporale che spesso si forma tra l’effettiva uscita e la possibilità che questa uscita risulti a sistema (cd consultazione del MRN). Come ben sappiamo, infatti, le dichiarazioni doganali non vengono sempre “chiuso” contestualmente all’uscita del bene ma anche successivamente, pratica spesso tipica dei porti italiani.

Paradossalmente, quindi, molti esportatori si trovano a dover riconoscere ancora la tassa di circolazione per un bene che effet-

tivamente già circola “pacifico” in altro Paese solo per il fatto che “ufficialmente” l’MRN non “vede” questa situazione.

È anche vero che un soggetto che in tempi ragionevoli non si vede ancora riconosciuta l’uscita può avviare con la propria Dogana la procedura autonoma

di follow up, ma anche questa richiede tempistiche non consone alle proprie esigenze. Così come la semplice esibizione di una polizza di carico dovrebbe rappresentare di per sé merce allo stato estero. Ma tutte queste prove alternative rappresentano tecnicismi che spesso non sono conosciuti dagli uffici pubblici che ancora una volta legano l’esportazione alla sola consultazione dell’esito di uscita della dichiarazione doganale.

Ecco perché questa Associazione accoglie la voce di coloro che si trovano “imbrigliati” in questa paradossale situazione e che devono continuare a corrispondere oneri e tasse automobilistiche allo Stato senza che queste siano più dovute, rivolgendo agli Uffici di Pubblico registro l’invito ad un confronto al fine di convergere nel buon senso, riconoscendo da un lato l’assoluta legalità dell’operazione e dall’altro chiedendo di accogliere mezzi alternativi di prova per non continuare a vessare ingiustamente oneste persone.