

# ANASPED

## LA NOSTRA

# VOCE

anasped



Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali • info@anasped.it • www.anasped.it • Numero 4 - anno VI - Aprile 2018



## *prima versione del Withdrawal agreement*

**B** ruxelles, 28 Febbraio 2018. La Commissione Europea presenta una bozza del “Withdrawal Agreement” della Gran Bretagna e dell’Irlanda del Nord dall’Unione Europea (UE) e dalla Comunità Europea per l’Energia Atomica (Euratom). Si tratta “solo” di una prima versione, sarà oggetto di integrazioni, discussioni, negoziati per arrivare, obiettivo Ottobre 2018, alla versione finale. Quest’ultima, una volta ratificata, aprirà il periodo di transizione. L’articolo 121 della bozza prevede infatti, fermo restando l’uscita del Regno Unito dall’UE il 30 Marzo 2019, una parentesi lunga quasi due anni. Si tratta di una “dilazione”, richiesta dal Regno Unito e accordata dall’UE, che si chiuderà il 31 Dicembre 2020.

Il “Withdrawal Agreement” offre una base per negoziare regole applicabili ai procedimenti ed alle questioni che saranno ancora aperte alla data in cui il Regno Unito cesserà di far parte degli “Stati Uniti d’Europa”, questioni

numerose vista la condivisione e l’armonizzazione nel “matrimonio” UE – Regno Unito, durato più di quarant’anni. La bozza dell’Accordo tocca, infatti, molteplici sfaccettature. Dai diritti ed obblighi dei cittadini alla proprietà intellettuale, passando per gli aspetti finanziari ed istituzionali. Ultimo, ma non meno importante, la parte terza del draft è dedicata alla parte fiscale/doganale durante il periodo di transizione, temi “storici” dell’Unione Europea che conosciamo oggi.

L’UE nasce, infatti, dall’esigenza di creare un mercato (e più in generale uno spazio) comune, unito al suo interno e compatto verso l’esterno.

Alla base vi sono, semplificando e senza essere esaustivi, la libera circolazione delle merci (Parte Terza, Titolo II TFUE), la cooperazione doganale ed amministrativa (Parte Terza, Titolo II Capo 2 TFUE e Parte Terza, Titolo XXIV TFUE), l’adozione di una posi-



# Ma in definitiva, chi applica i dazi più alti?

**I** Paese che nel mondo applica i dazi più alti sulle proprie esportazioni verso il resto del mondo sono le Bahamas. Secondo i dati dell'Organizzazione mondiale per il commercio (WTO) l'arcipelago dei Caraibi applica in media dazi superiori al 19 per cento su ciò che arriva sul suo territorio dagli altri Paesi del mondo.

Gli Stati dell'Unione europea, invece, adottano una media delle tariffe alle importazioni del 3%, contro il 2,4% degli Stati Uniti e il 4,4 della Cina. La Russia invece applica tariffe più alte sulle importazioni, pari in media al 5,9 per cento. Alcuni grandi Stati come il Brasile arrivano a superare il 10 per cento.

In realtà il calcolo della media dei dazi e delle tariffe che un Paese applica davvero è piuttosto complesso, perché i valori cambiano molto grazie ad accordi tra i singoli Paesi, alle zone di libero scambio (come l'accordo Nafta che lega Stati Uniti, Canada e Messico) e al peso che una merce ha davvero sul totale del commercio.

Un dazio molto alto o molto basso su un bene incide in modo diverso se quel prodotto viene acquistato in quantità molto piccole o se invece è molto richiesto.

In alcuni casi, per esempio, i beni importati alle Bahamas possono subire un aumento del prezzo pari anche all'85 per cento.

Un dazio più alto su un bene importato da parte di

un Paese significa un aumento del prezzo di quel bene per i cittadini del Paese stesso e quindi il dazio scoraggia la sua importazione.

Le Bahamas applicano dazi così elevati per tentare di proteggere uno squilibrio enorme nei conti con l'estero: importano oltre 3 miliardi di dollari di merci e ne esportano solo 400 milioni, soprattutto da e verso gli Stati Uniti. In compenso le Bahamas esportano servizi commerciali molto più di quanti ne importino.

Anche gli Usa hanno una differenza molto forte tra importazioni ed esportazioni. Gli Stati Uniti sono il Paese del mondo con il maggior valore di beni importati: 2.250 miliardi di dollari, seguiti dall'Unione europea con quasi 1.900 miliardi di dollari e dalla Cina, che importa prodotti per 1.580 miliardi di dollari. La Cina invece è il Paese

con il maggior valore di esportazioni: i suoi beni venduti all'estero valgono quasi 2.100 miliardi di dollari e

nella classifica delle esportazioni è seguita dall'Unione europea con

1.900 miliardi e dagli Stati Uniti, con 1.450 miliardi di dol-

lari. Lo scontro commerciale aperto da Donald Trump nei confronti della Cina rischia di far salire i dazi commerciali tra i due Paesi su un numero sempre maggiore di prodotti, ma potrebbe estendersi anche ad altre nazioni, incluse quelle dell'Unione europea.

Daniele Spagnol



Hotel Riviera & Maximilian's  
Strada Costiera, 22  
34154 TRIESTE

Venerdì 28 Settembre 2018  
ore 15,00

**Consiglio Direttivo Anasped**

Sabato 29 Settembre 2018  
ore 09,30

**Convegno di  
aggiornamento professionale**



# LA NAUTICA DA DIPORTO:

*Le sinergie che portano alla crescita*

*Lignano Sabbiadoro Darsena Porto Vecchio*



Il Friuli Venezia Giulia è una terra di confine e di incontro di popoli. La sua economia è strettamente legata al settore turistico, che nel caso specifico è la nautica da diporto.

Aprilia Marittima-Lignano è il complesso nautico diportistico più grande non solo del Nord-Est Italia bensì d'Europa.

Far parte dell'Europa ha portato al cambiamento di diversi aspetti non solo generali ma specifici del settore stesso. Da qui in particolar modo l'ultimo nato: la Revisione del Codice della Nautica da Diporto.

I cambiamenti apportati hanno scaturito la necessità di trovare il giusto equilibrio fra Territorio, Infrastrutture, Dogana, Capitaneria, la Marina, la CCIAA e tutte le associazioni di categoria. Tutti questi Enti hanno il compito di offrire all'Utente della Nautica di Diporto lo strumento perfetto per navigare in sicurezza e per far crescere l'interesse verso questo settore trainante della nostra Economia. Si ricorda tra l'altro che, a seguito di precise disposizioni delle Autorità Croate, viene richiesta per tutte le imbarcazioni da diporto, a seguito di capillari controlli, la prova dello

status di imbarcazione comunitaria nonché dell'avvenuto versamento dell'IVA. Alla luce delle numerose richieste di chiarimento che pervengono alle Capitanerie, nonché numerose richieste di emissione del documento T2L, si ricorda brevemente la norma a supporto del fatto che le autorità Croate non riconoscono l'iscrizione al registro di un paese UE o la bandiera di un paese UE come prova che l'imbarcazione abbia lo status comunitario o come prova che abbia assolto il versamento dell'IVA; gli unici documenti riconosciuti sono, appunto, il T2L, la fattura originale contenente l'IVA, il contratto di leasing riportante l'IVA o altro documento dell'autorità fiscale attestante l'avvenuto pagamento dell'IVA in un paese membro UE.

La normativa doganale comunitaria in materia di posizione doganale delle merci, all'articolo 313, par. 1) del Reg.to n. 2454/93 (Ex-DAC), stabilisce la presunzione dello status comunitario delle merci che si trovano sul territorio doganale dell'UE, tranne nei casi in cui non si accerti diversamente. Tuttavia, ai sensi dell'articolo l'ar-

ticolo 313, par. 3), lett. b) delle "Ex-DAC", le merci comunitarie, ad eccezione di quelle trasportate mediante un servizio regolare autorizzato perdono tale status qualora siano trasportate via mare. Di conseguenza, all'atto della loro reintroduzione nel territorio doganale dell'UE, la posizione comunitaria deve essere dimostrata con la presentazione di apposita documentazione, ovvero del T2L o della fattura originale di acquisto in cui risulti il pagamento dell'IVA in uno Stato membro dell'UE. Mentre per quanto riguarda i veicoli stradali a motore, l'articolo 320 delle "Ex-DAC" stabilisce che gli stessi sono considerati comunitari a condizione che siano muniti di targa e del documento d'immatricolazione, analoga semplificazione non è stata prevista per le imbarcazioni da diporto per le quali, pertanto, occorre la presentazione del T2L o della fattura originale per attestare, appunto, la loro posizione comunitaria. Pertanto, al fine di evitare ai diportisti nazionali conseguenze relative all'eventuale richiesta da parte delle Autorità doganali croate della prova dello status comunitario delle imbarcazioni in questione, è necessario richiedere, in mancanza di altro documento attestante la posizione comunitaria delle imbarcazioni, all'Ufficio delle Dogane di competenza il summenzionato documento T2L.

"Tecnicismi" che meritavano di essere trattati da persone altamente qualificate in materia. Ecco che l'Associazione Spedizionieri Doganali del Friuli Venezia Giulia, nella persona del suo Presidente, Lorena Del Gobbo, è stata invitata all'interessante Convegno di Lignano del 7 Aprile per la trattazione di questo annoso problema che ha già "mietuto diverse vittime" tra i vacanzieri estivi e tra gli operatori che commerciano in imbarcazioni.