

# ANASPED

# LA NOSTRA VOCE



Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali • info@anasped.it - www.anasped.it • Numero 1 - anno V - Gennaio 2017

## Spedizioniere

### *attività in regime di libera prestazione di servizi*



Una società non avente sede legale in Italia, e nemmeno presente in Italia con una sede secondaria, uno stabilimento o un ufficio, non è tenuta, ai fini della svolgimento dell'attività di "spedizioniere" c/o di "intermediario di spedizione", a trasmettere la Comunicazione ex art. 115 TULPS in quanto attività svolta in regime di libera prestazione di servizi.

È quanto emerge dal parere protocollo n. 387029 del 9 dicembre 2016 del Ministero della Sviluppo Economico.

Il Ministero dello Sviluppo Economico risponde ad un quesito concernente la normativa applicabile ad una Società stabilita in altro Stato Membro dell'Unione europea

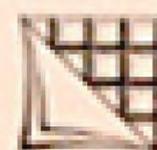
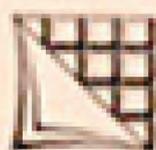
operante in Italia in regime di libera prestazione di servizi, ed in particolare se una Società non avente sede legale in Italia, e nemmeno presente



in Italia con una sede secondaria, uno stabilimento o un ufficio, sia tenuta, ai fini della svolgimento dell'attività di "spedizioniere" c/o di "intermediario di spedizione", a trasmettere la Comunicazione ex art. 115 TULPS.

Il Ministero ricorda che le attività di "spedizioniere" e di "intermediario di spedizione" ricadono nella nozione di "Agenzie di affari" di cui all'art. 115 del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, recante il "Testo unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza" (TULPS), secondo cui non possono condursi Agenzie di prestiti su pegno o altre Agenzie di affari, quali che siano l'oggetto e la durata, anche sotto forma di agenzie di vendita, di esposizioni, mostre o fiere camporarie e simili, senza comunicazione allo Sportello unico per le attività produttive (modifica effettuata dall'articolo 2, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160).





## **SEMPLIFICAZIONE DEGLI ADEMPIMENTI BUROCRATICI: IL PARADOSSO INTRASTAT**

**Come abrogare una norma utile per sostituirla e introdurre al suo posto una nuova e più pesante lista di adempimenti a carico del sistema Paese**

Legge 1 dicembre 2016, n.225 "conversione con modificazioni, del decreto legge 22 ottobre 2016, n.193, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili", art.4 comma 4 lettera b).

In attesa di un Codice doganale unionale pienamente operativo (la cui completa implementazione si concluderà non prima del 2020) e di un sistema IVA definitivo degli scambi intraunionali (il regime provvisorio è in vigore dal 1993), l'Italia rischia di:

- moltiplicare taluni adempimenti per le imprese attraverso l'introduzione di una apparente semplificazione.
- generare un quadro di incertezza normativa.
- esporsi a procedure di infrazione da parte delle autorità dell'Unione Europea.

L'art.4 comma 4 lett.b) del DL 193/2016 ha soppresso il modello Intrastat per gli acquisti intra-UE di beni e servizi (cd Intra2) che fornisce allo Stato importanti informazioni di natura fiscale e dati cruciali sotto il profilo statistico per la rilevazione dei saldi commerciali con i paesi UE.

In realtà le rilevazioni di natura statistica sono direttamente previste in ambito unionale da uno specifico regolamento - (Regolamento (CE) 638/2004) - e appare quindi molto verosimile che tali informazioni statistiche, prima contenute nel modello Intra-2, debbano essere comunque fornite.

**Il rischio grave è che le imprese si trovino obbligate a fornire due volte lo stesso dato:**

- **nella dichiarazione IVA trimestrale (sotto il profilo fiscale)**
- **in altra maniera (quale?) per le informazioni di natura statistica.**

Il Paese chiede **SEMPLIFICAZIONI REALI, SBUROCRATIZZAZIONE, ED EFFICACIA FISCALE** e non provvedimenti che duplichino gli obblighi a carico delle imprese.



**ANASPED**  
FEDERAZIONE NAZIONALE  
SPEDIZIONIERI DOGANALI



**Consiglio Nazionale  
degli Spedizionieri Doganali**



**ASSOCAD**  
ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
CENTRI di ASSISTENZA DOGANALE

## Dal parlamento europeo.

# Le dogane come facilitazione degli scambi

Dall'entrata in vigore del trattato di Lisbona, nel 2009, la politica commerciale comune dell'Unione europea si è profondamente sviluppata con un maggiore coinvolgimento del Parlamento europeo nella sua definizione e nel suo controllo. La politica commerciale si è fatta più globale ed inclusiva, necessitando di una più stretta collaborazione con le parti interessate, di cui bisogna ascoltare le voci e delle cui sfide e opportuno tener conto. Questa dimensione è particolarmente pertinente per i capitoli commerciali del funzionamento e dell'organizzazione delle dogane, nonché della difesa dei diritti di proprietà intellettuale (DPI), delle indicazioni geografiche (IG) e dell'integrità delle catene internazionali di approvvigionamento in cui i rischi sono ricorrenti e pregiudicano la sicurezza e la protezione dei cittadini, dei consumatori e delle imprese dell'UE. Nonostante il costante aumento degli scambi di servizi, il commercio di beni rimane un elemento centrale delle relazioni commerciali internazionali. Le materie prime ed i prodotti intermedi si muovono intensamente in tutto il mondo a causa dello sviluppo delle catene globali del valore.

I consumatori finali hanno accesso ad una grande varietà di prodotti, sia agricoli che industriali, grazie all'espansione degli accordi commerciali multilaterali, regionali o bilaterali. Le dogane fisiche restano, pertanto, essenziali nel sostenere gli interessi commerciali dell'Unione, la salvaguardia delle risorse proprie della UE, in particolare i dazi doganali e gli interessi fiscali nazionali. Di conseguenza, i porti europei reclamano un insieme di regole comuni, applicate in modo uniforme per beneficiare di pari condizioni al momento di competere per i carichi, e un onere amministrativo equivalente, attualmente derivante da regimi IVA diversi che distorcono gli scambi commerciali sia online che offline. L'attuazione dell'accordo sull'agevolazione degli scambi dovrebbe essere una priorità sia per l'UE che per l'OMC al fine di facilitare

la valorizzazione dell'economia delle aree sotto sviluppate ma non è sufficiente. Alle dogane spetta altresì la responsabilità di contrastare, attraverso i controlli alla frontiera, l'aumento del volume degli scambi di merci che violano i diritti di proprietà intellettuale che minacciano l'occupazione, la crescita,

l'innovazione e la competitività. Questo è di fondamentale importanza dal momento che i prodotti e servizi interessati dai DPI rappresentano circa il 90% delle esportazioni dell'UE, e generano il 39% dei posti di lavoro e il 35% del PIL. Tuttavia, solo il 9% delle PMI ricorre all'applicazione dei DPI in modo approfondito. Le ragioni sono che le PMI trovano

il processo troppo oneroso, complesso e/o di poca utilità. Di conseguenza, la maggior parte dei progressi realizzati dalle PMI non beneficiano di alcuna protezione. Questa situazione indebolisce non solo la posizione all'interno di un determinato mercato, ma anche l'economia dell'UE nel suo complesso. L'OCSE ha stimato che una riforma completa dell'agevolazione degli scambi potrebbe ridurre i costi commerciali fino al 10% per i paesi OCSE. A livello globale, una riduzione anche dell'1% dei costi commerciali farebbe aumentare il reddito mondiale di € 30 miliardi. Questo rappresenta un enorme potenziale cui attingere e spiega l'importanza fondamentale di aumentare l'efficienza delle dogane. I motori principali sono la modernizzazione delle dogane e il rafforzamento della cooperazione doganale internazionale. Le amministrazioni doganali degli Stati membri sono altresì soggette ad una notevole pressione sul piano delle risorse. Esse si trovano confrontate a grandi sfide nell'espletamento delle proprie mansioni,

A causa della loro presenza alle frontiere esterne dell'UE, le dogane sono anche chiamate ad attuare più di 60 atti Legislativi non-doganali dell'UE relativi, ad esempio, al duplice uso, alle armi da fuoco, alla proprietà intellettuale, alla salute pubblica, alla tutela dei consumatori, all'ambiente e all'agricoltura.



L'andamento altalenante dei noli, l'overcapacity delle flotte e le fusioni in atto tra le grandi compagnie stanno provocando una profonda trasformazione nel mondo della shipping, che colpisce anche il ruolo dell'agenzia marittima, il cui futuro «è quello di trasformarsi in un operatore logistico complesso», secondo Alberto Ban- chero, Presidente di Assoagenti.

L'agente tradizionalmente rappresenta la compagnia di navigazione e svolge attività come l'assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o di terzi, la ricezione o la consegna delle merci, l'acquisizione di noli, la conclusione di contratti di trasporto per merci con rilascio dei documenti, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e altre attività accessorie. Ora però il ruolo si sta evolvendo.

«Le agenzie marittime che curano le linee - afferma Ban- chero - stanno subendo gli effetti delle numerose fusioni e unioni che avvengono tra le Società di navigazione. Al pari delle compa- gnie (da cui spesso dipendono direttamente, ndr), le agenzie di linea nel prossimo futuro saranno

## Shipping: la strategia per restare sul mercato



in minor numero e avranno diffi- coltà, sin dall'inizio. Le agenzie 'tramp' (cioè quelle che seguono le navi che non fanno servizi di linea, ndr) poi, hanno ormai ricavi assai limitati, sia per il livello dei noli, che per la concorrenza tra agenzie».

Per superare questa situazione, afferma Ban- chero, «l'agenzia ma- rittima si sta trasformando in un operatore complesso. Non fa più solo le pratiche tradizionali ma diventa Doganalista (? ndr), ope- ratore logistico e ferroviario ed entra in tutti i settori affini del traffico containerizzato. Ormai le agenzie di linea devono puntare sulla diversificazione ed andare 'oltre la nave': si guarda sempre

più 'a terra' per l'at- tività logistica, con grande attenzione alla velocità di spo- stamento della mer- ce. Ci sono agenti

che hanno investito sulle ferrovie e su immobili dove vengono svuotati i container. Insomma, di- versificando si sviluppa un volano di lavoro che può essere indirizzato sia su di un singolo armatore che su più soggetti».

Ban- chero sottolinea an- che come il fallimento della com- pagnia coreana Hanjin, che ha provocato seri danni a vari gruppi industriali, i quali si sono trovati con la merce bloccata sulle navi e non consegnata, abbia risve- gliato l'attenzione dell'industria sull'importanza della logistica. Pri- ma si preferiva chi faceva il nolo più basso, ora si cerca un ope- ratore logistico valido e competente.

Importante quindi che l'industria italiana possa avere solidi operatori logistici italiani, perché affidarsi a soggetti di un'altra nazione si- gnifica correre un rischio: un operatore tedesco, ad esempio, in caso di necessità, tenderà a favorire un tedesco piuttosto che qualcuno di un altro Paese.

ROMA



Sabato 4 Marzo 2017

alle ore 09,30

Consiglio direttivo ANASPED

Hotel Mediterraneo, via Cavour 15 - Roma