



COMMISSIONE EUROPEA
DIREZIONE GENERALE
FISCALITÀ E UNIONE DOGANALE
Dogane
Politica doganale

Bruxelles, 19 aprile 2021

TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-IT

MANUALE DEL TRANSITO

Prefazione

Il piano d'azione per il transito in Europa ⁽¹⁾ prevedeva la redazione di un manuale contenente una descrizione dettagliata del regime di transito comune e unionale e una chiara illustrazione del ruolo delle amministrazioni e degli operatori. S'intendeva in tal modo fornire una spiegazione del funzionamento del regime del transito e dei compiti delle varie parti interessate, nonché garantire un'applicazione coerente della normativa relativa al transito e la parità di trattamento per tutti gli operatori.

Il presente testo è una versione consolidata del manuale, che accorpa i vari aggiornamenti apportati in seguito alla prima pubblicazione, nel maggio 2004, ed è in linea con il codice doganale dell'Unione d'applicazione dal 1° maggio 2016. Sarà aggiornato ogniqualvolta nuovi sviluppi dei regimi di transito comune e unionale lo rendano necessario.

Il manuale fornisce un'interpretazione standard di come la normativa relativa al transito dovrebbe essere attuata da tutte le autorità doganali che applicano il regime di transito comune/unionale attraverso un accordo amministrativo.

Esso non costituisce tuttavia un atto giuridicamente vincolante; per un'interpretazione autorevole si dovrebbero sempre consultare le disposizioni di legge sul transito nonché altre normative doganali, che hanno la precedenza sul presente manuale. I testi delle convenzioni e gli strumenti giuridici dell'Unione facenti fede sono quelli pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Per quanto riguarda le sentenze del Tribunale e della Corte di giustizia, i testi facenti fede sono quelli pubblicati nella raccolta della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Le eventuali istruzioni o note esplicative esistenti a livello nazionale possono essere incorporate nel paragrafo pertinente di ciascun capitolo del manuale quale pubblicato nel paese in questione o possono essere pubblicate separatamente. Per ulteriori informazioni si prega di rivolgersi alle amministrazioni doganali nazionali.

Bruxelles, 19 aprile 2021

⁽¹⁾ COM(97) 188 definitivo del 30.4.1997.

Indice generale

Prefazione

Indice generale

Parte I:	Introduzione generale
Parte II:	Posizione delle merci
Parte III:	Garanzie
Parte IV:	Regime di transito normale
Parte V:	Procedura di continuità operativa
Parte VI:	Semplificazioni
Parte VII:	Appuramento dell'operazione di transito, procedura di ricerca
Parte VIII:	Obbligazione doganale e recupero
Parte IX:	Regime TIR

Abbreviazioni comunemente usate

Definizioni

Fonti di informazioni generali

MANUALE DEL TRANSITO.....	1
PARTE I — INTRODUZIONE GENERALE	30
I.1. Come funziona il transito	31
I.2. Posizione delle merci	34
I.3. Transito comune.....	34
I.3.1. Legislazione	34
I.3.2. Descrizione del regime	35
I.4. Transito all'interno dell'Unione.....	37
I.4.1. Transito unionale	37
I.4.1.1. Legislazione	37
I.4.1.2. Descrizione del regime	37
I.4.1.2.1. Regime di transito unionale esterno.....	39
I.4.1.2.2. Regime di transito unionale interno.....	40
I.4.1.3. Nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS)	41
I.4.1.3.1. Principali elementi e messaggi di un'operazione NCTS	41
I.4.1.3.2. Ufficio doganale di partenza.....	42
I.4.1.3.3. Ufficio doganale di destinazione	43
I.4.1.3.4. Ufficio doganale di transito	44
I.4.1.3.5. Cambio di ufficio doganale di transito o destinazione.....	44
I.4.1.3.6. Procedure semplificate: spedite autorizzato e destinatario autorizzato	45
I.4.2. Altri regimi di transito in vigore nell'Unione europea	46
I.4.2.1. Introduzione	46
I.4.2.2. Regime TIR (Transports Internationaux Routiers).....	47
I.4.2.3. ATA (ammissione temporanea).....	48
I.4.2.3.1. Contesto e legislazione	48
I.4.2.3.2. Descrizione del regime	48
I.4.2.4. Manifesto renano	50
I.4.2.4.1. Contesto e legislazione	50
I.4.2.4.2. Descrizione del regime	50
I.4.2.5. Trasporti NATO.....	51
I.4.2.5.1. Contesto e legislazione	51
I.4.2.5.2. Descrizione del regime	51
I.4.2.6. Colli postali.....	52
I.4.2.6.1. Contesto e legislazione	52
I.4.2.6.2. Descrizione del regime	54
I.5. Eccezioni (promemoria).....	55
I.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato).....	55
I.7. Sezione riservata alla dogana.....	55
I.8. Allegati.....	55
I.8.1. Norme e principi relativi all'adozione della legislazione sul transito unionale	56
I.8.2. Norme e principi relativi all'adozione della legislazione sul transito comune	65
PARTE II — POSIZIONE DELLE MERCI.....	70
II.1. Introduzione.....	70

II.2. Elementi teorici generali e normativa	71
II.2.1. Posizione doganale delle merci unionali	71
II.2.1.1. Merci unionali.....	71
II.2.1.2. Merci non unionali.....	71
II.2.1.3. Quale regime di transito?.....	71
II.2.2. Trasporto di merci unionali	72
II.2.2.1. In un regime doganale	72
II.2.2.2. Senza un regime doganale, ma con la prova della posizione unionale ..	73
II.2.2.3. Senza l'applicazione di un regime doganale e senza la presentazione della prova della posizione unionale	73
II.2.3. Prova della posizione doganale di merci unionali	74
II.2.3.1. Presunzione di posizione doganale di merci unionali	74
II.2.3.2. Obbligo di dimostrare la posizione doganale di merci unionali	74
II.2.3.3. Deroga alla dimostrazione della posizione doganale di merci unionali ..	75
II.2.3.4. I mezzi di prova della posizione unionale	75
II.2.3.4.1. Mezzi comuni	75
II.2.3.4.2. Situazioni specifiche.....	76
II.2.4. Panoramica dei movimenti di merci unionali temporaneamente fuori dal territorio.....	81
II.3. Movimenti di merci unionali con prova della posizione unionale.....	84
II.3.1. Uso della prova della posizione unionale	85
II.3.2. Mezzi comuni per provare la posizione unionale — ulteriori dettagli	85
II.3.2.1. Documenti T2L o T2LF	85
II.3.2.2. Manifesto doganale delle merci.....	88
II.3.2.3. Manifesto della società di navigazione (<i>solo via mare — disposizione transitoria</i>)	88
II.3.2.4. Fattura e documento di trasporto	90
II.3.2.5. Carnet TIR, ATA o formulario 302	91
II.3.3. Emittente autorizzato	92
II.3.3.1. Disposizioni generali	92
II.3.3.2. Documento T2L/T2LF o fattura o documento di trasporto rilasciati da un emittente autorizzato (<i>disposizione transitoria</i>).....	93
II.3.3.2.1. Autorizzazione.....	93
II.3.3.2.2. Utilizzo di documenti T2L/T2LF, fatture o documenti di trasporto rilasciati da un emittente autorizzato	95
II.3.3.3. Manifesto doganale delle merci rilasciato da un emittente autorizzato..	98
II.3.3.4. Manifesto della società di navigazione rilasciato da un emittente autorizzato (<i>disposizione transitoria</i>).....	98
II.3.3.4.1. Autorizzazione.....	98
II.3.3.4.2. Elaborazione della prova	99
II.3.3.4.3. Procedura al porto di partenza	100
II.3.3.4.4. Procedura al porto di destinazione.....	101
II.3.3.4.5. Irregolarità/infrazioni.....	101
II.3.3.4.6. Responsabilità della società di navigazione	101
II.3.4. Paese di transito comune	102
II.4. Movimenti di merci unionali senza prova della posizione unionale	104
II.4.1. Trasportate per via aerea.....	104
II.4.2. Servizio regolare di trasporto marittimo.....	105
II.4.2.1. Definizione	105
II.4.2.2. Procedura di autorizzazione dei servizi regolari di trasporto marittimo	106

II.4.2.3. Accordi di noleggio a carico parziale	108
II.4.2.4. Verifica delle condizioni per l’RSS	108
II.4.2.5. Servizio regolare o occasionale	108
II.4.3. Corridor-T2	112
II.5. Disposizioni specifiche relative ai prodotti della pesca marittima e alle merci ottenute da tali prodotti	113
II.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)	115
II.7. Sezione riservata alla dogana	115
II.7.1. Documento T2L(T2LF) autenticato per via elettronica	115
II.8. Allegati	116
II.8.1. Esempio di contratto di noleggio che contempla accordi di subnoleggio e di noleggio a carico parziale	116
II.8.2. Manifesto di spedizione — autorizzazione TC 12	121
II.8.2.B. Allegato B — Elenco delle autorità competenti per la consultazione ..	122
II.8.3. Prova della posizione doganale di merci unionali per i veicoli stradali a motore	123
II.8.4. Elenco delle autorità competenti per il servizio regolare di trasporto marittimo	146
II.8.5. Certificato di assenza di manipolazione dei prodotti della pesca marittima e delle merci ottenute da tali prodotti	147
II.8.6. Certificato di assenza di manipolazione rilasciato da Singapore	148
PARTE III — GARANZIE	149
II.1. Introduzione	149
III.1.1. Scopo della garanzia	150
III.1.2. Forme di garanzia	150
III.1.3. Esonero dalla garanzia	150
III.1.4. Validità geografica	151
III.1.5. Tabella delle garanzie	152
III.2. Disposizioni generali	153
III.2.1. Obbligatorietà della garanzia	153
II.2.1.1. Introduzione	153
III.2.1.2. Omissioni	153
III.2.2. Calcolo dell’importo della garanzia	154
II.2.2.1. Introduzione	154
III.2.2.2. Calcolo	154
III.2.3. Fideiussore	155
III.2.3.1. Introduzione	155
III.2.3.2. Stabilimento e riconoscimento	155
III.2.3.3. Responsabilità	156
III.2.3.4. Revoca del riconoscimento del fideiussore o della fideiussione e risoluzione dell’atto costitutivo della fideiussione	157
III.3. Garanzia isolata	158
III.3.1. Deposito in contanti	158
II.3.1.1. Introduzione	158
III.3.1.2. Rimborso	158
III.3.2. Garanzia isolata sotto forma di impegno assunto da un fideiussore	158
III.3.3. Garanzia isolata a mezzo di certificati (TC32)	159
III.3.3.1. Responsabilità e approvazione	159

III.3.3.2. Notifica.....	160
III.3.3.3. Certificato (TC32).....	160
III.4. Garanzia globale ed esonero dalla garanzia	162
II.4.1. Disposizioni generali	162
III.4.1.1. Introduzione	162
III.4.1.2. Condizioni generali	162
III.4.1.3. Calcolo dell'importo di riferimento	162
III.4.1.4. Importo della garanzia.....	163
III.4.1.5. Certificato di garanzia	163
III.4.1.6 Obblighi del titolare del regime ed esame dell'importo di riferimento.....	164
III.4.1.7. Uso della garanzia globale	165
III.4.1.8. Divieto temporaneo di utilizzo della garanzia globale.....	165
III.4.1.8.1. Garanzia isolata a uso multiplo — solo paesi di transito comune	166
III.4.1.8.2. Deroga alla decisione che vieta temporaneamente l'uso della garanzia globale o della garanzia globale di importo ridotto (compreso l'esonero).....	167
III.4.1.9. Annullamento e revoca dell'autorizzazione	168
III.4.2. Riduzione dell'importo della garanzia ed esonero dalla garanzia.....	168
III.4.2.1. Introduzione	168
III.4.2.2. Criteri di riduzione	168
III.5. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)	168
III.6. Sezione riservata alla dogana	168
VIII.7. Allegati	168
III.7.1. Elenco dei fideiussori autorizzati a rilasciare certificati di garanzia isolata TC32.....	169
III.7.2. Elenco delle vie navigabili interne	169
PARTE IV — REGIME DI TRANSITO NORMALE NCTS (NUOVO SISTEMA DI TRANSITO INFORMATIZZATO)	171
CAPITOLO 1 — DICHIARAZIONE DI TRANSITO NORMALE	172
IV.1.1. Introduzione	172
IV.1.2. Elementi teorici generali e normativa	172
IV.1.3. NCTS.....	172
IV.1.3.1. Organizzazione dell'NCTS	172
IV.1.3.2. Ambito di applicazione dell'NCTS.....	174
IV.1.3.3. Accesso degli operatori all'NCTS	174
IV.1.4. Procedura di dichiarazione	174
IV.1.4.1. Carico	174
IV.1.4.2. Dichiarazione di transito (IE015).....	176
IV.1.4.2.1. Formulario e compilazione della dichiarazione di transito	176
IV.1.4.2.2. Spedizioni miste.....	177
IV.1.4.2.3. Presentazione della dichiarazione di transito	177
IV.1.4.2.4. Dichiarazione di transito/sicurezza	178
IV.1.5. Situazioni specifiche	180
IV.1.5.1. Accordi tra l'Unione e altri paesi in materia di dati di sicurezza.....	180
IV.1.5.2. Norme applicabili alle merci provviste di imballaggi.....	181
IV.1.5.3. Merci al seguito dei viaggiatori	185

IV.1.5.4. Trasporto di merci unionali verso, da o attraverso un paese di transito comune	185
IV.1.6. Eccezioni (promemoria)	189
IV.1.7. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)	189
IV.1.8. Parte ad uso esclusivo delle dogane	189
IV.1.9. Allegati	189

CAPITOLO 2 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DI PARTENZA.....190

IV.2.1. Introduzione	190
IV.2.2. Elementi teorici generali e normativa	190
IV.2.3. Descrizione della procedura da applicare presso l'ufficio doganale di partenza.....	190
IV.2.3.1. Accettazione e registrazione della dichiarazione di transito	191
IV.2.3.2. Rettifica della dichiarazione di transito	192
IV.2.3.3. Annullamento della dichiarazione di transito	193
IV.2.3.4. Verifica della dichiarazione di transito e controllo delle merci	193
IV.2.3.5. Itinerario per la circolazione delle merci	195
IV.2.3.6. Termine per la presentazione delle merci	196
IV.2.3.7. Mezzi d'identificazione.....	196
IV.2.3.7.1. Introduzione	197
IV.2.3.7.2. Metodi di sigillatura	198
IV.2.3.7.3. Caratteristiche dei sigilli	199
IV.2.3.7.4. Utilizzo di sigilli di modello speciale	200
IV.2.3.8. Svincolo delle merci.....	200
IV.2.3.8.1. Documentazione allo svincolo	201
IV.2.3.9. Appuramento del regime di transito.....	202
IV.2.4. Situazioni specifiche	202
IV.2.5. Eccezioni (promemoria).....	202
IV.2.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato).....	202
IV.2.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	202
IV.2.7.1. ATIS.....	202
IV.2.7.2. SMS.....	203
IV.2.8. Allegati	203

CAPITOLO 3 — FORMALITÀ DA ESPLETARE E IMPREVISTI CHE SI VERIFICANO DURANTE LA CIRCOLAZIONE DELLE MERCI NELL'AMBITO DI UN'OPERAZIONE DI TRANSITO COMUNE/UNIONALE.....204

IV.3.1. Introduzione	204
IV.3.2. Elementi teorici generali e normativa	204
IV.3.3. Formalità da espletare in caso di imprevisti e formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito	204
IV.3.3.1. Formalità da espletare nel caso di imprevisti.....	205
IV.3.3.2. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito	206
IV.3.3.2.1. Ufficio doganale di transito.....	207
IV.3.3.2.2. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito	211

IV.3.3.2.3. Cambio di ufficio doganale di transito.....	211
IV.3.3.2.4. Disposizioni in caso di irregolarità gravi	212
IV.3.4. Situazioni specifiche (promemoria)	212
IV.3.5. Eccezioni (promemoria).....	212
IV.3.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato).....	212
IV.3.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	212
IV.3.8. Allegati	212
CAPITOLO 4 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DI DESTINAZIONE.....	213
IV.4.1. Introduzione	213
IV.4.2. Elementi teorici generali e normativa	213
IV.4.3. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione	214
IV.4.3.1. Presentazione delle merci.....	214
IV.4.3.2. Controllo della conclusione del regime di transito	216
IV.4.4. Situazioni specifiche	221
IV.4.4.1. Rilascio di una ricevuta.....	221
IV.4.4.2. Rilascio di una prova alternativa.....	222
IV.4.4.3. Presentazione delle merci e dei documenti al di fuori dei giorni e delle ore stabiliti e in un luogo diverso dall'ufficio doganale di destinazione.....	223
IV.4.4.4. Irregolarità.....	224
IV.4.4.4.1. Irregolarità riguardanti i sigilli.....	224
IV.4.4.4.2. Altre irregolarità.....	224
IV.4.4.5. Cambio di ufficio doganale di destinazione/diversione	225
IV.4.5. Presentazione delle merci e del DAT dopo la scadenza del termine	227
IV.4.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)	228
IV.4.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	228
IV.4.8. Allegati	228
IV.4.8.1. Messaggi strutturati e contenuto dei dati per lo scambio di informazioni	228
IV.4.8.2. Codici dei Paesi.....	228
IV.4.8.3. Codici dei colli	228
CAPITOLO 5 — ANDORRA, SAN MARINO E TERRITORI NON FISCALI.....	229
IV.5.1. Introduzione	229
IV.5.2. Andorra.....	229
IV.5.2.1. Contesto e normativa	229
IV.5.2.2. Formalità	230
IV.5.2.2.1. Merci di cui ai capitoli 1-24 del sistema armonizzato (SA)	230
IV.5.2.2.2. Merci di cui ai capitoli 25-97 del sistema armonizzato (SA)	232
IV.5.3. San Marino	236
IV.5.3.1. Contesto e normativa	236
IV.5.3.2. Formalità	237
IV.5.4. Territori fiscali speciali	238
IV.5.4.1. Contesto e normativa	239
IV.5.4.2. Regime di transito unionale interno	240

IV.5.5. Eccezioni (promemoria).....	240
IV.5.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)	240
IV.5.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	240
IV.5.8. Allegati (promemoria).....	240
PARTE V — PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA PER IL TRANSITO COMUNE/UNIONALE	241
CAPITOLO 1 — INTRODUZIONE	241
V.1.1. Elementi teorici generali e normativa.....	241
V.1.2. Dichiarazione di transito in caso di procedura di continuità operativa.....	241
V.1.3. Timbro in caso di procedura di continuità operativa.....	242
V.1.4. Guasto temporaneo dell'NCTS presso l'ufficio doganale di partenza	242
V.1.5. Guasto temporaneo del sistema informatico utilizzato dal titolare del regime	242
V.1.6. Procedure	243
V.1.6.1. Partenza — Procedura normale	243
V.1.6.2. Partenza — Speditore autorizzato	244
V.1.6.3. Destinazione — Procedura normale.....	244
V.1.6.4. Destinazione — Destinatario autorizzato.....	244
V.1.7. Indicazioni nazionali specifiche (riservato).....	244
V.1.8. Parte ad uso esclusivo delle dogane	244
IV.1.9. Allegati	244
V.1.9.1. Timbro utilizzato per la procedura di continuità operativa	245
CAPITOLO 2 — ISTRUZIONI GENERALI RELATIVE AL DOCUMENTO AMMINISTRATIVO UNICO E AL DOCUMENTO DI ACCOMPAGNAMENTO TRANSITO.....	253
CAPITOLO 3 — DICHIARAZIONE DI TRANSITO NORMALE	254
V.3.1. Introduzione.....	254
V.3.2. Elementi teorici generali e normativa.....	255
V.3.3. Procedura di dichiarazione	255
V.3.3.1. Dichiarazioni di transito su supporto cartaceo	256
V.3.3.1.1. Formulare e compilazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo sul DAU	256
V.3.3.1.2. Formulario e compilazione delle distinte di carico	258
V.3.3.1.3. Formulario e compilazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo nel DAT	260
V.3.3.1.4. Spedizioni miste	260
V.3.3.1.5. Firma della dichiarazione di transito	261
V.3.4. Situazioni specifiche (promemoria).....	262
V.3.4.1. Norme applicabili alle merci provviste di imballaggi	262
V.3.4.2. Merci al seguito dei viaggiatori.....	262
IV.3.4.3. Trasporto di merci unionali verso, da o attraverso un paese di transito comune	262
V.3.4.4. Duplicati	262

V.3.5. Eccezioni (promemoria)	263
V.3.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato).....	263
V.3.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	263
IV.3.8. Allegati	263
CAPITOLO 4 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DI PARTENZA.....	264
V.4.1. Introduzione.....	264
V.4.2. Elementi teorici generali e normativa.....	264
V.4.3. Descrizione della procedura presso l'ufficio doganale di partenza	264
V.4.3.1. Presentazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo	265
V.4.3.2. Presentazione di una garanzia	266
V.4.3.3. Accettazione e registrazione della dichiarazione di transito	266
V.4.3.4. Rettifica della dichiarazione di transito.....	267
V.4.3.5. Annullamento della dichiarazione di transito.....	268
V.4.3.6. Verifica della dichiarazione di transito e controllo delle merci	268
V.4.3.7. Itinerario per la circolazione delle merci.....	269
V.4.3.8. Termine per la presentazione delle merci.....	270
V.4.3.9. Mezzi di identificazione	271
V.4.3.9.1. Introduzione.....	272
V.4.3.9.2. Metodi di sigillatura	273
V.4.3.9.3. Caratteristiche dei sigilli.....	274
V.4.3.9.4. Utilizzo di sigilli di modello speciale.....	275
V.4.3.10. Svincolo delle merci.....	275
V.4.4. Situazioni specifiche (promemoria).....	277
V.4.5. Eccezioni (promemoria).....	277
V.4.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)	277
V.4.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	277
V.4.8. Allegati	277
V.4.8.1. Menzione «dispensa»	278
V.4.8.2. Menzione «conforme».....	278
CAPITOLO 5 — FORMALITÀ E IMPREVISTI DURANTE LA CIRCOLAZIONE DI MERCI NELL'AMBITO DI UN'OPERAZIONE DI TRANSITO COMUNE/UNIONALE	279
V.5.1. Introduzione.....	279
V.5.2. Elementi teorici generali e normativa	279
V.5.3. Formalità da espletare in caso di imprevisti e formalità da espletare presso l'ufficio di transito.....	279
V.5.3.1. Formalità da espletare nel caso di imprevisti che si verificano durante il trasporto.....	280
V.5.3.2. Formalità presso l'ufficio doganale di transito.....	282
V.5.3.2.1. Ufficio doganale di transito	282
V.5.3.2.2. Formalità presso l'ufficio doganale di transito.....	283
V.5.3.2.3. Provvedimenti in caso di irregolarità gravi	284
V.5.4. Situazioni specifiche (promemoria)	284
V.5.5. Eccezioni (promemoria).....	284

V.5.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)	284
V.5.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	284
V.5.8. Allegati	284
CAPITOLO 6 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO	
 DOGANALE DI DESTINAZIONE.....	285
V.6.1. Introduzione.....	285
V.6.2. Elementi teorici generali e normativa	285
V.6.3. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione.....	286
V.6.3.1. Presentazione delle merci e dei documenti	286
V.6.3.2. Controllo della conclusione del regime di transito.....	287
V.6.4. Situazioni specifiche.....	291
V.6.4.1. Rilascio di una ricevuta	292
V.6.4.2. Rilascio di una prova alternativa	293
V.6.4.3. Presentazione delle merci e dei documenti al di fuori dei giorni e degli orari prestabiliti e in un luogo diverso dall'ufficio doganale di destinazione.....	294
V.6.4.4. Irregolarità	295
V.6.4.4.1. Irregolarità riguardanti i sigilli	295
V.6.4.4.2. Altre irregolarità	295
V.6.4.5. Cambio di ufficio doganale di destinazione	296
IV.6.5. Presentazione delle merci e della dichiarazione di transito dopo lo scadere del termine.....	298
V.6.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)	298
V.6.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane	298
V.6.8. Allegati	298
V.6.8.1. Visto standard «conforme»	299
V.6.8.2. Menzione «prova alternativa»	299
V.6.8.3. Elenco degli uffici centralizzati per il rinvio degli esemplari 5 del DAU o di un secondo esemplare del DAT	300
V.6.8.4. Menzione «Differenze»	301
V.6.8.5. Menzione «Discrepanza»	304
V.6.8.6. Menzione «Indagini in corso».....	304
V.6.8.7. Menzione «Dazi e tributi riscossi».....	304
V.6.8.8. Menzione «Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci (nome e paese)».....	305
V.6.8.9. Menzione «Uscita da soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n.....».....	306
PARTE VI — SEMPLIFICAZIONI.....	308
VI.1. Introduzione	308
VI.2. Teoria generale e normativa.....	308
VI.2.1. Tipi di semplificazioni e condizioni di transito	309
VI.2.2. Procedura di autorizzazione	316
VI.2.3. Controllo di un'autorizzazione.....	319
VI.2.4. Annullamento, revoca e modifica di un'autorizzazione	320
VI.2.5. Sospensione di un'autorizzazione.....	321
VI.2.6. Riesame di un'autorizzazione	323

VI.3. Descrizione delle semplificazioni	323
VI.3.1. Garanzia globale e esonero dalla garanzia	325
IV.3.2. Utilizzo di sigilli di modello speciale	325
VI.3.3. Speditore autorizzato.....	327
VI.3.3.1. Introduzione	327
VI.3.3.2. Autorizzazione	327
VI.3.3.3. Regimi	329
VI.3.3.3.1. Regime di transito normale — obblighi dello speditore autorizzato	329
VI.3.3.3.2. Procedura di continuità operativa — obblighi dello speditore autorizzato	330
VI.3.4. Destinatario autorizzato	334
VI.3.4.1. Introduzione	334
VI.3.4.2. Autorizzazione	335
VI.3.4.3. Custodia temporanea.....	336
VI.3.4.4. Regimi	336
VI.3.4.4.1. Regime di transito normale	336
VI.3.4.4.2. Procedura di continuità operativa	337
VI.3.5. Merci trasportate per ferrovia	339
VI.3.5.1. Semplificazioni applicabili ai regimi di transito per ferrovia	339
VI.3.5.2. Il regime normale per il traffico ferroviario e le sue particolarità	340
VI.3.5.3. Regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia (disposizione transitoria)	342
VI.3.5.3.1. Introduzione	342
VI.3.5.3.2. Condizioni per l'utilizzo della lettera di vettura CIM su supporto cartaceo come dichiarazione di transito.....	343
VI.3.5.3.3. Imprese ferroviarie autorizzate	345
VI.3.5.3.4. Utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo	347
VI.3.5.3.5. Controllo della circolazione nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia	358
VI.3.5.3.6. Costituzione di una garanzia nel contesto del regime di transito semplificato per ferrovia.....	362
VI.3.5.3.7. Scenari.....	365
VI.3.5.4. Altri regimi di transito su supporto cartaceo per ferrovia (disposizione transitoria)	370
VI.3.5.5. «Corridor-T2»	370
VI.3.6. Merci trasportate per via aerea: utilizzo di manifesti su supporto cartaceo per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale	371
VI.3.6.1. Introduzione	371
VI.3.6.2. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea	372
VI.3.6.2.1. Autorizzazione per l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea...	373
VI.3.6.2.2. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea	374
VI.3.6.2.3. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea	376
VI.3.6.3. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su un manifesto elettronico per le merci trasportate per via aerea	378
VI.3.6.4. Casi particolari (utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea)	378

VI.3.6.4.1. Trasporto per corriere espresso	382
VI.3.7. Merci trasportate per via marittima.....	383
VI.3.7.1. Introduzione	384
VI.3.7.2. Utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima	384
VI.3.7.2.1. Autorizzazione per l'utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima	385
VI.3.7.2.2. Utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima.....	386
VI.3.7.2.3. Esempi.....	390
VI.3.7.4. Casi particolari (utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima).....	391
VI.3.7.4.1. Groupage	391
VI.3.7.4.2. Circolazione delle merci via mare su navi che forniscono servizi diversi da un servizio regolare di trasporto marittimo.....	395
VI.3.8. Procedure semplificate basate sull'articolo 6 della convenzione.....	395
VI.3.9. Merci trasportate per via aerea: utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale	396
VI.3.9.1. Introduzione	396
VI.3.9.2. Informazioni generali	397
VI.3.9.3. Autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD.....	397
VI.3.9.4. Norme procedurali per l'utilizzo dell'ETD.....	401
VI.3.9.4.1. Dati richiesti per l'ETD.....	401
VI.3.9.4.2. Procedura presso l'ufficio doganale di partenza	408
VI.3.9.4.3. Procedura presso l'ufficio doganale di destinazione.....	411
VI.3.10. Merci trasportate per via marittima: utilizzo di un ETD come dichiarazione di transito per vincolare le merci al regime di transito unionale	414
VI.3.10.1. Introduzione	414
VI.3.10.2. Informazioni generali	414
VI.3.10.3. Autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD.....	415
VI.3.10.4. Norme procedurali per l'utilizzo dell'ETD.....	419
VI.3.10.4.1. Dati richiesti per l'ETD.....	419
VI.3.10.4.2. Procedura presso l'ufficio doganale di partenza	424
VI.3.10.4.3. Procedura presso l'ufficio doganale di destinazione.....	428
VI.4. Situazioni specifiche (promemoria)	431
VI.5. Eccezioni (promemoria).....	431
VI.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)	431
VI.7. Sezione riservata alla dogana	431
VI.8. Allegati	431
VI.8.1. Modello di timbro speciale utilizzato da uno speditore autorizzato	432
VI.8.2. Derghe — timbro speciale (IT).....	432
VI.8.3. Elenco degli aeroporti e degli uffici doganali competenti	432
VI.8.4. Modello di autorizzazione per l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su un manifesto elettronico per le merci trasportate per via aerea.....	433
VI.8.5. Schema di funzionamento del groupage aereo	433
VI.8.6. Modello di autorizzazione per l'utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima	434

VI.8.7. Schema di funzionamento del groupage marittimo	438
VI.8.8. Comunicazione di procedure semplificate	439
VI.8.9 Elenco delle autorità responsabili della procedura di consultazione nel caso in cui l'ETD sia utilizzato come dichiarazione di transito per merci trasportate per via aerea.....	440
VI.8.10. Modello di lettera di consultazione per l'ETD.....	441
VI.8.11. Elenco delle autorità responsabili della procedura di consultazione nel caso in cui l'ETD sia utilizzato come dichiarazione di transito per merci trasportate per via marittima	443
VI.8.12. Tabella di concordanza CIM — CIM/SMGS	444
VI.8.13. Dichiarazione delle imprese ferroviarie	445
PARTE VII — APPURAMENTO DEL REGIME DI TRANSITO E PROCEDURA DI RICERCA	446
VII.1. Introduzione, legislazione e teoria generale.....	447
VII.1.1. Introduzione	447
VII.1.2. Legislazione e teoria generale	447
VII.1.2.1. Fonti giuridiche.....	447
VII.1.2.2. Teoria generale	447
VII.1.2.2.1. Conclusione e appuramento dell'operazione di transito.....	448
VII.1.2.2.2. Procedura di ricerca per controllare la conclusione del regime.....	448
VII.1.2.2.3. Scambio di informazioni.....	449
VII.2. Appuramento del regime di transito e richiesta di posizione.....	450
VII.2.1. Introduzione	450
VII.2.2. Condizioni per l'appuramento	450
VII.2.3. Effetti dell'appuramento	450
VII.2.4. Forma dell'appuramento.....	451
VII.2.5. Richiesta di posizione e risposta.....	451
VII.3. Procedura di ricerca	453
VII.3.1. Introduzione	453
VII.3.2. Ricerca avviata presso il titolare del regime.....	454
VII.3.2.1. Obiettivi della richiesta di informazioni	454
VII.3.2.2. Procedura generale per la richiesta di informazioni al titolare del regime.....	455
VII.3.2.3. Procedura di richiesta di informazioni in caso di procedure semplificate specifiche per taluni modi di trasporto.....	456
VII.3.3. Prova alternativa della conclusione del regime	457
VII.3.3.1. Prova alternativa dell'avvenuta presentazione delle merci ad un ufficio doganale di destinazione o presso un destinatario autorizzato.....	458
VII.3.3.2. Prova alternativa del vincolo delle merci in questione ad un regime doganale in un paese terzo	460
VII.3.4. Procedura di ricerca avviata presso l'ufficio doganale di destinazione ..	461
VII.3.4.1. Autorità competente e termine per l'invio della richiesta di ricerca..	462
VII.3.4.2. Invio del messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142).....	463
VII.3.4.2.1. Uso dei messaggi per lo scambio di informazioni.....	463
VII.3.4.3. Annullamento del messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142)	464
VII.3.4.4. Reazione del paese di destinazione.....	464
VII.3.4.4.1. Controllo della documentazione e delle scritture	464
VII.3.4.4.2. Risultati del controllo della documentazione e delle scritture.....	464

VII.3.4.4.3. Termine per la risposta se la procedura di ricerca è stata inizialmente avviata presso l'ufficio doganale di destinazione.....	466
VII.3.4.4.4. Codici per la risposta alla richiesta di ricerca.....	467
VII.3.4.5. Richiesta di informazioni al titolare del regime dopo l'avvio della ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione	468
VII.3.4.6. Utilizzazione dei risultati della procedura di ricerca	468
VII.4. Procedura di continuità operativa	470
VII.4.1. Avviso di ricerca nella procedura di continuità operativa o nella procedura semplificata specifica per taluni modi di trasporto	470
VII.4.1.1. Introduzione	471
VII.4.1.2. Ricerca avviata presso il titolare del regime.....	472
VII.4.1.3. Autorità competente e termine per l'invio dell'avviso di ricerca	472
VII.4.1.4. Avviso di ricerca TC20.....	473
VII.4.1.5. Reazione del paese di destinazione all'avviso di ricerca.....	473
VII.4.1.6. Reazione dell'ufficio doganale di transito all'avviso di ricerca	476
VII.4.1.7. Conseguenze della procedura di ricerca	477
VII.5. Procedura di controllo a posteriori.....	478
VII.5.1. Obiettivi e metodi del controllo a posteriori.....	478
VII.5.2. Documenti da sottoporre al controllo	479
VII.5.2.1. Dichiarazioni di transito (procedura di continuità operativa).....	479
VII.5.2.2. Documento di trasporto elettronico come dichiarazione di transito	479
VII.5.2.3. Prova alternativa	480
VII.5.2.4. Documenti T2L.....	480
VII.5.2.5. Documenti commerciali equivalenti ad un documento T2L	481
VII.5.3. Conseguenze del controllo.....	481
VII.6. Eccezioni (promemoria).....	481
VII.7. Istruzioni nazionali specifiche (riservato).....	481
VII.8. Allegati.....	481
VII.8.1. Elenco delle autorità competenti	481
VII.8.2. Modello di lettera di richiesta di informazioni al titolare del regime	481
VII.8.3. Modello dell'avviso di ricerca TC20 e note esplicative	484
VII.8.4. Modello di documento per l'invio di informazioni TC20 <i>bis</i>	489
VII.8.5. Modello per la richiesta di controllo a posteriori TC21	490
VII.8.6. Modello per la richiesta di controllo a posteriori TC21 <i>bis</i>	492
VII.8.7. Esempi di situazioni che si possono presentare nel corso della procedura di ricerca	494
PARTE VIII — OBBLIGAZIONE DOGANALE E RECUPERO	496
VIII.1. Ambito d'applicazione delle disposizioni	496
VIII.1.1. Definizioni.....	496
VIII.1.2. Distinzione tra disposizioni finanziarie e penali	497
VIII.2. Insorgenza di un'obbligazione, inadempimenti e identificazione dei debitori e dei fideiussori.....	497
VIII.2.1. Insorgenza dell'obbligazione	497
VIII.2.1.1. Situazioni in cui sorge un'obbligazione doganale.....	497
VIII.2.1.1.1. sottrazione delle merci al regime	497
VIII.2.1.1.2. Inosservanza delle condizioni	498
VIII.2.2. Inadempimento del regime	498
VIII.2.2.1. Situazioni che costituiscono casi di sottrazione delle merci	498

VIII.2.2.2. Situazioni che non costituiscono casi di sottrazione	499
VIII.2.2.3. Situazione in cui una o più condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime non sono soddisfatte	500
VIII.2.2.4. Obbligazione sorta in connessione con il regime di transito	500
VIII.2.3. Estinzione di un'obbligazione	501
VIII.2.4. Identificazione dei debitori e dei fideiussori	502
VIII.2.4.1. Debitori	502
VIII.2.4.2. Azione nei confronti dei debitori	503
VIII.2.4.3. I diversi debitori e la loro responsabilità in solido	503
VIII.2.4.4. Notifica al debitore	504
VIII.2.4.5. Azione nei confronti del fideiussore	504
VIII.2.4.5.1. Responsabilità del fideiussore e svincolo	504
VIII.2.4.5.2. Limitazione della responsabilità del fideiussore	505
VIII.2.4.5.3. Notifica al fideiussore	505
VIII.2.4.6. Calcolo dell'importo dell'obbligazione	507
VIII.3. Recupero dell'obbligazione	509
VIII.3.1. Analisi generale	509
VIII.3.2. Determinazione dell'autorità competente per il recupero	510
VIII.3.2.1. Autorità competente per il recupero	510
VIII.3.2.2. Luogo in cui sorge l'obbligazione doganale	510
VIII.3.2.2.1. Luogo in cui si verificano i fatti che fanno sorgere l'obbligazione doganale	510
VIII.3.2.2.2. Luogo in cui le autorità competenti constatano che le merci si trovano in una situazione che ha fatto sorgere l'obbligazione	511
VIII.3.2.2.3. Determinazione automatica del luogo	511
VIII.3.3 Procedura di recupero	514
VIII.3.3.1. Messaggi di scambio di informazioni	514
VIII.3.3.2. Scambio di informazioni e cooperazione nell'ambito del recupero	515
VIII.3.3.3. Richiesta di recupero lanciata dall'autorità competente di partenza	516
VIII.3.3.4. Richiesta di recupero lanciata da un'altra autorità competente	516
VIII.3.3.5. Accettazione del recupero da parte dell'autorità interpellata	517
VIII.3.3.6. Comunicazione dell'avvio della procedura di recupero	519
VIII.3.4. Determinazione a posteriori del luogo in cui è sorta un'obbligazione	520
VIII.3.4.1. Nuovi elementi di prova dopo l'avvio della procedura di recupero	520
VIII.3.4.2. Nuova autorità competente e nuove misure di recupero	521
VIII.3.4.3. Conseguenze del recupero iniziale	522
VIII.3.4.4. Conseguenze del recupero	522
VIII.3.4.4.1. Comunicazione agli uffici doganali di partenza e garanzia dell'avvenuto recupero o appuramento	522
VIII.3.4.4.2. Comunicazione al fideiussore dell'avvenuto recupero o appuramento	523
VIII.4. Situazioni specifiche (promemoria)	523
VIII.5. Eccezioni (promemoria)	523
VIII.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)	523
VIII.7. Sezione riservata alla dogana	523
VIII.8. Allegati	523
VIII.8.1. Elenco delle autorità competenti per il recupero nella procedura di continuità operativa	523
VIII.8.2. Nota informativa TC24 e nota relativa al recupero TC25	524
VIII.8.3 Richiesta di indirizzo/i TC30	529

PARTE IX — REGIME TIR (APPLICABILE NELL'UNIONE)	530
IX.1. TIR (Transport Internationaux Routiers)	530
IX.1.1. Contesto e legislazione.....	530
IX.1.2. I principi del regime TIR	531
IX.2. Autorizzazioni	532
IX.2.1. Autorizzazione delle associazioni garanti.....	532
IX.2.1.1. Procedura di autorizzazione	532
IX.2.1.2. Condizioni di rilascio dell'autorizzazione	533
IX.2.1.3. Accordo scritto	533
IX.2.1.4. Controllo dell'autorizzazione.....	533
IX.2.2. Autorizzazione dei titolari di carnet TIR	533
IX.2.2.1. Procedura di autorizzazione	534
IX.2.2.2. Condivisione della procedura di autorizzazione	534
IX.2.2.2.1. Controlli delle autorità doganali	534
IX.2.2.2.2. Controllo dell'autorizzazione.....	535
IX.2.2.3. Revoca dell'autorizzazione	536
IX.2.2.3.1. Ricorso all'articolo 38 o all'articolo 6, paragrafo 4.....	536
IX.2.2.3.2. Applicazione dell'articolo 38 della convenzione TIR	536
IX.2.2.3.3. Applicazione dell'articolo 6, paragrafo 4, della convenzione TIR...	537
IX.2.2.3.4. Notifica alla Commissione europea e agli Stati membri.....	537
IX.2.2.4. Notifica delle decisioni di ripristinare l'accesso al regime TIR.....	537
IX.3. Garanzie	538
IX.3.1. Introduzione	538
IX.3.2. Importo della garanzia	538
IX.3.2.1. Importo massimo della garanzia	538
IX.3.2.2. Norme sul tasso di conversione	538
IX.3.3. Copertura della garanzia	539
IX.3.4. Responsabilità delle associazioni garanti dell'Unione.....	539
IX.4. Formalità presso l'ufficio di partenza o d'entrata	540
IX.4.1. Introduzione	540
IX.4.2. Accettazione dei dati del carnet TIR.....	541
IX.4.3. Sicurezza del veicolo/container	543
IX.4.3.1. Raccomandazione all'uso di un sistema di codifica per comunicare le osservazioni sui difetti annotate sul certificato di omologazione	543
IX.4.4. Formalità presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata	543
IX.4.4.1. Uso corretto del carnet TIR.....	544
IX.4.4.2. Raccomandazione sull'uso del codice SA	545
IX.4.4.3. Prova della posizione doganale di merci unionali	545
IX.4.4.4. Presentazione di una garanzia	546
IX.4.4.5. Sigillatura dei veicoli/container	546
IX.4.4.6. Termine	546
IX.4.4.7. Itinerario per la circolazione di merci nell'ambito di un'operazione TIR	547
IX.4.4.8. Svincolo delle merci in un'operazione TIR	547
IX.4.5. Carico intermedio.....	548
IX.4.5.1. Sospensione temporanea del trasporto TIR	548
IX.4.6. Divergenze	549
IX.4.6.1. Trattamento delle divergenze.....	549
IX.4.6.2. Divergenze rilevate dall'ufficio doganale di partenza	549

IX.4.6.3. Divergenze rilevate dall'ufficio doganale d'entrata.....	550
IX.5. Formalità presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita.....	551
IX.5.1. Introduzione	551
IX.5.2. Appuramento dell'operazione TIR presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata.....	551
IX.5.3. Formalità presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita.....	552
IX.5.4. Cambio di ufficio doganale di destinazione o d'uscita.....	553
IX.5.5. Imprevisti durante la circolazione delle merci e uso del verbale di accertamento.....	554
IX.5.6. Irregolarità rilevate presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita	556
IX.5.6.1. Irregolarità riguardanti le merci	556
IX.5.6.2. Irregolarità riguardanti i sigilli	556
IX.5.6.3. Altre irregolarità.....	557
IX.5.7. Sistema di controllo dei carnet TIR	557
IX.5.8. Scarico intermedio	558
IX.5.9. Trattamento dei trasporti TIR che hanno inizio e termine nello stesso paese	558
IX.6. Procedura di ricerca.....	559
IX.6.1. Misure previe alla ricerca.....	559
IX.6.2. Procedura di ricerca	560
IX.6.3. Prova alternativa della conclusione.....	561
IX.6.4. Obbligazione doganale e recupero	562
IX.6.4.1. Identificazione della persona o delle persone direttamente debitrice	562
IX.6.4.2. Recupero dell'obbligazione doganale e/o altre imposizioni	563
IX.6.5. Escussione della garanzia.....	563
IX.6.6. Applicazione degli articoli 163 e 164 AE.....	564
IX.6.6.1. Trasferimento di competenza in materia di recupero dell'obbligazione	564
IX.7. Destinatario autorizzato.....	565
IX.7.1. Introduzione	565
IX.7.2. Facoltà di rompere e rimuovere i sigilli doganali	565
IX.7.3. Arrivo delle merci	566
IX.7.4. Presentazione del carnet TIR	566
IX.7.5. Visto e restituzione del carnet TIR al titolare	566
IX.8. Allegati della parte IX	567
IX.8.1. Uffici di coordinamento nell'Unione ()	567
IX.8.2. Tabella di concordanza	568
IX.8.3. Compilazione del carnet TIR	570
IX.8.4. Operazioni TIR in circostanze particolari (procedura di riserva/continuità operativa).....	578
IX.8.5. Notifica scritta.....	580
IX.8.6. Modello di avviso di ricerca.....	582
IX.8.7. Modello di accordo/impegno UE.....	584
IX.8.8. Modello di timbro per la procedura di riserva/continuità operativa	586
IX.8.9. Esempi di presentazione per via informatica dei dati del carnet TIR	586

Abbreviazioni comunemente usate

AD	Regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione
ADT	Regolamento (UE) 2016/341 della Commissione, del 17 dicembre 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme transitorie relative a talune disposizioni del codice doganale dell'Unione nei casi in cui i pertinenti sistemi elettronici non sono ancora operativi e che modifica il regolamento delegato (UE) 2015/2446 (GU L 69 del 15.03.2016, pag. 1)
AE	Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione
AT	Austria
ATA	Carnet ATA (ammissione temporanea)
BE	Belgio
BG	Bulgaria/bulgaro
CDU	Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013)
CH	Svizzera
CIM	<i>Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises</i> (Contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci)
CMR	<i>Contrat de transport international de Marchandises par Route</i> (Contratto di trasporto internazionale di merci su strada)
COMMISSIONE	Commissione europea
convenzione	Convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito
Convenzione DAU	Convenzione relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci del 20 maggio 1987
CS	Ceco
CY	Cipro
CZ	Cechia
DA	Danese

DAE	Documento di accompagnamento delle esportazioni
DAT	Documento di accompagnamento transito
DATS	Documento d'accompagnamento transito/sicurezza
DAU	Documento di accompagnamento unico
DE	Germania/tedesco
DK	Danimarca
e-AD	Documento amministrativo elettronico
EATS	Elenco degli articoli transito/sicurezza
ECS	Sistema di controllo delle esportazioni
EdA	Elenco degli articoli
EDI	Scambio elettronico di dati
EE	Estonia/estone
EFTA	Associazione europea di libero scambio
EL	Greco
EN	Inglese
ENS	Dichiarazione sommaria di entrata
ES	Spagna/spagnolo
FI	Finlandia/finlandese
FR	Francia/francese
GB	Gran Bretagna
GR	Grecia
GU	Gazzetta ufficiale
HR	Croazia/croato
HU	Ungheria/ungherese
IE	Irlanda
IRU	Unione internazionale dei trasporti stradali
IS	Islanda/islandese
IT	Italia/italiano
LT	Lituania/lituano
LU	Lussemburgo
LV	Lettonia/lettone

MK	Repubblica di Macedonia del Nord
MT	Malta/maltese
NCTS	Nuovo sistema di transito informatizzato
NL	Paesi Bassi/olandese
NO	Norvegia/norvegese
PL	Polonia/polacco
PT	Portogallo/portoghese
RO	Romania/rumeno
RS	Serbia/serbo
RSS	Servizio regolare di trasporto marittimo
SA	Sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci
SE	Svezia
SI	Slovenia
SK	Repubblica slovacca/slovacco
SL	Sloveno
SV	Svedese
TDC	Tariffa doganale comune (CE)
TIR	Carnet TIR (<i>Transport Internationaux Routiers</i>) (Trasporti internazionali su strada)
TR	Turchia/turco

Definizioni

Associazione europea di libero scambio (EFTA)	Gruppo di paesi (Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein) che condividono accordi di libero scambio
Autorità competente	L'autorità doganale o qualsiasi altra autorità competente per l'applicazione della normativa doganale.
Carnet ATA	Documento doganale utilizzato per l'esportazione temporanea, il transito e l'ammissione temporanea di merci destinate a scopi specifici, ad esempio all'uso come attrezzature professionali e campioni commerciali in presentazioni, esposizioni e fiere.
DAU-BIS	Formulario impiegato per integrare gli esemplari del DAU in caso di dichiarazione di più di un articolo nell'ambito della procedura di continuità operativa.
Destinatario autorizzato	Persona autorizzata a ricevere (nei propri locali o in altro luogo specificato) merci vincolate al regime di transito senza dover presentare le merci all'ufficio doganale di destinazione. Queste merci devono essere accompagnate dal numero di riferimento principale (MRN) per l'operazione di transito in questione.
Dichiarazione di transito	Atto mediante il quale una persona manifesta nelle forme e modalità stabilite la volontà di vincolare una merce al regime di transito.
Distinta di carico	Documento che si può usare al posto del DAU BIS quando si trasporta più di un articolo in regime di transito in una procedura di continuità operativa. La distinta di carico è conforme al modello e alle note dell'appendice III, allegato B4, della convenzione/allegato 72-04 dell'AE.
Documento amministrativo elettronico (e-AD)	Unicamente per il transito unionale — Documento di controllo utilizzato per scortare i prodotti soggetti ad accisa che circolano in regime sospensivo tra due punti dell'UE
Documento amministrativo unico (DAU)	Formulario in più esemplari utilizzato in tutta l'UE e nei paesi di transito comune per il vincolo delle merci al regime di transito nell'ambito della procedura di continuità operativa (cfr. parte V).
Documento di accompagnamento delle	<i>(Unicamente per il transito unionale)</i> Documento che accompagna le merci quando la dichiarazione di esportazione è trattata presso l'ufficio doganale di esportazione mediante il sistema di controllo delle esportazioni.

esportazioni (DAE)	Il DAE è conforme al modello e alle note delle appendici H1 e H2 e dell'allegato 9 ADT.
Documento di accompagnamento o transito (DAT)	Documento stampato del sistema NCTS per accompagnare le merci, basato sui dati della dichiarazione di transito. □ Il DAT è conforme al modello e alle note dell'appendice III, allegati A3 e A4, della convenzione/allegato 9, appendice F1, ADT.
Documento di accompagnamento o transito/sicurezza (DATS)	<i>Unicamente per il transito unionale</i> Il DATS accompagna le merci quando la dichiarazione di transito è trattata all'ufficio doganale di partenza mediante l'NCTS e contiene sia i dati sul transito sia quelli sulla sicurezza. Il DATS è conforme al modello e alle note dell'allegato 9, appendice F3, ADT. Tuttavia può anche essere stampato nei paesi di transito comune, se gli uffici doganali di transito e/o destinazione sono nell'UE.
Elenco degli articoli (EdA)	L'EdA accompagna il DAT (documento di accompagnamento transito) e le merci quando la dichiarazione di transito per più di un articolo è trattata presso l'ufficio doganale di partenza mediante l'NCTS (nuovo sistema di transito informatizzato). L'EdA è conforme al modello e alle note dell'appendice III, allegati A5 e A6 della convenzione/allegato 9, appendice F2, ADT.
Elenco degli articoli transito/sicurezza (EATS)	<i>Unicamente per il transito unionale</i> L'EATS accompagna il DATS e le merci se: — la dichiarazione di transito è trattata presso l'ufficio doganale di partenza mediante l'NCTS; — la dichiarazione contiene più di un articolo; e — la dichiarazione contiene sia i dati sul transito sia quelli sulla sicurezza. L'EATS è conforme al modello e alle note dell'allegato 9, appendice F4, ADT. Tuttavia può anche essere stampato nei paesi di transito comune, se gli uffici doganali di transito e/o destinazione sono nell'UE.
Garanzia	Copertura finanziaria fornita dall'operatore titolare del regime di transito comune, per assicurare la riscossione dei dazi doganali e di altre imposizioni da parte delle autorità doganali.
Manifesto	Per i trasporti marittimi e aerei, il documento in cui sono elencate le spedizioni trasportate. Il manifesto può, previa autorizzazione, essere usato a fini doganali

	quando contiene i dati necessari, in particolare per quanto riguarda la posizione doganale delle merci e i rispettivi dati identificativi.
Merci non unionali	Merci diverse dalle merci unionali.
Merci unionali	Merci che rientrano in una delle categorie seguenti: — merci interamente ottenute nel territorio doganale dell'Unione, senza aggiunta di merci importate da paesi o territori non facenti parte di tale territorio; — merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione da paesi o territori non facenti parte di tale territorio e immesse in libera pratica; — merci ottenute o prodotte nel territorio doganale dell'Unione, esclusivamente da merci di cui al secondo trattino o da merci di cui sia al primo che al secondo trattino.
Paese di transito comune	Qualsiasi paese, diverso dagli Stati membri dell'UE, che è Parte contraente della convenzione del 1987 relativa ad un regime comune di transito.
Paese terzo	Qualsiasi paese che non faccia parte dell'UE o non sia Parte contraente della convenzione sul transito comune.
Parte contraente	Una Parte della convenzione, del 20 maggio 1987, relativa ad un regime comune di transito e della convenzione, del 20 maggio 1987, relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci. Le Parti contraenti sono otto: Unione europea, Islanda, Norvegia, Svizzera, Turchia, Repubblica di Macedonia del Nord, Serbia e Regno Unito.
Persona stabilita in una Parte contraente	• qualsiasi persona che ha la propria residenza abituale nella Parte contraente (paese di transito comune); • qualsiasi organizzazione (persona giuridica o associazione di persone) che abbia la propria sede statutaria, l'amministrazione centrale o una stabile organizzazione nella Parte contraente (paese di transito comune).
Posizione doganale	Posizione di una merce come merce unionale o come merce non unionale.
Rappresentanza doganale	Qualsiasi persona nominata da un'altra persona affinché la rappresenti presso le autorità doganali per l'espletamento di atti e formalità previsti dalla normativa doganale.
Regime di transito unionale	Regime doganale che permette il trasporto di merci da un punto all'altro dell'UE.

Speditore autorizzato	Persona autorizzata a effettuare operazioni di transito senza presentare le merci all'ufficio doganale di partenza
Territori fiscali speciali	Una parte del territorio doganale dell'Unione in cui non sono applicabili le due direttive seguenti: — direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto; — direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise. Trattasi dei territori seguenti: le Isole Åland, le Canarie, il monte Athos e i territori francesi (Guadalupa, la Guyana francese, Martinica, Mayotte, Riunione e Saint-Martin). Per informazioni aggiornate sui territori fiscali speciali si prega di consultare il sito: https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en
Territorio doganale dell'Unione	Il territorio doganale dell'Unione è costituito dai territori seguenti, compresi le acque territoriali, le acque interne e lo spazio aereo: • il territorio del Regno del Belgio, • il territorio della Repubblica di Bulgaria, • il territorio della Repubblica ceca, • il territorio del Regno di Danimarca, a eccezione delle isole Fær Øer e della Groenlandia, • il territorio della Repubblica federale di Germania, a eccezione dell'isola di Heligoland e del territorio di Büsingen (trattato del 23 novembre 1964 tra la Repubblica federale di Germania e la Confederazione elvetica), • Il territorio della Repubblica di Estonia, • il territorio dell'Irlanda, • il territorio della Repubblica ellenica, • il territorio del Regno di Spagna, a eccezione di Ceuta e Melilla, • il territorio della Repubblica francese e il territorio di Monaco quale definito nella convenzione doganale conclusa a Parigi il 18 maggio 1963, a eccezione dei paesi e territori d'oltremare, Saint-Pierre e Miquelon, • il territorio della Repubblica italiana, a eccezione del comune di Livigno, • il territorio della Repubblica di Cipro, conformemente alle disposizioni dell'atto di adesione del 2003,

	• il territorio della Repubblica di Lettonia, • il territorio della Repubblica di Lituania, • il territorio del Granducato di Lussemburgo, • il territorio dell'Ungheria, • il territorio di Malta, • il territorio del Regno dei Paesi Bassi in Europa, • il territorio della Repubblica d'Austria, • il territorio della Repubblica di Polonia, • il territorio della Repubblica portoghese, • il territorio della Romania, • il territorio della Repubblica di Slovenia, • il territorio della Repubblica slovacca, • il territorio della Repubblica di Finlandia, • il territorio del Regno di Svezia, • il territorio della Repubblica di Croazia. Il territorio doganale dell'Unione comprende anche i territori seguenti, compresi le acque territoriali, le acque interne e lo spazio aereo, non facenti parte del territorio degli Stati membri, in base alle convenzioni e ai trattati che sono a essi applicabili: a) FRANCIA il territorio di Monaco quale definito nella convenzione doganale conclusa a Parigi il 18 maggio 1963 (<i>Journal officiel de la République française</i> del 27 settembre 1963, pag. 8679); b) CIPRO il territorio delle zone di sovranità del Regno Unito di Akrotiri e Dhekelia quali definite nel trattato relativo all'istituzione della Repubblica di Cipro, firmato a Nicosia il 16 agosto 1960 [United Kingdom Treaty Series No 4 (1961) Cmd. 1252].
Titolare del regime di transito	La persona che presenta, o per conto della quale è presentata, la dichiarazione di transito
Transito comune	Regime doganale per il trasporto di merci tra l'UE e i paesi di transito comune e tra i paesi di transito comune stessi (cfr. definizione).
Unione europea (UE)	I suoi Stati membri sono: Belgio, Bulgaria, Cechia, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spagna, Francia, Croazia, Italia, Cipro, Lettonia,

	Lituania, Lussemburgo, Ungheria, Malta, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Slovacchia, Finlandia e Svezia	
Ufficio doganale di destinazione	Ufficio doganale al quale le merci vincolate al regime di transito devono essere presentate per porre termine a tale regime.	
Ufficio doganale di garanzia	Ufficio designato dalle autorità doganali di ciascun paese presso il quale costituire la garanzia.	
Ufficio doganale di partenza	Ufficio doganale presso il quale sono accettate le dichiarazioni di vincolo delle merci al regime di transito.	
Ufficio doganale di transito	Ufficio doganale situato nel punto di entrata o di uscita, secondo il tipo di regime di transito applicabile. Cfr. la tabella per maggiori dettagli:	
	Transito comune	Transito unionale
Punto di entrata	in un paese di transito comune (Parte contraente della convenzione sul transito comune)	nel territorio doganale dell'Unione quando le merci hanno attraversato un territorio esterno a tale territorio nel corso di un'operazione di transito
Punto di uscita	da un paese di transito comune, quando le merci escono dal territorio doganale di tale paese nel corso di un'operazione di transito, attraversando la frontiera posta tra tale paese e un paese terzo (un paese di transito non comune)	dal territorio doganale dell'Unione quando le merci escono da tale territorio nel corso di un'operazione di transito, attraversando la frontiera con un territorio diverso da un paese di transito comune

Fonti di informazioni generali

Unione europea

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Legislazione doganale

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_en.htm

- Manuale del transito
- Elenco degli uffici doganali di transito
- Indirizzi della rete Transito
- Nuovi sistemi di transito doganale per l'Europa (brochure)
- Legislazione
- Consultazione degli operatori
- Siti web delle dogane nazionali:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/links/customs/index_en.htm

Altro:

Organizzazione mondiale delle dogane:
Convenzione UNECE – TIR:

Organizzazione mondiale delle dogane
<http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html>

PARTE I — INTRODUZIONE GENERALE

La parte I offre una panoramica dei regimi di transito, anche dal punto di vista storico.

Il paragrafo I.1 illustra il carattere e le finalità del regime del transito e ne racconta brevemente la nascita e l'evoluzione.

Il paragrafo I.2 concerne la posizione delle merci ai fini doganali.

Il paragrafo I.3 contiene una breve descrizione del regime di transito comune.

Il paragrafo I.4 illustra a grandi linee il regime del transito unionale e altri regimi di transito in vigore nell'UE.

Il paragrafo I.5 riguarda le eccezioni.

Il paragrafo I.6 è riservato alle indicazioni nazionali specifiche.

Il paragrafo I.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo I.8 contiene gli allegati.

I.1. Come funziona il transito

Circolazione delle merci

Quando le merci entrano in un paese/territorio, le dogane chiedono il pagamento di dazi all'importazione e di altri oneri e, se del caso, applicano misure di politica commerciale (ad esempio dazi antidumping).

Ciò vale anche quando le merci devono semplicemente transitare attraverso tale paese/territorio, nel corso di un trasporto a destinazione di un altro paese/territorio. A condizione di soddisfare taluni requisiti, i dazi e gli oneri versati possono essere rimborsati all'uscita delle merci da tale paese/territorio.

Nel paese/territorio successivo, potrebbe essere necessario ripetere tale procedura. Le merci potrebbero essere sottoposte a tutta una serie di procedimenti amministrativi al passaggio di ciascuna frontiera prima di raggiungere la loro destinazione finale.

Come funziona il transito

Il transito riduce queste pratiche, e i rispettivi costi, per gli operatori. Si tratta di un regime doganale che questi ultimi possono utilizzare per far circolare merci attraverso le frontiere o i territori, senza pagare gli oneri normalmente previsti per l'entrata (o l'uscita) delle merci dal territorio in questione. Richiede solo una formalità doganale, all'uscita dal territorio interessato dal regime.

Il transito è di particolare interesse per l'UE, laddove un unico territorio doganale si sovrappone a molteplici territori fiscali: le merci possono circolare, nel quadro del regime del transito, dal punto di entrata nell'UE fino alla destinazione finale.

A questo punto il transito è terminato, sono sbrigate le formalità doganali e adempiuti gli obblighi fiscali locali e le merci sono immesse in libera pratica o vincolate ad un altro regime sospensivo.

Anche un regime sospensivo può essere concluso vincolando merci non unionali al regime del transito, ad esempio per la riesportazione dal territorio doganale dell'Unione.

Sviluppo di un regime di transito

Dopo la fine della seconda guerra mondiale si è registrata una rapida crescita degli scambi commerciali in Europa. È emerso rapidamente il problema delle procedure doganali lunghe e farraginose, fonte di gravi ostacoli al commercio. Nel contesto di una crescente cooperazione tra le nazioni, furono avviati negoziati sotto gli auspici

della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, al fine di dar vita a un accordo internazionale volto a facilitare la circolazione delle merci in Europa.

L'accordo TIR Nel 1949 fu redatto il primo di questi atti, l'accordo TIR. Tale accordo istituì in diversi paesi europei un sistema di garanzie che copre i dazi e gli altri oneri a rischio inerenti le merci che circolano in Europa nell'ambito del commercio internazionale.

Il successo dell'accordo del 1949 portò alla creazione, nel 1959, della convenzione TIR ⁽²⁾. La convenzione è stata rivista nel 1975 e conta attualmente 76 Parti contraenti (giugno 2019).

Comunità europea Parallelamente allo sviluppo mondiale del commercio internazionale, si è presentata la necessità, per la Comunità europea, in fase di crescita e di espansione, di un regime di transito specifico al fine di facilitare la circolazione delle merci all'interno del proprio territorio.

Comunità europea/Unione europea

Il trattato che istituisce la Comunità europea è stato concluso nel 1957 ed è entrato in vigore il 1° gennaio 1958.

I membri fondatori sono stati: il Belgio, la Francia, la Germania, l'Italia, il Lussemburgo e i Paesi Bassi.

Nel 1973 la Danimarca, l'Irlanda e il Regno Unito hanno aderito, seguiti nel 1981 dalla Grecia; nel 1986 dal Portogallo e dalla Spagna; nel 1995 dall'Austria, dalla Finlandia e dalla Svezia; nel 2004 dalla Repubblica ceca, dall'Estonia, da Cipro, dalla Lettonia, dalla Lituania, dall'Ungheria, da Malta, dalla Polonia, dalla Slovenia e dalla Repubblica slovacca; nel 2007 dalla Bulgaria e dalla Romania; e nel 2013 dalla Croazia. Il Regno Unito è uscito dall'Unione europea nel 2020.

Il regime di transito comunitario La necessità di un regime di transito specifico per la Comunità europea emerse più chiaramente nel 1968 in seguito all'introduzione della tariffa doganale comune.

Il regime di transito comunitario è stato istituito nel 1968. Esso ha facilitato la circolazione delle merci sia comunitarie che non comunitarie all'interno della Comunità europea. Per la prima volta

⁽²⁾ Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR (convenzione TIR, 1975).

sono state utilizzate le sigle T1 per le merci non comunitarie e T2 per le merci comunitarie.

Circolazione
intracomunitaria
delle merci
attraverso paesi
EFTA

In seguito all'aumento degli scambi commerciali, e al fine di facilitare la circolazione delle merci in Europa, nel 1972 il regime di transito comunitario fu esteso, mediante due accordi, all'Austria e alla Svizzera. Questi due paesi, geograficamente importanti in ambito europeo, erano membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

Associazione europea di libero scambio (EFTA)

L'accordo EFTA venne siglato nel 1959 ed entrò in vigore nel 1960. I membri fondatori furono l'Austria, la Danimarca, la Norvegia, il Portogallo, la Svezia, la Svizzera e il Regno Unito. L'Islanda e la Finlandia vi aderirono più tardi.

L'Austria, la Danimarca, la Finlandia, il Portogallo, la Svezia e il Regno Unito non sono più membri dell'EFTA.

Transito comune

Gli accordi del 1972 con la Svizzera e con l'Austria, all'epoca entrambi paesi EFTA, vennero sostituiti nel 1987 da due convenzioni concluse tra la Comunità europea e tutti i paesi EFTA.

Tali convenzioni miravano a facilitare l'importazione, l'esportazione e la circolazione delle merci da e per la Comunità europea e i paesi EFTA, come pure tra singoli paesi EFTA.

Una convenzione, nota come la «**convenzione**», ha istituito un regime di transito comune ⁽³⁾.

L'altra, la «**convenzione DAU**», ha introdotto formalità semplificate di importazione, esportazione e transito, basate sul documento amministrativo unico (DAU) ⁽⁴⁾.

Paesi Visegrad

Le convenzioni sono state estese, il 1° luglio 1996, ai quattro paesi Visegrad (Repubblica ceca, Ungheria, Polonia e Repubblica slovacca) fino a quando non sono diventati membri dell'UE.

Altri paesi di
transito comune

La convenzione è stata estesa anche ad altri paesi:

⁽³⁾ Convenzione CE/EFTA relativa ad un regime comune di transito del 20 maggio 1987 (GU L 226 del 13.8.1987 e successive modifiche).

⁽⁴⁾ Convenzione CE/EFTA relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci (incluso un documento amministrativo unico da utilizzare per questi scambi (GU L 134 del 22.5.1987 e successive modifiche).

- alla Croazia il 1° luglio 2012 (fino a che non è diventata uno Stato membro dell’UE);
- alla Turchia il 1° dicembre 2012;
- alla Repubblica di Macedonia del Nord il 1° luglio 2015;
- alla Serbia il 1° febbraio 2016;
- al Regno Unito il 1° gennaio 2021.

Paesi richiedenti Tutte le future Parti contraenti della convenzione sono considerate «paesi richiedenti».

Molti paesi hanno espresso il desiderio di aderire al regime di transito comune (principalmente i paesi dei Balcani occidentali e i paesi del partenariato orientale, come Albania, Armenia, Azerbaigian, Bosnia-Erzegovina, Georgia, Moldova e Ucraina).

La riforma del transito La creazione del mercato unico nel 1993, unitamente al rinnovato panorama politico nell’Europa centrale e orientale, ha fatto sorgere nuove questioni da risolvere e ha reso necessario un riesame dei regimi di transito.

I.2. Posizione delle merci

Sin dall’istituzione del transito comunitario, nel 1968, la posizione doganale delle merci è il fattore principale in base al quale si determina se le merci circolano accompagnate da una dichiarazione di transito **T1** o **T2**.

In talune circostanze deve essere fornita la prova della posizione doganale di merci unionali.

Ulteriori dettagli sulla posizione doganale di merci unionali si trovano nella parte II.

I.3. Transito comune

I.3.1. Legislazione

La base giuridica del regime di transito comune è la convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito (cfr. nota 3).

I paesi di transito comune (*tutte le Parti contraenti della convenzione, tranne il Liechtenstein, che ha un'unione doganale con la Svizzera*) sono:

- **gli Stati membri dell'UE;**
- **la Svizzera, la Norvegia e l'Islanda** (i tre paesi EFTA);
- **la Turchia;**
- **la Repubblica di Macedonia del Nord;**
- **la Serbia;**
- **il Regno Unito.**

La base giuridica per la semplificazione delle formalità per gli scambi di merci tra l'UE e i paesi di transito comune, nonché tra i paesi di transito comune stessi, è la «convenzione DAU» del maggio 1987 (cfr. nota 4).

Un'illustrazione delle regole e delle procedure che disciplinano l'adozione della legislazione sul transito comune figura nell'allegato I.8.2.

I.3.2. Descrizione del regime

Il regime di transito comune prevede la sospensione dei dazi doganali e delle accise, dell'IVA e degli altri oneri applicabili alle merci durante il loro trasporto dall'ufficio doganale di partenza all'ufficio doganale di destinazione.

Esso può essere utilizzato dagli operatori economici per far circolare le merci più facilmente da una Parte contraente ad un'altra. Il suo utilizzo non è tuttavia obbligatorio.

Il regime è gestito dalle amministrazioni doganali delle varie Parti contraenti attraverso una rete di uffici doganali:

- uffici doganali di partenza;
- uffici doganali di transito;
- uffici doganali di destinazione;
- uffici doganali di garanzia.

Il regime di transito comune inizia all'ufficio doganale di partenza e si conclude quando le merci e il DAT sono presentati all'ufficio doganale di destinazione, conformemente alle norme sul transito comune.

Il regime comporta uno scambio di messaggi nel sistema informatico NCTS dedicato (cfr. paragrafo I.4.1.3), tra l'ufficio doganale di destinazione e l'ufficio doganale di partenza.

Nella procedura di continuità operativa (cfr. parte V), un esemplare della dichiarazione di transito in formato cartaceo (DAU o DAT) è rinviato dall'ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza (oppure a un ufficio centrale nel paese di partenza).

Una volta ricevuta la conferma tramite l'NCTS o una copia cartacea della dichiarazione di transito, l'ufficio doganale di partenza appura il regime di transito e la responsabilità del titolare del regime di transito, a meno che non siano state rilevate discrepanze rilevanti.

Titolare del regime
nel transito comune

Il regime di transito comune è avviato quando un operatore presenta una dichiarazione di transito all'ufficio doganale di partenza, chiedendo che le merci siano vincolate al regime di transito.

Tale operatore diventa quindi il «titolare del regime» per il transito comune.

Dopo lo svincolo delle merci per il transito, l'operatore è tenuto a presentare le merci intatte (se del caso, con i sigilli intatti) unitamente alla dichiarazione di transito, presso l'ufficio doganale di destinazione, entro un certo limite di tempo.

L'ufficio doganale in questione applicherà le norme doganali per il regime di transito comune e per il pagamento di un'eventuale obbligazione (doganale) dovuta nel caso si sia verificata un'irregolarità.

Il titolare del regime dovrebbe a fornire una garanzia a copertura dell'importo di un'eventuale obbligazione (se non ne sia stato esentato per legge o per autorizzazione). Essa può consistere di un deposito in contanti o di una fideiussione di un'istituzione finanziaria che funge da fideiussore (cfr. la parte III per maggiori dettagli sulle garanzie e sui fideiussori).

Articolo 2,
convenzione

Esistono due categorie di regime di transito comune: la T1 e la T2. Esse riflettono la diversa posizione delle merci trasportate.

T1

Il regime **T1 (regime di transito esterno)** concerne la circolazione delle merci non unionali e sospende le misure a loro normalmente applicabili all'atto dell'importazione.

T2	Il regime T2 (regime di transito interno) concerne la circolazione delle merci unionali e sospende le misure a loro normalmente applicabili all'atto dell'importazione in un paese di transito comune.
Semplificazioni del transito	In talune circostanze, previa autorizzazione delle autorità doganali competenti, il regime di transito comune può essere semplificato (cfr. la parte VI per maggiori informazioni sulle semplificazioni del transito).

I.4. Transito all'interno dell'Unione

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- informazioni sul regime di transito unionale (paragrafo I.4.1.);
- informazioni su altri regimi di transito in vigore nell'Unione (paragrafo I.4.2.).

I.4.1. Transito unionale

I.4.1.1. Legislazione

La base giuridica del transito unionale è costituita dal codice doganale dell'Unione [regolamento (UE) n. 952/2013] e dagli atti ad esso afferenti: regolamento delegato (UE) 2015/2446, regolamento delegato (UE) 2016/341 sulle misure transitorie e regolamento d'esecuzione (UE) 2015/2447.

I regimi di transito unionale sono stati estesi agli scambi di talune merci con Andorra nel quadro dell'unione doganale Comunità europea-Andorra.

Un'estensione di questo genere è in vigore per gli scambi commerciali tra la Comunità (ora l'Unione) e San Marino nell'ambito delle intese relative all'unione doganale con San Marino (per ulteriori dettagli su Andorra e San Marino cfr. parte IV, capitolo 5).

Un'illustrazione delle regole e delle procedure che disciplinano l'adozione della legislazione sul transito unionale figura nell'allegato I.8.1.

I.4.1.2. Descrizione del regime

Il presente paragrafo descrive i regimi di transito unionale nel modo seguente:

- transito unionale esterno (paragrafo I.4.1.2.1.);
- transito unionale interno (paragrafo I.4.1.2.2.).

Uso del regime di transito unionale

Il regime di transito unionale si applica alla circolazione di merci non unionali (e, in taluni casi, di merci unionali) tra due punti dell'Unione (cfr. anche il paragrafo I.4.2. per altri regimi di transito nell'Unione).

Il regime è gestito dalle amministrazioni doganali dei vari Stati membri attraverso una rete di uffici doganali noti come:

- uffici doganali di partenza;
- uffici doganali di transito;
- uffici doganali di destinazione;
- uffici doganali di garanzia.

Il regime inizia all'ufficio doganale di partenza e si conclude quando le merci e il DAT sono presentati all'ufficio doganale di destinazione, conformemente alle disposizioni sul transito.

A questo punto, mediante il sistema NCTS ha luogo uno scambio di messaggi elettronici tra l'ufficio doganale di destinazione e l'ufficio doganale di partenza per confermare che il transito è terminato.

Se è applicabile anche una procedura di continuità operativa, un esemplare della dichiarazione di transito in formato cartaceo (DAU o DAT/DATS) è rinviato dall'ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza (oppure a un ufficio centrale nello Stato membro di partenza).

Una volta ricevuta la conferma tramite l'NCTS o la copia della dichiarazione di transito, l'ufficio doganale di partenza appura il regime di transito e la responsabilità del titolare del regime di transito, a meno che non siano state rilevate discrepanze rilevanti.

Titolare del regime nel transito unionale

Il regime di transito unionale è avviato quando un operatore presenta una dichiarazione di transito all'ufficio doganale di partenza, chiedendo che le merci siano vincolate al regime di transito.

Tale operatore diventa quindi il «titolare del regime» per il transito comune.

Dopo lo svincolo delle merci per il transito, l'operatore è tenuto a presentare le merci intatte (se del caso, con i sigilli intatti) unitamente alla dichiarazione di transito, presso l'ufficio doganale di destinazione, entro un certo limite di tempo.

L'ufficio doganale in questione applicherà le norme doganali per il regime di transito comune e per il pagamento di un'eventuale obbligazione (doganale) dovuta nel caso si sia verificata un'irregolarità.

Il titolare del regime deve fornire una garanzia a copertura dell'importo di un'eventuale obbligazione (se non ne sia stato esentato per legge o per autorizzazione). Essa può consistere di un deposito in contanti o di una fideiussione di un'istituzione finanziaria che funge da fideiussore (cfr. la parte III per maggiori dettagli sulle garanzie e sui fideiussori).

Transito esterno e interno	Vi sono due categorie di regime di transito unionale che si riferiscono generalmente alla diversa posizione delle merci trasportate:
<i>Articoli 226 e 227 CDU</i>	– T1 (transito esterno); – T2 (transito interno).
Semplificazioni del transito	In talune circostanze, se è concessa l'autorizzazione dell'ufficio doganale competente, il regime di transito unionale può essere semplificato (per maggiori informazioni sulle semplificazioni del transito cfr. la parte VI).

I.4.1.2.1. Regime di transito unionale esterno

T1 Il regime di transito unionale esterno (T1) **si applica principalmente alla circolazione delle merci non unionali**. Esso sospende i dazi all'importazione, altri oneri e misure di politica commerciale fino a quando le merci raggiungono la loro destinazione nell'Unione.

Articolo 189 AD Ad ogni modo, il regime di transito unionale esterno è obbligatorio anche:

- quando le merci unionali sono esportate dal territorio doganale dell'Unione verso un paese di transito comune; oppure
- quando le merci sono esportate e attraversano uno o più paesi di transito comune, e il regime di transito, dopo l'esportazione, è utilizzato nei casi seguenti:

- a) le merci unionali sono state oggetto di formalità doganali di esportazione per ottenere la restituzione di dazi versati per l'esportazione in paesi terzi nell'ambito della politica agricola comune;
- b) le merci unionali provengono da scorte di intervento e sono soggette a misure di controllo dell'utilizzo o della destinazione e sono state oggetto di formalità doganali all'esportazione in paesi terzi nell'ambito della politica agricola comune;
- c) le merci unionali sono ammesse a beneficiare del rimborso o dello sgravio dei dazi all'importazione (in conformità dell'articolo 118, paragrafo 4, CDU;

inoltre se le merci di cui all'articolo 1 della direttiva 2008/118/CE ⁽⁵⁾ aventi la posizione doganale di merci unionali sono esportate, esse possono essere vincolate al regime di transito unionale esterno.

I.4.1.2.2 Regime di transito unionale interno

T2 Il regime di transito unionale interno (T2) si applica alle merci unionali trasportate da un punto a un altro del territorio doganale dell'Unione, che attraversano un paese o un territorio non facente parte di quest'ultimo senza che muti la loro posizione doganale.

Il regime T2 si applica anche alle merci trasportate dall'Unione verso un paese di transito comune, dove segue il regime di esportazione.

Tale regime non si applica quando le merci sono trasportate interamente via mare o via aerea.

T2F Il regime di transito unionale interno T2F si applica alle merci unionali:

- trasportate da un territorio fiscale speciale in un'altra parte del territorio doganale dell'Unione che non è un territorio fiscale speciale;

⁽⁵⁾ Direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 009 del 14.1.2009, pag. 12).

- quando la circolazione di tali merci si conclude in un luogo situato al di fuori dello Stato membro attraverso il quale sono entrate nel territorio doganale dell’Unione.

Il regime di transito unionale interno (T2F) è tuttavia applicabile in altre circostanze. Le merci possono essere trasportate anche se l’operatore dimostra che hanno la posizione doganale di merci unionali.

I.4.1.3. Nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS)

L’NCTS è uno strumento informatico comune dell’UE per la gestione e il controllo del regime di transito.

I suoi obiettivi principali sono quelli di rendere le procedure di transito più veloci, efficienti, efficaci e sicure e, al contempo, di prevenire e individuare le frodi.

Generalmente l’uso dell’NCTS è **obbligatorio** per il regime di transito unionale (sia esterno che interno) e per il regime di transito comune.

Eccezioni:

- semplificazioni riguardanti determinati modi di trasporto;
- la procedura di continuità operativa;
- viaggiatori autorizzati a usare dichiarazioni su supporto cartaceo in determinate circostanze.

I.4.1.3.1. Principali elementi e messaggi di un’operazione NCTS

Prima di entrare in dettaglio è utile passare in rassegna i principali elementi e messaggi del sistema NCTS.

- **Dichiarazione di transito** — supporto elettronico (inviata come messaggio *IE015 «Dati della dichiarazione»*).
- **Il numero di riferimento principale (MRN)** è un numero unico di registrazione, assegnato dal sistema alla dichiarazione per identificare il movimento.

- **Il documento di accompagnamento transito (DAT)** accompagna le merci dall'ufficio doganale di partenza fino all'ufficio doganale di destinazione.
- **«Arrivo previsto»** (messaggio IE001) — inviato dall'ufficio doganale di partenza all'ufficio doganale di destinazione indicato nella dichiarazione.
- **«Passaggio previsto»** (messaggio IE050) — inviato dall'ufficio doganale di partenza all'ufficio/agli uffici doganale/i di transito dichiarato/i per notificare il previsto attraversamento di frontiera delle merci.
- **«Notifica dell'attraversamento di frontiera»** (messaggio IE118) — inviato dall'effettivo ufficio doganale di transito che ha controllato le merci.
- **«Avviso di arrivo»** (messaggio IE006) — inviato dall'effettivo ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza all'arrivo delle merci.
- **«Risultati del controllo»** (messaggio IE018) — inviato dall'effettivo ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza (dopo l'eventuale controllo delle merci).

Si tenga anche presente che il sistema copre tutte le possibili combinazioni di procedure normali e semplificate, alla partenza (speditore autorizzato) e a destinazione (destinatario autorizzato).

L'allegato IV.4.8.1 contiene altri messaggi (con i relativi numeri, nomi e abbreviazioni nel sistema).

I.4.1.3.2. Ufficio doganale di partenza

La dichiarazione di transito è inviata all'ufficio doganale di partenza su supporto elettronico. La dichiarazione elettronica può essere effettuata presso l'ufficio doganale di partenza o l'ufficio dell'operatore economico.

La dichiarazione deve contenere tutti i dati richiesti ed essere conforme alle specifiche del sistema, in quanto il sistema codifica e convalida i dati automaticamente.

L'eventuale incongruenza dei dati è segnalata dal sistema. Il dichiarante ne è informato, in modo che possa apportare le necessarie correzioni prima dell'accettazione definitiva della dichiarazione.

Si tenga presente che «rettificare» una dichiarazione di transito non significa «modificarla», come indicato nell'appendice I, articolo 31, della convenzione/nell'articolo 173 CDU (cfr. IV.2.3.2 sulla modifica di una dichiarazione di transito).

Dopo che sono state inserite le correzioni ed è stata accettata la dichiarazione, il sistema assegna a quest'ultima un numero unico di registrazione, vale a dire il numero di riferimento principale (MRN).

Quindi una volta eseguite le eventuali ispezioni nell'ufficio doganale di partenza o nella sede dello speditore autorizzato, e accettate le garanzie, le merci sono svincolate per il transito.

Il sistema stampa il documento di accompagnamento transito (DAT) e, all'occorrenza, l'elenco degli articoli (EdA) presso l'ufficio doganale di partenza o l'ufficio dello speditore autorizzato.

Il DAT e l'EdA devono accompagnare le merci ed essere esibiti agli eventuali uffici doganali di transito e all'ufficio doganale di destinazione.

L'ufficio doganale di partenza, al momento di stampare il DAT e l'EdA, invia contemporaneamente il **messaggio IE001** all'ufficio doganale di destinazione dichiarato.

Tale messaggio contiene le informazioni desunte dalla dichiarazione che consentono all'ufficio doganale di destinazione di controllare le merci al momento dell'arrivo. L'ufficio doganale di destinazione deve poter avere accesso ai dati della dichiarazione di transito, così da prendere una decisione giusta e consapevole in merito alle azioni da intraprendere al momento dell'arrivo delle merci.

Se le merci devono passare anche attraverso un ufficio doganale di transito, l'ufficio doganale di partenza invia anche il **messaggio IE050**, per avvertire in anticipo tale ufficio affinché possa controllare il passaggio delle merci.

I.4.1.3.3. Ufficio doganale di destinazione

All'arrivo, le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione o al destinatario autorizzato insieme al DAT e all'EdA, ove necessario.

L'ufficio doganale di destinazione, avendo già ricevuto il messaggio IE001, disporrà di tutti i dati della dichiarazione di transito e pertanto avrà potuto decidere previamente quali controlli effettuare.

Quando l'ufficio doganale di destinazione immette l'MRN nel sistema NCTS, quest'ultimo individua automaticamente il messaggio IE001 per tali merci, a partire dal quale adotta eventuali azioni o effettua controlli.

L'ufficio di destinazione invia quindi immediatamente il messaggio IE006 all'ufficio doganale di partenza.

Dopo aver espletato i dovuti controlli, l'ufficio doganale di destinazione ne trasmette l'esito all'ufficio doganale di partenza inviando il messaggio IE018 e segnalando le eventuali irregolarità riscontrate.

L'invio dei messaggi IE006 e IE018 è necessario affinché l'ufficio doganale di partenza possa appurare l'operazione di transito e svincolare le garanzie utilizzate per la stessa.

I.4.1.3.4. Ufficio doganale di transito

Al momento del passaggio presso un ufficio doganale di transito, occorre presentare le merci, il DAT e, se del caso, l'EdA.

Il messaggio IE050 dovrebbe essere già stato inserito nell'NCTS; l'ufficio doganale può trovarlo inserendo l'MRN e dopodiché approvare il passaggio della merce.

Poi invia il messaggio IE118 all'ufficio doganale di partenza.

I.4.1.3.5. Cambio di ufficio doganale di transito o destinazione

Se le merci transitano per un ufficio di transito che non è quello dichiarato, il messaggio inizialmente inviato all'ufficio di transito dichiarato (IE050) è inutilizzabile.

In tal caso l'effettivo ufficio doganale di transito invia il messaggio «Richiesta di ATR» (IE114) all'ufficio doganale di partenza, per richiedere a tale ufficio il messaggio IE050 che gli consenta l'accesso ai dati della dichiarazione.

In risposta, l'ufficio doganale di partenza invia il messaggio «Risposta a richiesta di ATR» (IE115).

Parimenti le merci possono essere presentate a un ufficio doganale di destinazione diverso da quello dichiarato.

In questo caso, l'ufficio doganale di destinazione effettivo invia il messaggio «Richiesta di AAR» (IE002) all'ufficio doganale di partenza, chiedendogli di inviare il messaggio IE001. In questo modo, il nuovo ufficio doganale di destinazione può ottenere le informazioni necessarie sui dati della dichiarazione.

Dopo aver ricevuto il messaggio «Risposta a richiesta di AAR» (IE003) e aver controllato le merci, l'ufficio doganale di destinazione invia il messaggio IE018.

In caso di cambio di ufficio doganale di transito o destinazione, i messaggi inizialmente inviati agli uffici doganali dichiarati non sono utilizzati e rimangono aperti. Per sbloccare il sistema, l'NCTS invia allora, automaticamente, un messaggio agli uffici doganali dichiarati, per notificare il luogo e la data in cui le merci sono state presentate e consentire in tal modo la chiusura dei messaggi.

I.4.1.3.6. Procedure semplificate: speditore autorizzato e destinatario autorizzato

L'utilizzo di entrambe le procedure semplificate è il modo ottimale per utilizzare l'NCTS. La possibilità per un operatore di svolgere tutte le procedure dal proprio ufficio e scambiare le informazioni con le autorità doganali per via elettronica è evidentemente il modo di operare più rapido, comodo, sicuro ed economico.

Una condizione necessaria per utilizzare queste procedure semplificate è che sia lo speditore autorizzato sia il destinatario autorizzato dispongano di idonei sistemi di elaborazione per poter condividere informazioni con gli uffici doganali di partenza e destinazione nel sistema NCTS.

L'NCTS consente allo **speditore autorizzato** di:

- creare la dichiarazione di transito nel proprio sistema informatico;
- inviare all'ufficio doganale di partenza il messaggio IE015 senza bisogno di presentarvi fisicamente le merci;

- inviare e ricevere le notifiche relative all'accettazione della dichiarazione e allo svincolo delle merci. Ciò avviene mediante altri messaggi successivi dell'ufficio doganale di partenza, comprese le richieste di modificare i dati della dichiarazione.

L'NCTS consente al **destinatario autorizzato** di:

- ricevere le merci, il DAT e, all'occorrenza, l'EdA direttamente nel proprio ufficio;
- inviare il messaggio «*Notifica di arrivo*» (IE007) al competente ufficio doganale di destinazione;
- ricevere successivamente il messaggio di autorizzazione allo scarico delle merci e comunicare i risultati dell'operazione di scarico.

I.4.2. Altri regimi di transito in vigore nell'Unione europea

I.4.2.1. Introduzione

*Articolo 226,
paragrafo 3, e
articolo 227,
paragrafo 2, CDU*

Oltre al regime di transito comune e al regime di transito unionale interno ed esterno, sono utilizzati anche i regimi di transito qui appresso descritti:

- TIR;
- carnet ATA;
- manifesto renano;
- regime di circolazione NATO;
- pacco postale.

Il **regime TIR** utilizza un sistema di garanzia internazionale facente capo a una rete di associazioni garanti nazionali, contrariamente ai regimi di transito comune e unionale (per informazioni sul regime TIR cfr. il paragrafo I.4.2.2 e la parte IX).

Il **regime basato sul carnet ATA** è simile a quello TIR ma è limitato a taluni tipi di merci (per informazioni sulla convenzione ATA cfr. il paragrafo I.4.2.3).

Il **regime del manifesto renano** si applica ai trasporti fluviali di merci non unionali sul Reno e sui suoi affluenti (per informazioni sul manifesto renano cfr. il paragrafo I.4.2.4).

Il **regime di circolazione NATO** si applica alle merci destinate alle forze NATO (per informazioni sul regime di circolazione NATO cfr. il paragrafo I.4.2.5).

Il **regime delle spedizioni postali** si applica alle merci spedite per posta (per informazioni sul regime della spedizione postale cfr. il paragrafo I.4.2.6).

Il regime di transito unionale esterno si applica anche quando merci unionali sono esportate in un paese terzo e trasportate all'interno del territorio doganale dell'Unione nell'ambito di un'operazione TIR o di un regime di transito, conformemente alla convenzione ATA o alla convenzione di Istanbul.

I.4.2.2. Regime TIR (Transports Internationaux Routiers)

*Articolo 226,
paragrafo 3,
lettera b), e
articolo 227,
paragrafo 2,
lettera b), CDU*

Il regime TIR è disciplinato principalmente dalla convenzione TIR del 1975, elaborata sotto gli auspici della Commissione economica della Nazioni Unite per l'Europa (UNECE). Attualmente conta 77 Parti contraenti, tra le quali l'UE e i suoi Stati membri.

La convenzione TIR consente la circolazione internazionale delle merci da uno o più uffici doganali di partenza verso uno o più uffici doganali di destinazione (fino a un **totale di quattro uffici di partenza e destinazione**), senza restrizioni al numero di paesi di transito.

Ai sensi della legislazione dell'Unione, il regime TIR può essere utilizzato nell'Unione esclusivamente per movimenti di transito che hanno origine o termine all'esterno dell'Unione, oppure effettuati tra due località dell'Unione passando per il territorio di un paese terzo.

La convenzione TIR si applica al trasporto su veicoli stradali, combinazione di veicoli e container, e permette di utilizzare il carnet TIR per tutti i modi di trasporto, a condizione che una parte del viaggio sia effettuata su strada.

La convenzione TIR contiene anche specifiche tecniche per la costruzione dei compartimenti di carico dei veicoli o dei container, allo scopo di evitare il contrabbando. Inoltre soltanto i trasportatori autorizzati dagli uffici doganali possono trasportare merci in regime TIR.

Per coprire i dazi e le imposte a rischio durante il viaggio, la convenzione TIR ha stabilito una catena di garanti gestita dall'Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU). Tra i compiti dell'IRU vi è anche la stampa e la distribuzione del carnet TIR, che funge sia da dichiarazione in dogana sia da prova di garanzia.

La vigilanza della convenzione TIR e della sua applicazione in tutte le Parti contraenti spetta al comitato amministrativo TIR, organismo intergovernativo in cui sono rappresentate tutte le Parti contraenti, e al relativo comitato esecutivo TIR (TIRExB), composto da nove membri eletti, appartenenti a nove Parti contraenti diverse.

Per maggiori informazioni sull'uso del regime TIR nell'Unione cfr. parte IX.

I.4.2.3. ATA (ammissione temporanea)

I.4.2.3.1. Contesto e legislazione

*Articolo 226,
paragrafo 3,
lettera c), e
articolo 227,
paragrafo 2,
lettera c), CDU*

Le basi giuridiche di questo regime sono la convenzione ATA e la convenzione sull'ammissione temporanea (conosciuta anche come «convenzione di Istanbul»).

La convenzione ATA del 1961 è tuttora in vigore e conta attualmente 63 Parti contraenti.

La convenzione di Istanbul, destinata originariamente a sostituire la convenzione ATA, è stata conclusa il 26 giugno 1990 a Istanbul sotto gli auspici del Consiglio di cooperazione doganale — attualmente denominato «Organizzazione mondiale delle dogane» (OMD). Essa è gestita da un comitato di amministrazione e conta attualmente 69 Parti contraenti.

Le norme sull'utilizzo del carnet ATA come documento di transito all'interno dell'Unione sono contenute negli articoli 283 e 284 dell'AE.

I.4.2.3.2. Descrizione del regime

Ai fini del carnet ATA, l'Unione è considerata come un territorio unico.

Formalità presso l'ufficio doganale di partenza

L'ufficio doganale di partenza o l'ufficio doganale di entrata nell'Unione deve:

- staccare il volet transito n. 1;
- compilare la casella «H» (lettere A-D);
- indicare nella casella «H» (lettera E) (per quanto possibile, utilizzando un timbro) il nome e l'indirizzo completi dell'ufficio doganale al quale il volet n. 2 deve essere rimandato.

Inoltre prima di restituire il carnet al titolare, lo stesso ufficio deve compilare e vistare lo sdoganamento per il transito (punti 1-7) della corrispondente matrice transito.

Formalità presso l'ufficio doganale di destinazione

L'ufficio doganale di destinazione o, secondo il caso, l'ufficio di uscita dall'Unione, deve:

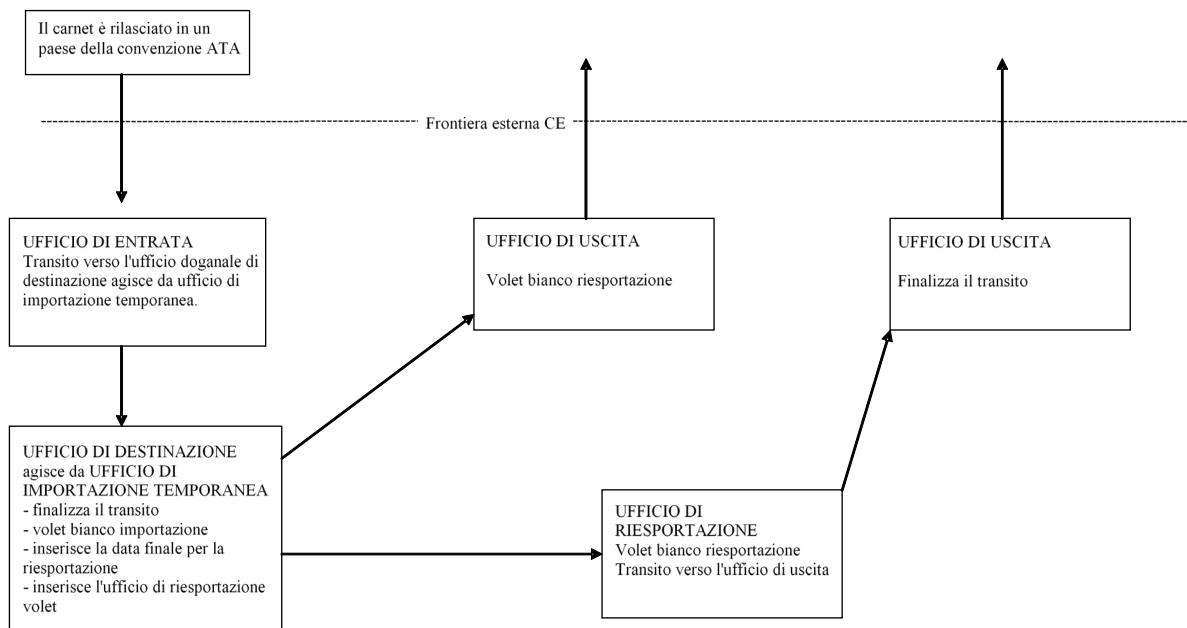
- staccare il volet transito n. 2;
- vistare la casella «H» (lettera F);
- apporre eventuali annotazioni sotto la lettera G;
- inviare senza indugio tale volet all'ufficio indicato nella casella «H» (lettera E).

Inoltre, prima di restituire il carnet al titolare, lo stesso ufficio deve compilare e vistare il certificato di scarico (punti 1-6) della matrice transito.

Procedura di ricerca

Tutte le richieste di informazioni sui carnet ATA sono gestite dagli uffici centrali designati in ogni Stato membro (cfr. https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-ata-temporary-admission_en).

Il diagramma seguente illustra schematicamente l'uso del carnet ATA come documento di transito per la circolazione delle merci attraverso o all'interno del territorio doganale dell'Unione in regime di carnet ATA.



I.4.2.4. Manifesto renano

I.4.2.4.1. Contesto e legislazione

*Articolo 226,
paragrafo 3,
lettera d), e
articolo 227,
paragrafo 2,
lettera d), CDU*

Le basi giuridiche di questo regime sono la convenzione di Mannheim del 17 ottobre 1868 e il protocollo adottato dalla Commissione centrale per la navigazione del Reno il 22 novembre 1963.

I.4.2.4.2. Descrizione del regime

Il regime del manifesto renano permette alle imbarcazioni che navigano sul Reno e sui suoi affluenti di attraversare le frontiere nazionali.

La convenzione di Mannheim concerne i seguenti paesi bagnati dal Reno: **Paesi Bassi, Belgio, Germania, Francia e Svizzera**. Ai fini della convenzione, questi paesi sono considerati come un territorio unico.

L'articolo 9 della convenzione stipula che una nave che naviga sul Reno senza caricare o scaricare merci nel territorio di questi paesi è autorizzata a proseguire il proprio viaggio senza controlli doganali.

Il regime del manifesto renano può essere utilizzato, se del caso, come documento di transito per il regime di transito unionale.

I.4.2.5. Trasporti NATO

I.4.2.5.1. Contesto e legislazione

*Articolo 226,
paragrafo 3,
lettera e), e
articolo 227,
paragrafo 2,
lettera e), CDU*

Le norme relative all'importazione, esportazione e transito di merci destinate alle forze NATO sono contenute nell'accordo tra le Parti aderenti all'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico sullo statuto delle loro forze armate, firmato a Londra il 19 giugno 1951.

Il documento utilizzato per il trasporto di tali merci è il **formulario NATO 302**. Tale formulario può essere usato unicamente quando le merci sono trasportate su mandato o comando delle forze NATO.

La legislazione dell'UE che prevede l'utilizzo del formulario NATO 302 come dichiarazione di transito per il regime di transito unionale è contenuta negli articoli 285-287 dell'AE.

I.4.2.5.2. Descrizione del regime

L'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico (NATO) conta 28 membri: Belgio, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Germania, Grecia, Spagna, Francia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia, Regno Unito, Canada, Repubblica ceca, Ungheria, Islanda, Norvegia, Polonia, Turchia, Albania, Croazia e Stati Uniti d'America.

L'autorità doganale di ciascuno dei summenzionati paesi designa per ogni unità NATO di stanza sul suo territorio, e d'intesa con questa, l'ufficio doganale (eventualmente un ufficio di coordinamento) incaricato di espletare le formalità e i controlli inerenti alle spedizioni effettuate da o per conto di ciascuna unità NATO.

Ciascun ufficio doganale così designato nello Stato membro di partenza deve fornire all'unità o alle unità NATO sotto la sua giurisdizione i formulari 302 da utilizzare come dichiarazioni di transito:

- preautenticati con l'apposizione del timbro e della firma dell'ufficio doganale;

- numerati in una serie continua;
- recanti l'indirizzo completo del suddetto ufficio (per il rinvio dei formulari 302).

L'ufficio doganale deve annotare la quantità e i numeri d'ordine di tutti i formulari 302 preautenticati rilasciati alle unità NATO.

Ogni spedizione deve viaggiare con un formulario 302 preautenticato.

Al più tardi al momento della spedizione, l'autorità competente della NATO deve:

- presentare i dati del formulario 302 in formato elettronico all'ufficio doganale di partenza o di entrata; oppure
- completare il formulario 302 cartaceo aggiungendo una dichiarazione attestante che le merci sono trasportate sotto il suo controllo, e autenticare la dichiarazione con firma, timbro e data.

Se il formulario 302 è presentato su carta, dev'essere immediatamente consegnata una copia del formulario compilato e firmato all'ufficio doganale designato incaricato di espletare le formalità e i controlli inerenti alle forze NATO che hanno spedito le merci o per conto delle quali le merci sono spedite.

Le altre copie del formulario 302 accompagnano le merci fino alle forze NATO del luogo di destinazione, dove queste ultime firmano e timbrano i formulari.

All'arrivo delle merci, due copie del formulario sono consegnate all'ufficio doganale designato, che ne conserva una copia, timbra e restituisce la seconda all'ufficio doganale incaricato di espletare le formalità e i controlli NATO (menzionato sopra). L'indirizzo è quello indicato nel formulario 302.

Si tenga tuttavia presente che se le merci che circolano a fronte del formulario 302 sono trasportate interamente o in parte utilizzando la procedura cartacea applicabile alle merci trasportate per ferrovia, l'operazione effettuata a fronte del formulario 302 è sospesa per tale parte del viaggio.

I.4.2.6. Colli postali

I.4.2.6.1. Contesto e legislazione

*Articolo 226,
paragrafo 3,
lettera f), e
articolo 227,
paragrafo 2,
lettera f), CDU*

Il principio della libertà di transito è stabilito all'articolo 1 della costituzione dell'UPU (1964) e all'articolo 4 della convenzione UPU (2008).

Tale principio impone a ogni operatore postale l'obbligo di trasmettere per la via più rapida e il mezzo più sicuro gli elementi che gli sono trasferiti da un altro operatore postale.

In questo modo monopoli postali nazionali sono preservati ma l'operatore postale nazionale è tenuto a trasmettere tutti gli articoli che gli sono consegnati da un operatore postale di un altro paese UPU.

Il regime di transito nell'ambito del sistema postale è aperto ai titolari di diritti UPU, detto «operatore designato», nel prosieguo «operatore postale designato» ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾. Spetta alla legislazione postale nazionale designare l'operatore postale.

Quando la posta in transito, invece di essere consegnata all'operatore postale designato del paese di transito, è trasportata attraverso tale paese da un operatore privato, si applicano le normali procedure doganali.

Ai fini del transito postale, il territorio doganale dell'Unione si considera un territorio unico. Un operatore postale designato di uno Stato membro può quindi avvalersi del regime di transito postale per trasportare merci in tutto il territorio doganale dell'Unione.

Ne consegue che tale operatore può — senza averne l'obbligo — consegnare la spedizione all'operatore postale designato dello Stato membro di transito.

Un operatore postale designato può stabilire i mezzi di trasporto delle merci attraverso le frontiere nazionali all'interno dell'UE.

I subappaltatori dovrebbero essere in grado di fornire servizi di trasporto a un operatore postale designato, a condizione che tale operatore sia correttamente identificato, ad esempio nel documento di trasporto.

⁽⁶⁾ Il 24 marzo 2021.

⁽⁷⁾ «Operatore postale designato»: un operatore stabilito in uno Stato membro e da questo autorizzato a fornire i servizi internazionali disciplinati dalla convenzione dell'Unione postale universale attualmente in vigore.

I.4.2.6.2. Descrizione del regime

*Articoli 288-290
AE*

Le norme del regime di transito per le merci trasportate in regime postale sono contenute negli articoli 288-290 AE.

Per le merci non unionali spedite per posta (compresi i pacchi postali) da un punto a un altro del territorio doganale dell'Unione in regime di transito esterno, il collo e tutti i documenti di accompagnamento devono recare un'etichetta gialla (allegato 72-01 AE).

Se un collo, un sacco o un container postale contengono più di un articolo, si deve comunque apporre una sola etichetta gialla sull'imballaggio esterno.

In mancanza dell'etichetta gialla o di un'altra prova della posizione non unionale delle merci, queste sono trattate come merci unionali.

Se una spedizione contiene merci sia unionali sia non unionali, la prova della posizione doganale (T2L) delle merci unionali (o un riferimento all'MRN di tale mezzo di prova) deve essere inviata separatamente all'operatore postale di destinazione (o essere acclusa alla spedizione).

Se tale **prova è stata inviata separatamente** all'operatore postale di destinazione, quest'ultimo deve presentarla all'ufficio doganale di destinazione insieme alla spedizione.

Se la **prova o il relativo MRN sono acclusi alla spedizione**, ciò dovrebbe essere chiaramente indicato all'esterno del collo. Il documento T2L può essere ottenuto anche a posteriori.

L'etichetta gialla deve essere apposta sull'esterno del collo e sul bollettino di spedizione. Per i colli postali CN22/CN23 l'etichetta gialla deve essere apposta anche sulla dichiarazione in dogana.

Se merci unionali sono fatte circolare verso, da o tra territori fiscali speciali in regime di transito interno, la spedizione postale e tutti i documenti di accompagnamento devono essere muniti di un'etichetta di cui all'allegato 72-02 dell'AE.

Se merci unionali sono fatte circolare in regime di transito interno dal territorio doganale dell'Unione verso un paese di transito comune per essere instradate verso il territorio doganale

dell'Unione, esse devono essere corredate della prova della loro posizione doganale di merci unionali mediante uno dei mezzi elencati all'articolo 199 AE.

Tale prova deve essere presentata a un ufficio doganale quando le merci sono reintrodotte nel territorio doganale dell'Unione.

In alternativa, è altamente raccomandata l'applicazione del regime di transito unionale al fine di evitare che tali merci unionali subiscano ritardi quando attraversano le frontiere. Il regime di transito comune non si applica tuttavia alle spedizioni postali (cfr. appendice 1, articolo 2, convenzione). Pertanto il regime di transito unionale sarà sospeso durante l'attraversamento dei paesi di transito comune.

I.5. Eccezioni (promemoria)

I.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

I.7. Sezione riservata alla dogana

I.8. Allegati

I.8.1. Norme e principi relativi all'adozione della legislazione sul transito unionale

L'ultima versione del regolamento interno del comitato del codice doganale e del gruppo di esperti è disponibile all'indirizzo:

<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=23818&no=1&lang=it>

REGOLAMENTO INTERNO DEL GRUPPO DI ESPERTI DOGANALI

IL GRUPPO DI ESPERTI DOGANALI,

visto il codice doganale dell'Unione (CDU) e il regolamento di esecuzione del CDU (in particolare l'articolo 211, paragrafo 6, CDU e l'articolo 259 del regolamento di esecuzione del CDU),

visto il mandato del gruppo di esperti doganali,

visto il modello di regolamento interno dei gruppi di esperti,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE REGOLAMENTO INTERNO:

Articolo 1

Rappresentanza

1. Ogni Stato membro è considerato un membro del gruppo di esperti doganali (in appresso «il gruppo»). Ciascun membro del gruppo decide la composizione della propria delegazione, tenendo conto delle competenze richieste, e ne informa il presidente.
2. Entro la data indicata nell'invito e comunque non oltre cinque giorni di calendario prima della data di una riunione del gruppo, le autorità degli Stati membri comunicano alla Commissione:
 - a) la composizione di ciascuna delegazione, tranne se questa è già nota al presidente;
 - b) l'assenza di una delegazione a una riunione.
3. La delegazione di un membro può garantire eventualmente la rappresentanza di un solo altro membro. Il membro che si fa rappresentare ne informa per iscritto il presidente prima della riunione oppure, in caso di mandato permanente, precedentemente alla prima riunione in cui è valido il mandato.

Un mandato di rappresentanza di un altro membro può configurarsi come segue:

- a) un membro può conferire un mandato permanente, valido fino a nuova comunicazione, a un altro membro che lo rappresenterà nelle discussioni di tutte le riunioni e per tutti gli argomenti all'ordine del giorno di tali riunioni;
- b) un membro può conferire a un altro membro un singolo mandato di rappresentanza per una specifica riunione e per tutti gli argomenti all'ordine del giorno di tale riunione; oppure
- c) un membro può conferire a un altro membro un singolo mandato di rappresentanza per uno o più argomenti specifici all'ordine del giorno di una determinata riunione.

Articolo 2

Segreteria

La Commissione provvede alla segreteria del gruppo e di qualsiasi sezione o sottogruppo creati ai sensi dell'articolo 6.

Articolo 3

Convocazione

1. Le riunioni del gruppo sono convocate dal presidente, su iniziativa di quest'ultimo o su richiesta della maggioranza assoluta dei membri, previa approvazione del presidente.
2. Riunioni congiunte di sezioni del gruppo, o del gruppo con altri gruppi di esperti, possono essere convocate per discutere questioni che rientrano nelle rispettive aree di responsabilità.

Articolo 4

Ordine del giorno

1. La segreteria redige l'ordine del giorno sotto la responsabilità del presidente e lo trasmette ai membri del gruppo.
2. L'ordine del giorno è adottato dal gruppo all'inizio della riunione.
3. L'ordine del giorno distingue tra:
 - a) progetti di atti delegati per la consultazione;
 - b) l'esame delle condizioni economiche in relazione a una domanda o un'autorizzazione per un regime speciale ai sensi dell'articolo 211, paragrafo 6, CDU, e in conformità dell'articolo 259 del regolamento di esecuzione del CDU;
 - c) altre questioni sottoposte al gruppo per informazione o semplice scambio di opinioni, su iniziativa del presidente o su richiesta scritta di un membro del gruppo.

Articolo 5

Documentazione da trasmettere ai membri del gruppo

1. La segreteria presenta ai membri del gruppo, al più tardi 14 giorni di calendario prima della data della riunione, l'invito alla riunione, il progetto di ordine del giorno e l'atto delegato o la domanda o l'autorizzazione per un regime speciale su cui il gruppo è consultato.
2. La segreteria presenta ai membri del gruppo altri documenti relativi alla riunione, per quanto possibile entro lo stesso termine.
3. In casi urgenti o eccezionali, i termini per la trasmissione della documentazione di cui ai paragrafi 1 e 2 possono essere ridotti a cinque giorni di calendario prima della data della riunione.

Articolo 6

Sezioni e sottogruppi

1. Il gruppo è composto dalle sezioni seguenti:
 - ☐ normativa doganale generale;
 - ☐ integrazione e armonizzazione — modello di dati doganali dell'UE;
 - ☐ operatore economico autorizzato;

- ☐ controlli doganali e gestione dei rischi;
 - ☐ nomenclatura tariffaria e statistica;
 - ☐ misure tariffarie;
 - ☐ franchigie;
 - ☐ origine;
 - ☐ valutazione in dogana;
 - ☐ obbligazione doganale e garanzie;
 - ☐ formalità all'importazione e all'esportazione;
 - ☐ posizione doganale e transito;
 - ☐ convenzione TIR e altre convenzioni doganali UNECE;
 - ☐ regimi speciali diversi dal transito;
 - ☐ applicazione dei diritti di proprietà intellettuale;
 - ☐ questioni doganali internazionali.
2. La sezione Normativa doganale generale mantiene la struttura generale e la coerenza della normativa doganale.
 3. Le consultazioni in una materia che rientra nell'ambito di applicazione di due o più sezioni hanno luogo nella sezione Normativa doganale generale, tenendo conto delle conclusioni raggiunte nelle rispettive sezioni.
 4. In casi debitamente giustificati e su proposta del presidente, nei casi di cui al paragrafo 3, la sezione Normativa doganale generale può decidere, conformemente all'articolo 7, che la consultazione abbia luogo in una sezione diversa da quella della Normativa doganale generale.
 5. Oltre alle sezioni, il presidente può, dopo aver consultato il gruppo, istituire dei sottogruppi ad hoc per esaminare determinate questioni sulla base di mandati specifici; tali sottogruppi sono sciolti una volta espletato il loro mandato.
 6. Ai fini del presente regolamento interno e salvo altrimenti disposto, ogni riferimento al «gruppo» comprende qualsiasi sezione o sottogruppo competente.

Articolo 7

Conclusioni del gruppo

1. Per quanto possibile, il gruppo deve raggiungere conclusioni per consenso.
2. In assenza di consenso, e se il presidente chiede al gruppo di votare, le conclusioni del gruppo sono adottate a maggioranza assoluta dei membri. I membri hanno il diritto di far allegare alla relazione della riunione un documento che riassume le motivazioni della loro posizione.

Articolo 8

Consulenza del gruppo sul rispetto delle condizioni economiche

Se, ai sensi dell'articolo 211, paragrafo 6, CDU e dell'articolo 259 del regolamento di esecuzione del CDU, si chiede al gruppo di fornire alla Commissione un parere sul rispetto delle condizioni economiche in relazione a una domanda o un'autorizzazione per un regime speciale, si applicano le norme specifiche seguenti:

- a) il gruppo sarà invitato a fornire un parere alla Commissione solo dopo aver verificato che tutte le altre condizioni pertinenti (esclusa la costituzione di una garanzia) per la concessione dell'autorizzazione sono soddisfatte e, se del caso, sia i membri sia la Commissione hanno effettuato tutte le altre consultazioni necessarie sulla domanda, in particolare quelle relative alle misure antidumping o compensative;
- b) prima della votazione, il gruppo esprime il suo parere preliminare/indicativo sulla domanda o sull'autorizzazione. Se il parere è che le condizioni economiche non sono rispettate, il membro competente comunica al richiedente o al titolare dell'autorizzazione i motivi in base ai quali il gruppo ha espresso tale parere;
- c) se il gruppo non raggiunge il consenso, i membri votano sulla domanda o sull'autorizzazione;
- d) il parere del gruppo è che le condizioni economiche sono rispettate se un numero più elevato di membri presenti (o rappresentati) vota a favore della domanda o dell'autorizzazione rispetto al numero di membri presenti (o rappresentati) che esprime voto contrario. In tutti gli altri casi, il parere del gruppo è che le condizioni economiche non sono rispettate o non sono più rispettate. Le astensioni non sono prese in considerazione;
- e) i membri che esprimono voto contrario motivano la loro posizione;
- f) se un membro non ha concluso la propria procedura di consultazione interna e non può quindi esprimere un parere sulla domanda o sull'autorizzazione nel corso della riunione, può, con il consenso del presidente, esprimere il proprio parere per iscritto entro 14 giorni dalla riunione. Se il presidente non consente un parere scritto, il membro

interessato ha la possibilità di votare durante la riunione del gruppo o di astenersi dal voto.

Articolo 9

Rapporti con il Parlamento europeo e il Consiglio

1. La Commissione fornisce al Parlamento e al Consiglio la stessa documentazione sulla preparazione e sull'attuazione della normativa doganale dell'Unione che invia ai membri per le riunioni. Tale documentazione include gli strumenti giuridici non vincolanti e gli atti delegati. Esperti del Parlamento europeo e del Consiglio hanno accesso alla riunione del gruppo.
2. La condivisione e l'accesso alle informazioni riservate sono disciplinati dall'allegato II dell'accordo quadro sulle relazioni tra il Parlamento europeo e la Commissione europea.
3. Nel preparare e redigere gli atti delegati, la Commissione garantisce che i progetti di atti siano inviati al Parlamento europeo e al Consiglio in tempo utile e simultaneamente.

Articolo 10

Paesi terzi ed esperti

1. Il presidente invita, ad hoc, in veste di osservatori:
 - a) i rappresentanti della Turchia a partecipare alle riunioni del gruppo su questioni riguardanti la decisione n. 1/95 del Consiglio di associazione CE-Turchia, del 22 dicembre 1995, relativa all'attuazione della fase finale dell'unione doganale;
 - b) i rappresentanti di Andorra a partecipare alle riunioni del gruppo su questioni riguardanti la decisione n. 1/2003 del Comitato misto CE-Andorra, del 3 settembre 2003, relativa alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie al buon funzionamento dell'unione doganale;
 - c) i rappresentanti della Svizzera a partecipare alle riunioni del gruppo su questioni riguardanti l'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera riguardante la semplificazione dei controlli e delle formalità nei trasporti di merci e le misure doganali di sicurezza, sottoscritto a Bruxelles il 25 giugno 2009;
 - d) i rappresentanti della Norvegia a partecipare alle riunioni del gruppo su questioni riguardanti l'accordo SEE sulla semplificazione dei controlli e delle formalità nei trasporti di merci, modificato dalla decisione n. 76/2009 del Comitato misto SEE;
 - e) i rappresentanti dei paesi in via di adesione a partecipare alle riunioni del gruppo a decorrere dalla data della firma del trattato di adesione.

3. Il presidente può decidere di invitare altre parti a partecipare ai lavori del gruppo o delle sezioni — in particolare rappresentanti di altri terzi — o esperti esterni al gruppo che hanno competenze specifiche su un argomento all'ordine del giorno. Questo può avvenire su iniziativa del presidente o su richiesta di un membro del gruppo.

Nell'invito alla riunione il presidente comunica ai membri del gruppo quali sono le parti invitate. La partecipazione di tali parti può essere impedita se la maggioranza assoluta dei componenti del gruppo si oppone, al più tardi entro la data indicata nell'invito.

Articolo 11

Procedura scritta

1. All'occorrenza, il gruppo può essere consultato attraverso una procedura scritta. A tal fine, la segreteria invia ai membri del gruppo, entro i termini indicati all'articolo 5, il documento o i documenti sui quali il gruppo è consultato.
2. Tuttavia se la maggioranza assoluta dei membri del gruppo chiede che la questione sia esaminata nel corso di una riunione del gruppo, la procedura scritta è chiusa senza esito e il presidente convoca una riunione al più presto.
3. Il presidente comunica l'esito della procedura scritta ai membri del gruppo, non oltre 14 giorni di calendario dopo la scadenza del termine per votare.

Articolo 12

Verbali delle riunioni

1. Il verbale della discussione di ogni punto dell'ordine del giorno e le conclusioni formulate dal gruppo, conformemente all'articolo 8, sono significativi e completi. Essi sono redatti dalla segreteria sotto la responsabilità del presidente.
2. Il verbale è presentato ai membri non appena possibile, e al più tardi cinque giorni di calendario prima della riunione successiva della stessa sezione.
3. I membri del gruppo possono richiedere rettifiche al verbale.

Articolo 13

Elenco delle presenze

Ad ogni riunione la segreteria redige, sotto la responsabilità del presidente, un elenco delle presenze indicante, se del caso, le autorità, le organizzazioni o gli enti a cui appartengono i partecipanti.

Articolo 14

Conflitti di interessi

In caso di conflitto di interessi in relazione a un esperto esterno invitato in veste di esperto indipendente a una riunione ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, il presidente adotta tutte le misure appropriate, nel rispetto delle norme generali della Commissione sui gruppi di esperti.

Articolo 15

Corrispondenza

1. La corrispondenza relativa al gruppo è indirizzata alla Commissione, all'attenzione del presidente del gruppo.
2. La corrispondenza per i membri del gruppo è inviata all'indirizzo o agli indirizzi e-mail che essi forniscono a tal fine e che possono includere le rappresentanze permanenti degli Stati membri.

Articolo 16

Accesso ai documenti

Le domande di accesso ai documenti in possesso del gruppo di esperti sono trattate conformemente al regolamento (CE) n. 1049/2001 e alle relative disposizioni di attuazione.

Articolo 17

Deliberazioni

D'intesa con il presidente, il gruppo può decidere, a maggioranza assoluta dei suoi membri, di rendere pubbliche le sue deliberazioni.

Articolo 18

Protezione dei dati personali

Ogni trattamento dei dati personali ai fini del presente regolamento interno avviene in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001.

Articolo 19

Domanda

Il presente regolamento interno si applica a decorrere dalla data di adozione da parte del gruppo.

I.8.2. Norme e principi relativi all'adozione della legislazione sul transito comune

Comitati congiunti e gruppi di lavoro UE-paesi di transito comune sul transito comune e sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci

Disposizioni dei comitati congiunti UE-paesi di transito comune sul transito comune e sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci che introducono i rispettivi regolamenti interni e istituiscono un gruppo di lavoro

IL COMITATO CONGIUNTO UE-PAESI DI TRANSITO COMUNE sul transito comune («COMITATO CONGIUNTO sul transito comune»),

vista la convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito, in particolare l'articolo 14, paragrafi 4 e 5,

e

IL COMITATO CONGIUNTO UE-PAESI DI TRANSITO COMUNE sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci («COMITATO CONGIUNTO sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci»),

vista la convenzione del 20 maggio 1987 relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci, in particolare l'articolo 10, paragrafi 4 e 5,

HANNO ADOTTATO LE SEGUENTI DISPOSIZIONI:

Capo I

Comitato misto

Articolo 1

La presidenza del comitato congiunto è esercitata a turno, per un anno civile, da un rappresentante della Commissione europea e da un rappresentante di uno dei paesi EFTA.

Articolo 2

I lavori della segreteria del comitato congiunto sono svolti a turno da un rappresentante della Commissione europea e da un rappresentante del paese EFTA che esercita la presidenza.

Articolo 3

Il presidente del comitato congiunto fissa, ricevuto l'accordo delle parti, la data e il luogo delle riunioni.

Articolo 4

Prima di ciascuna riunione il presidente è informato della composizione di ciascuna delegazione.

Articolo 5

Salvo decisione contraria, le riunioni del comitato congiunto non sono pubbliche. Il comitato congiunto può, in funzione dei temi trattati, invitare qualsiasi persona o organizzazione interessata a tali temi.

Articolo 5 bis

1. Qualora il comitato congiunto abbia stabilito che un paese terzo sia invitato ad aderire alle convenzioni, quest'ultimo può essere rappresentato da osservatori in seno al comitato congiunto, ai sottocomitati e ai gruppi di lavoro in conformità, rispettivamente, dell'articolo 15, paragrafo 6, della convenzione relativa ad un regime comune di transito e dell'articolo 10, paragrafo 6, della convenzione sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci.
2. Il comitato congiunto può invitare altri paesi terzi a essere rappresentati da osservatori informali in seno al comitato congiunto, ai sottocomitati e/o ai gruppi di lavoro, rispettivamente, entro la data di cui all'articolo 15, paragrafo 6, della convenzione relativa ad un regime comune di transito e all'articolo 10, paragrafo 6, della convenzione sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci.

Tale invito è fatto per iscritto dal presidente e può essere limitato a un periodo determinato, a gruppi o punti particolari dell'ordine del giorno. Può essere ritirato in qualsiasi momento.

Articolo 6

Le decisioni e le raccomandazioni del comitato congiunto relative a problemi urgenti possono essere prese mediante procedura scritta.

Articolo 7

Tutte le comunicazioni del presidente e delle Parti contraenti, in conformità del presente regolamento interno, sono trasmesse alle parti e alla segreteria del comitato congiunto.

Articolo 8

1. Il presidente stabilisce l'ordine del giorno provvisorio di ogni riunione. Tale ordine del giorno è trasmesso alle Parti contraenti non oltre 15 giorni prima dell'inizio della riunione.
2. L'ordine del giorno provvisorio comprende i punti che il presidente ha chiesto di inserirvi, purché tale richiesta pervenga al più tardi 21 giorni prima dell'inizio della riunione e la relativa documentazione sia inviata al più tardi alla data di spedizione dell'ordine del giorno provvisorio.
3. Il comitato misto adotta l'ordine del giorno all'inizio di ogni riunione. L'iscrizione all'ordine del giorno di punti diversi da quelli che vi figurano è consentita.
4. Il presidente può ridurre, in accordo con le Parti contraenti, i termini di cui ai paragrafi 1 e 2 per tener conto di eventuali necessità.

Articolo 9

Il comitato congiunto istituito dalla convenzione relativa ad un regime comune di transito può riunirsi con il comitato congiunto istituito dalla convenzione relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci.

Articolo 10

1. La segreteria del comitato congiunto redige un resoconto di ogni riunione, comprendente, in particolare, le conclusioni raggiunte dal comitato congiunto.
2. Dopo essere stato approvato dal comitato congiunto, il resoconto è firmato dal presidente e dalla segreteria del comitato congiunto e conservato negli archivi della Commissione europea.
3. Una copia del resoconto è trasmessa alle parti contraenti.

Articolo 11

Gli atti adottati dal comitato congiunto sono firmati dal presidente.

Articolo 12

Le raccomandazioni e le decisioni formulate dal comitato congiunto in conformità dell'articolo 15 della convenzione relativa ad un regime comune di transito e dell'articolo 11 della convenzione sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci sono rispettivamente intitolate «raccomandazioni» o «decisioni», seguite da un numero d'ordine e da un riferimento al loro tema.

Articolo 13

1. Le raccomandazioni e le decisioni formulate dal comitato congiunto ai sensi dell'articolo 15 della convenzione relativa ad un regime comune di transito e dell'articolo 11 della convenzione sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci sono rispettivamente suddivise in articoli. Di norma, le decisioni includono una disposizione che fissa la data della loro entrata in vigore.
2. Le raccomandazioni e le decisioni di cui al primo paragrafo si concludono con la formula «Fatto a (data)»; tale data è quella in cui dette raccomandazioni e decisioni sono state adottate dal rispettivo comitato congiunto.
3. Le raccomandazioni e le decisioni di cui al primo paragrafo sono comunicate ai destinatari di cui all'articolo 7.

Articolo 14

Ciascuna Parte sostiene le spese connesse alla partecipazione alle riunioni del comitato congiunto, sia per quanto riguarda il costo di personale, viaggio e soggiorno, sia per quanto riguarda le spese postali e di telecomunicazioni.

Articolo 15

1. Le spese di interpretazione durante le riunioni e di traduzione dei documenti — da e verso le lingue ufficiali dell'UE — sono a carico dell'Unione europea.
2. Se un paese di transito comune utilizza una lingua non ufficiale dell'Unione europea, detto paese sostiene le spese di interpretazione o di traduzione in una lingua ufficiale dell'Unione europea.
3. Le spese pratiche relative all'organizzazione delle riunioni sono sostenute dalla Parte contraente che esercita la presidenza, in conformità dell'articolo 1.

Articolo 16

Fatte salve altre disposizioni applicabili in materia, i lavori del comitato congiunto sono riservati.

Capo II

Gruppo di lavoro

Articolo 17

È istituito un gruppo di lavoro per assistere il comitato congiunto nell'esercizio delle sue funzioni e in seno al quale sono rappresentate tutte le parti contraenti della rispettiva convenzione.

Articolo 18

La presidenza e la segreteria del gruppo di lavoro sono assunte dalla Commissione europea.

Articolo 19

Gli articoli da 3 a 5, da 7 a 10 e da 14 a 16 si applicano al gruppo di lavoro *mutatis mutandis*.

Adottato dai comitati congiunti UE-paesi di transito comune sul transito comune e sulla semplificazione delle formalità negli scambi di merci il 5 dicembre 2017 a Oslo.

PARTE II – POSIZIONE DELLE MERCI

II.1. Introduzione

La parte II tratta del concetto di posizione delle merci, di come e quando sia necessario provare la posizione doganale delle merci unionali e dell’impatto della posizione sui regimi di transito.

Il paragrafo II.2 contiene gli elementi teorici generali e la normativa sulla posizione doganale delle merci.

Il paragrafo II.3 descrive in dettaglio i mezzi comuni utilizzati per dimostrare la posizione doganale delle merci unionali.

Il paragrafo II.4 riguarda i movimenti di merci unionali che non richiedono la prova della posizione unionale.

Il paragrafo II.5 fornisce dettagli su come dimostrare la posizione doganale dei prodotti unionali della pesca marittima.

Il paragrafo II.6 è riservato alle indicazioni nazionali specifiche.

Il paragrafo II.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo II.8 contiene gli allegati della parte II.

II.2. Elementi teorici generali e normativa

II.2.1. Posizione doganale delle merci unionali

II.2.1.1. Merci unionali

*Articolo 5,
paragrafo 23, CDU
Articolo 2,
convenzione*

Le merci unionali sono merci:

1. **interamente ottenute nel territorio doganale dell'Unione;**
oppure
2. introdotte nel territorio doganale dell'Unione da paesi o territori non facenti parte di tale territorio e **immesse in libera pratica;**
oppure
3. **ottenute o prodotte nel territorio doganale dell'Unione** unicamente da merci introdotte da paesi o territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione e immesse in libera pratica oppure da una combinazione di tali merci con merci interamente ottenute nel territorio doganale dell'Unione.

*Articolo 153,
paragrafo 3, CDU*

Se le merci sono interamente ottenute da merci vincolate al regime di transito esterno, non hanno una posizione unionale. Ciò avviene, ad esempio, nel caso degli animali, i cui neonati sono considerati merci non unionali.

II.2.1.2. Merci non unionali

*Articolo 5,
paragrafo 24, CDU*

Le merci non unionali sono merci diverse da quelle di cui sopra o che hanno perso la posizione doganale di merci unionali.

*Articolo 154 CDU
Articolo 2,
paragrafo 3,
lettera a),
convenzione*

Le merci unionali perdono la loro posizione quando:

- sono fatte uscire dal territorio doganale dell'Unione, a eccezione dei casi specificati nel paragrafo II.2.2;
- sono vincolate al regime di transito esterno, di zona franca, di deposito doganale o di perfezionamento attivo; oppure
- sono vincolate al regime dell'uso finale e successivamente sono abbandonate allo Stato o sono distrutte e restano i residui.

II.2.1.3. Quale regime di transito?

Sulla base di questa distinzione circa la posizione doganale, le merci presentate per il transito sono vincolate al regime T1 o T2/T2F.

Cfr. anche i paragrafi I.4.1.2.1 e I.4.1.2.2 per ulteriori chiarimenti sull'utilizzo di questi codici.

*Articolo 227,
paragrafo 1, CDU*

I regimi di transito T2 possono avere luogo solo quando è coinvolto un paese terzo. Se le merci unionali lasciano temporaneamente il territorio doganale dell'Unione e nessun paese terzo è coinvolto in tale movimento, le merci in questione possono essere trasportate, in alternativa, ai sensi delle disposizioni che disciplinano la posizione delle merci unionali, come descritto di seguito nel paragrafo II.2.2.

II.2.2. Trasporto di merci unionali

*Articolo 154,
lettera a), CDU e
articolo 119,
paragrafi 2 e 3, AD*

Quando nel trasporto di merci unionali da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione, tali merci sono temporaneamente trasportate al di fuori di tale territorio, esse perdono la loro posizione unionale dal momento in cui lasciano il territorio doganale dell'Unione. In casi specifici, tuttavia, tali merci unionali possono uscire temporaneamente dal territorio doganale dell'Unione senza che muti la loro posizione di merci unionali. Si distinguono tre possibili scenari:

1. in un regime doganale;
2. senza un regime doganale, ma con la prova della posizione unionale;
3. senza l'applicazione di un regime doganale e senza la presentazione della prova della posizione unionale.

Queste tre possibilità sono illustrate più dettagliatamente nei prossimi paragrafi.

II.2.2.1. In un regime doganale

Le merci unionali possono **circolare** da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione e **uscire temporaneamente** da tale territorio quando sono vincolate **al regime di transito interno**.

*Articolo 155,
paragrafo 1, CDU*

Quando il regime di transito interno si svolge in una delle circostanze seguenti, le merci conservano la loro posizione doganale di merci unionali solo se tale posizione è determinata a certe condizioni e nei modi stabiliti dalla normativa doganale:

- conformemente alla convenzione TIR;
- conformemente alla convenzione ATA/convenzione di Istanbul;
- in regime di manifesto renano;
- a fronte del formulario 302;
- in regime postale, conformemente agli atti dell'UPU.

Cfr. anche: paragrafi II.2.3.4.2 e II.3.2.5.

*Articolo 154,
lettera b), CDU*

Si tenga presente che se le merci unionali sono vincolate al regime di transito esterno (T1) invece che al regime di transito interno (T2), perdono la loro posizione unionale e sono trattate come merci non unionali.

I dettagli sull'applicazione dei regimi di transito sono descritti in tutte le altre parti del presente manuale.

III.2.2.2. Senza un regime doganale, ma con la prova della posizione unionale

*Articolo 119,
paragrafo 3, AD*

Le merci unionali possono **circolare** da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione e **temporaneamente fuori** di tale territorio **senza** essere soggette a un **regime doganale** e senza che muti la loro posizione doganale, **se** la loro **posizione** doganale di merci unionali è **dimostrata** nei casi specifici seguenti:

- hanno lasciato temporaneamente il territorio per via aerea o marittima;
- sono trasportate con un documento di trasporto unico rilasciato in uno Stato membro e non sono trasbordate fuori dal territorio dell'Unione;
- sono trasbordate al di fuori del territorio doganale dell'Unione su un mezzo di trasporto diverso da quello a bordo del quale erano state inizialmente caricate, con il rilascio di un nuovo documento di trasporto che copre il trasporto dal territorio situato al di fuori dell'Unione, purché il nuovo documento sia accompagnato da una copia del documento di trasporto unico originale;
- sono veicoli stradali a motore immatricolati in uno Stato membro;
- se imballaggi, palette e altri materiali simili, esclusi i container, appartenenti a una persona stabilita nell'Unione, sono utilizzati per trasportare merci che hanno lasciato temporaneamente il territorio; oppure
- sono merci contenute nei bagagli trasportati da passeggeri e non sono destinate a uso commerciale.

II.2.2.3. Senza l'applicazione di un regime doganale e senza la presentazione della prova della posizione unionale

*Articolo 119,
paragrafo 2, AD*

Le merci unionali possono **circolare** da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione e **temporaneamente fuori** di tale

territorio **senza** essere soggette a un **regime doganale** e **senza** che muti la loro **posizione doganale**, nei casi specifici seguenti:

- sono trasportate per via aerea e sono imbarcate o trasbordate in un aeroporto dell'UE a destinazione di un altro aeroporto dell'UE con un documento di trasporto unico rilasciato in uno Stato membro (cfr. paragrafo II.4.1);
- sono trasportate via mare su una nave destinata al servizio regolare di trasporto marittimo (RSS) e spedite tra due porti dell'UE (cfr. paragrafo II.4.2); oppure
- sono trasportate per ferrovia e attraverso una Parte contraente della convenzione con un documento di trasporto unico rilasciato in uno Stato membro e previsto da un accordo internazionale (cfr. parte VI.3.5).

II.2.3. Prova della posizione doganale di merci unionali

II.2.3.1. Presunzione di posizione doganale di merci unionali

*Articolo 153,
paragrafo 1, CDU*

In generale si considera che tutte le merci presenti nel territorio doganale dell'Unione abbiano la posizione doganale di merci unionali, tranne quando sia stabilito che non sono merci unionali.

Tuttavia nonostante questa norma generale, in talune circostanze, come descritto nel prossimo paragrafo, non si applica la presunzione di posizione doganale di merci unionali e la posizione doganale delle merci deve essere dimostrata.

II.2.3.2. Obbligo di dimostrare la posizione doganale di merci unionali

*Articolo 119,
paragrafo 1, AD*

La presunzione di posizione doganale di merci unionali non si applica:

- se le merci sono introdotte nel territorio doganale dell'Unione e sono ancora sotto vigilanza doganale, e le autorità ne devono ancora determinare la posizione doganale;
- se le merci sono in custodia temporanea;
- se le merci sono vincolate a uno dei regimi speciali, ad eccezione del transito interno, del perfezionamento passivo e dell'uso finale;
- se i prodotti della pesca marittima catturati da una nave da pesca dell'Unione al di fuori del territorio doganale dell'Unione, in acque diverse dalle acque territoriali di un paese terzo, vale a dire in acque internazionali, sono introdotti nel territorio doganale dell'Unione;

- se le merci ottenute a partire da prodotti di cui sopra a bordo di tale nave o di una nave officina dell'Unione, nella produzione delle quali possono essere stati utilizzati altri prodotti aventi la posizione doganale di merci unionali, sono introdotte nel territorio doganale dell'Unione; oppure
- se i prodotti della pesca marittima e altri prodotti sono estratti o catturati da navi battenti bandiera di un paese terzo all'interno del territorio doganale dell'Unione.

*Articolo 2,
paragrafo 2,
appendice III,
convenzione*

Le merci la cui posizione doganale di merci unionali non possa, come indicato sopra, essere provata saranno trattate come merci non unionali.

II.2.3.3. Deroga alla dimostrazione della posizione doganale di merci unionali

Ciononostante non è obbligatorio dimostrare la posizione unionale delle merci quando queste sono state trasportate come descritto sopra nel paragrafo II.2.2.3.

II.2.3.4. I mezzi di prova della posizione unionale

II.2.3.4.1. Mezzi comuni

*Articolo 199 AE
Articolo 4,
appendice III,
convenzione*

Quando è necessario dimostrare la posizione doganale delle merci unionali di cui al paragrafo II.2.3.2 e le merci unionali sono state trasportate conformemente ai movimenti descritti al paragrafo II.2.2.2, è possibile ricorrere a uno dei mezzi seguenti per dimostrarne la posizione unionale:

- il documento **T2L o T2LF** (per i dettagli cfr. paragrafi II.3.2.1. e II.3.3.2.);
- il **manifesto doganale delle merci** (per i dettagli cfr. paragrafi II.3.2.2. e II.3.3.3.);
- un **manifesto della società di navigazione** che riporti tutti i simboli relativi alle merci (disposizione transitoria, per i dettagli cfr. paragrafi II.3.2.2 e II.3.3.4);
- una **fattura o un documento di trasporto** debitamente compilati, su cui compaiano esclusivamente merci unionali, recanti il codice «T2L» oppure il codice «T2LF» (per i dettagli, cfr. paragrafi II.3.2.4 e II.3.3.2).

Cfr. il paragrafo II.3.2 per ulteriori dettagli sull'utilizzo di questi mezzi di prova comuni.

II.2.3.4.2. Situazioni specifiche

Mezzi specifici adattati a determinate operazioni possono essere utilizzati per dimostrare la posizione unionale nei casi elencati di seguito. Tuttavia la disponibilità di tali mezzi specifici non preclude l'utilizzo dei mezzi comuni di cui sopra quando la posizione doganale non può essere considerata dimostrata conformemente ai mezzi specifici.

- **I dati della dichiarazione di transito interno come prova della posizione unionale**

*Articolo 199,
paragrafo 1,
lettera a), AE*

I dati della dichiarazione di transito interno sono la prova della posizione unionale nel senso che solo le merci unionali possono essere vincolate al regime di transito interno. Quindi al momento della presentazione della dichiarazione T2, la dogana può presumere che la posizione doganale di tali merci sia unionale. Tale prova non può tuttavia essere utilizzata per i movimenti di merci descritti nel paragrafo II.2.2.2.

- **Movimenti di merci TIR o ATA**

*Articolo 207 AE
Articolo 12,
appendice III,
convenzione*

Quando le merci unionali sono trasportate a norma della convenzione TIR o ATA, un volet del carnet TIR o ATA indicante il codice «T2L» o «T2LF» e autenticato dall'ufficio di partenza servirà come prova della posizione unionale. Per maggiori informazioni cfr. paragrafo II.3.2.5.

- **Mobilità militare**

Articolo 207 AE

Quando le merci unionali sono trasportate con il formulario 302, tale formulario indicante il codice «T2L» o «T2LF» e autenticato dall'ufficio di partenza servirà come prova della posizione unionale. Ulteriori dettagli sull'uso del formulario 302 si trovano nel documento *Guidance document on military mobility for Member States and their Military Forces*.

- **Spedizioni postali**

*Articolo 199,
paragrafo 1,
lettera h), e
articolo 290, AE
Allegato 72-02 AE*

Quando i colli vincolati al regime postale sono trasportati verso, da o tra le aree non fiscali, sui colli e sui documenti di accompagnamento deve essere apposta un'etichetta speciale di cui all'allegato 72-02 AE.

*Articolo 2,
paragrafo 3,
appendice II,
convenzione.*

Nota: non sono previste etichette specifiche per le merci unionali vincolate al regime postale in altre circostanze. Di conseguenza quando le merci unionali sono trasportate:

- 1) direttamente da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione e lasciano temporaneamente il territorio per via aerea, beneficeranno della presunzione di posizione doganale di merci unionali quando vi sono reintrodotte;
- 2) da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione e sono, al di fuori del territorio, ridistribuite per il successivo inoltro nell'UE, quando sono reintrodotte la loro posizione unionale deve essere dimostrata utilizzando uno dei mezzi «comuni» di cui al paragrafo II.2.3.4.1.

Articolo 208 AE

- **Veicoli come mezzo di trasporto**

Quando veicoli stradali a motore lasciano temporaneamente il territorio doganale dell'Unione e poi vi sono reintrodotti, le targhe e i documenti di immatricolazione dei veicoli a motore immatricolati in uno Stato membro serviranno come prova della posizione unionale. Per ulteriori dettagli, cfr. l'allegato II.8.3.

*Articolo 119,
paragrafo 3,
lettera e), AD e
articolo 209 AE*

- **Imballaggi utilizzati per il trasporto di merci**

Quando i recipienti, gli imballaggi, le palette e altre attrezzature simili, esclusi i container, sono utilizzati per il trasporto di merci che lasciano temporaneamente il territorio doganale dell'Unione, devono essere identificati, tramite una dichiarazione, come appartenenti a una persona stabilita nell'UE, tale dichiarazione servirà come prova della posizione unionale, a meno che non sussistano dubbi circa la veridicità della dichiarazione.

Nota:

il paragrafo precedente si applica solo ai colli utilizzati per il trasporto di merci conformemente all'articolo 119, paragrafo 3, lettera e), AD.

Se gli imballaggi vuoti sono restituiti senza essere riutilizzati per il trasporto di merci, deve essere utilizzato uno degli altri mezzi elencati nell'articolo 199 AE.

Quando gli imballaggi sono utilizzati nel trasporto di merci verso un paese terzo, perdono la loro posizione doganale di merci unionali. In questo caso, si applicano le disposizioni relative alle merci in reintroduzione (articolo 203, CDU). Ad esempio, le merci sono esportate in Svizzera e l'imballaggio ritorna vuoto nell'UE.

*Articolo 199,
paragrafo 4, AE*

Nota: imballaggi non aventi la posizione doganale di merci unionali

Per le merci che hanno la posizione doganale di merci unionali poste in imballaggi che non hanno tale posizione, il documento che ne attesta la posizione doganale di merci unionali deve recare una delle indicazioni seguenti:

BG	опаковка N
CS	obal N

DA	N-emballager
DE	N-Umschließungen
EE	N-pakendamine
EL	Συσκευασία N
EN	N packaging
ES	envases N
FI	N-pakkaus
FR	emballages N
HR	N pakiranje
HU	N csomagolás
IT	imballaggi N
LT	N pakuotė
LV	N iepakojums
MT	ippakkjar N
NL	N-verpakkingen
PL	opakowania N
PT	embalagens N
RO	ambalaj N
SI	N embalaža
SK	N - obal
SV	N förpackning

*Articolo 119,
paragrafo 3,
lettera f) e
articolo 210, AE
Articolo 13,
appendice II,
convenzione*

- **Merci non commerciali nel bagaglio**

Quando i passeggeri trasportano merci non commerciali nel loro bagaglio, e lasciano temporaneamente il territorio doganale dell'Unione per poi rientrare, sarà sufficiente la dichiarazione dei passeggeri sulla posizione doganale delle merci unionali, a meno che non sussistano dubbi sulla veridicità della loro dichiarazione.

*Articolo 205,
paragrafo 2, AE*

Nel caso in cui un viaggiatore debba presentare una richiesta di visto di un documento T2L o T2LF, deve utilizzare il modulo di cui all'allegato 51-01 AE.

*Articolo 199,
paragrafo 1,
lettera g), AE*

- **Merci soggette ad accisa**

In caso di merci soggette ad accisa, la stampa del documento amministrativo elettronico di cui alla direttiva 2008/118/CE del Consiglio e al regolamento (CE) n. 684/2009 della Commissione, utilizzato per accompagnare il movimento di prodotti soggetti ad accisa immessi in libera pratica ma in regime di sospensione dall'accisa, tra due punti del territorio dell'Unione, può essere utilizzata per dimostrare la posizione unionale.

*Articolo 199,
paragrafo 1,
lettera e), AE*

- **Prodotti ottenuti dalla pesca**

Secondo il caso, il giornale di pesca, la dichiarazione di sbarco, la dichiarazione di trasbordo e i dati del sistema di controllo dei pescherecci, per i prodotti della pesca marittima e le merci ottenute da tali prodotti catturati da navi da pesca dell'Unione al

di fuori del territorio doganale dell'Unione, in acque diverse dalle acque territoriali di un paese terzo, possono essere utilizzati come mezzi di prova della posizione unionale (cfr. anche paragrafo II.5).

*Articolo 199,
paragrafo 6, AE
Articolo 2,
paragrafo 2,
lettera a),
appendice II,
convenzione*

- **Merci per l'esportazione**

I documenti e le modalità in materia di posizione delle merci non sono utilizzati nel caso di merci per le quali siano già state espletate le formalità di esportazione o che siano state vincolate al regime di perfezionamento passivo.

*Articolo 199,
paragrafo 5, AE
Articolo 4,
paragrafo 2,
appendice II,
convenzione*

- **Rilascio a posteriori della prova**

Se sono soddisfatte le condizioni per il loro rilascio, i documenti comprovanti la posizione doganale di merci unionali possono essere rilasciati a posteriori. In tal caso, essi devono recare, in rosso, una delle diciture seguenti:

BG	Издаден впоследствие
CS	Vystaveno dodatečně
DA	Udstedt efterfølgende
DE	Nachträglich ausgestellt
EE	Välja antud tagasiulatuvalt
EL	Εκδοθέν εκ των υστέρων
EN	Issued retrospectively – [code 98201] 99210
ES	Expedido a posteriori
FI	Annettu jälkikäteen
FR	Délivré a posteriori
HR	Izdano naknadno
HU	Kiadva visszamenőleges hatállyal
IS	Útgefið eftir á
IT	Rilasciato a posteriori
LT	Retrospektyvusis išdavimas
LV	Izsniegts retrospektīvi
MT	Maħruġ b'mod retrospettiv
NL	Achteraf afgegeven
NO	Utstedt i etterhånd
PL	Wystawione retrospektywnie
PT	Emitido a posteriori
RO	Eliberat ulterior
SI	Izdano naknadno
SK	Vyhotovené dodatočne
SV	Utfärdat i efterhand

Per ulteriori dettagli sul rilascio a posteriori della prova, consultare le sezioni dettagliate sulla relativa prova, ossia il paragrafo II.3.2.1 per il documento T2L o T2LF, il paragrafo II.3.2.2 per il manifesto doganale delle merci, il paragrafo II.3.2.3 per il manifesto della società di navigazione e il paragrafo II.3.2.4 per la fattura o il documento di trasporto.

II.2.4. Panoramica dei movimenti di merci unionali temporaneamente fuori dal territorio

Specifiche	Prova	Dichiarazione doganale	Altri requisiti	Disposizione legislativa
Aria				
• Da un aeroporto dell'UE a un altro senza una fermata fuori dall'UE	Non necessaria	Nessuna	Singola lettera di vettura aerea (AWB) emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 2, lettera a), AD
• Da un aeroporto dell'UE a un altro con una possibile fermata fuori dall'UE	Prova necessaria	Nessuna	AWB	Articolo 119, paragrafo 3, lettere a) e b), AD
• Da un aeroporto dell'UE a un altro e trasbordate fuori dall'UE	Prova necessaria	Nessuna	Nuova AWB + copia dell'AWB originale emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 3, lettera c), AD
Mare				
• Da un porto dell'UE a un altro senza una fermata fuori dall'UE	Non necessaria	Nessuna	Autorizzazione RSS	Articolo 119, paragrafo 2, lettera b), AD
• Da un porto dell'UE a un altro con una possibile fermata fuori dall'UE	Necessaria	Nessuna	B/L	Articolo 119, paragrafo 3, lettere a) e b), AD
• Da un porto UE a un altro e trasbordate fuori dall'UE	Necessaria	Nessuna	Nuova B/L + copia della B/L originale emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 3, lettera c), AD

Specifiche	Prova	Dichiarazione doganale	Altri requisiti	Disposizione legislativa
Ferrovia				
• Da una stazione dell'UE a un'altra, trasportate attraverso un paese terzo che è Parte contraente della convenzione relativa ad un regime comune di transito	Non necessaria	Nessuna (*)	- Accordo internazionale che sostiene l'applicazione dell'articolo 119, paragrafo 2, lettera c), AD. Ad es. «Corridor-T2» in Svizzera - Lettera di vettura CIM emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 2, lettera c), AD
• Da una stazione dell'UE a un'altra, trasportate attraverso un paese terzo che non è Parte contraente della convenzione relativa ad un regime comune di transito, senza essere trasbordate fuori dall'UE	Necessaria	Nessuna (*)	Lettera di vettura CIM emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 3, lettera b), AD
• Da una stazione UE a un'altra e trasbordate fuori dall'UE	Necessaria	Nessuna (*)	Nuova lettera di vettura CIM + copia della lettera di vettura CIM originale emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 3, lettera c), AD
Strada				
• Da un punto all'altro dell'UE senza essere trasbordate fuori dall'UE	Necessaria	Nessuna (*)	Lettera di vettura emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 3, lettera b), AD

Specifiche	Prova	Dichiarazione doganale	Altri requisiti	Disposizione legislativa
• Da un punto all'altro dell'UE e trasbordate fuori dall'UE	Necessaria	Nessuna (*)	Nuova CMR + copia della CMR originale emessa in uno Stato membro	Articolo 119, paragrafo 3, lettera c), AD
Mezzi di trasporto (**)				
• Veicoli stradali immatricolati in uno Stato membro	Considerata presentata	Nessuna	Targa e documenti di immatricolazione	Articolo 119, paragrafo 3, lettera d), AD, articolo 208, paragrafo 1), AE
• Veicoli stradali immatricolati in uno Stato membro	Necessaria	Nessuna	Nessuna	Articolo 119, paragrafo 3, lettera d), AD, articolo 208, paragrafo 2, AE
• Imballaggi, palette e altri materiali simili	Considerata presentata	Nessuna	- Identificazione di appartenenza a una persona dell'UE - Dichiarazione di posizione unionale - Nessun dubbio sulla veridicità	Articolo 119, paragrafo 3, lettera e), AD, articolo 209, paragrafo 1, AE
	Necessaria se la posizione unionale non può essere considerata dimostrata	Nessuna	Nessuna	Articolo 119, paragrafo 3, lettera e), AD, articolo 209, paragrafo 2, AE
• Container	Sempre merci in reintroduzione!	ATA	Conformemente alla convenzione di Istanbul	Convenzione ATA
Viaggiatori (**)				
• Merci non commerciali trasportate da viaggiatori	Considerata presentata	Nessuna	- Dichiarazione del passeggero - Nessun dubbio sulla veridicità	Articolo 119, paragrafo 3, lettera f), AD

Specifiche	Prova	Dichiarazione doganale	Altri requisiti	Disposizione legislativa
Spedizioni postali				
• Trasporto di spedizioni postali da un punto all'altro dell'UE senza trasbordo fuori dall'UE	Nessuna	T2	Identificazione come spedizione postale	
• Trasporto di spedizioni postali da un punto all'altro dell'UE con trasbordo da un paese di transito comune	Necessaria	T2	Identificazione come spedizione postale	Articolo 290, paragrafo 2, AE
• Trasporto di spedizioni postali da, tra o verso un territorio fiscale speciale	Etichetta di cui all'allegato 72-02 AE	T2F	Identificazione come spedizione postale	Articolo 290, paragrafo 1, AE

(*) L'indicazione che non è necessaria alcuna dichiarazione doganale si riferisce solo al territorio doganale dell'UE. Un paese terzo può esigere che le merci unionali siano vincolate a un regime di transito doganale quando attraversano il suo territorio. Ad esempio, il «Corridor-T2» è un regime di transito sul territorio svizzero.

(**) I mezzi di trasporto e le merci non commerciali trasportate dai viaggiatori non perdono la loro posizione unionale solo se il trasporto avviene a norma dell'articolo 119, paragrafo 3, AD. Ad esempio, se il trasporto avviene dalla Germania all'Italia, passando dalla Svizzera. In altre situazioni si applica il regime per le merci in reintroduzione ai sensi dell'articolo 203 CDU.

II.3. Movimenti di merci unionali con prova della posizione unionale

Nel paragrafo precedente è stato spiegato che **le merci unionali** possono **circolare, senza** essere soggette a un **regime doganale**, da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione e **temporaneamente fuori** di tale territorio senza che muti la loro posizione doganale, **purché sia dimostrata** la loro **posizione doganale** di merci unionali (cfr. paragrafo II.2.2.2). Il paragrafo II.2.3.4 illustra i mezzi che possono essere utilizzati per provare la posizione unionale.

Questo paragrafo espone in maggiore dettaglio le particolarità e l'applicazione dei mezzi comuni di prova della posizione unionale.

II.3.1. Uso della prova della posizione unionale

La prova della posizione unionale è **stabilita** come segue:

1. la persona interessata fornisce la prova della posizione unionale, utilizzando uno dei mezzi elencati nel paragrafo II.2.3.4;
2. l'autorità doganale alla partenza vista la prova, se necessario;
3. l'autorità doganale alla partenza registra la prova, se necessario.

I mezzi di prova sono **utilizzati** consecutivamente come segue.

1. L'interessato può trasportare le merci. Quando le merci sono reintrodotte nel territorio doganale dell'Unione, i mezzi di prova saranno presentati all'autorità doganale all'arrivo.
2. L'autorità doganale al punto di reintroduzione deve controllare il corretto uso dei mezzi di prova, vale a dire l'autenticità della prova, il suo uso corretto ecc.

Per agevolare questo compito di controllo, l'ufficio doganale del punto di reintroduzione in cui è stata presentata la prova dovrebbe timbrare il formulario di reintroduzione, se del caso, per evitare che sia utilizzato una seconda volta.

II.3.2. Mezzi comuni per provare la posizione unionale — ulteriori dettagli

II.3.2.1. Documenti T2L o T2LF

*Articolo 124,
lettera a), AD
Articoli 5 e 6,
appendice II,
convenzione*

Fino a quando non sarà introdotto il sistema elettronico relativo alla prova della posizione unionale delle merci (*PoUS - Proof of Union Status*), il documento T2L o T2LF utilizzato per mostrare la prova della posizione unionale consiste di:

- il documento T2L: esemplare n. 4 del documento amministrativo unico (DAU) (per maggiori dettagli cfr. il paragrafo IV.3.3.1.1); oppure
- il documento T2LF: esemplare n. 4 del DAU, per merci provenienti da, dirette verso o trasportate all'interno delle aree non fiscali (per ulteriori dettagli cfr. il paragrafo IV.5.4); e
- la distinta di carico, in casi specifici.

Per quanto riguarda i requisiti relativi alla forma dei documenti T2L o T2LF, si applicano le disposizioni della parte IV.1.4.2.1 «Formulario e compilazione della dichiarazione di transito».

OPERATORI COMMERCIALI

L'interessato inserisce «T2L» o «T2LF» nella sottocasella destra della casella 1 del formulario e «T2Lbis» o «T2LFbis» nella sottocasella destra della casella 1 per i formulari complementari eventualmente utilizzati e, se del caso, le distinte di carico.

Il documento deve essere redatto in un unico originale.

*Articoli 200 e 202
AE*

I documenti T2L/T2LF, i formulari complementari e la distinta di carico devono essere visti e registrati dalla dogana.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza deve vistare e registrare il documento e indica nella casella C:

- del formulario:
 - il nome e il timbro dell'ufficio, la firma di un funzionario di tale ufficio, la data del visto, il numero di registrazione o il numero della dichiarazione di spedizione quando è richiesto;
- dei formulari complementari o delle distinte di carico:
 - il numero apposto sul documento T2L/T2LF per mezzo di un timbro o a mano. I timbri devono includere il nome dell'ufficio competente; o l'iscrizione dovrebbe essere accompagnata dal timbro ufficiale dell'ufficio competente.

Tali documenti devono essere consegnati alla persona interessata.

Articolo 123 AD

Una volta vistato il documento T2L/T2LF, il suo periodo di validità è di 90 giorni. Su richiesta della persona interessata e per motivi giustificati, la dogana può fissare la validità per un periodo più lungo.

Uso singolo della prova

*Articolo 205,
paragrafo 1, AE*

I documenti T2L/T2LF possono essere utilizzati solo una volta, vale a dire quando sono presentati per la prima volta. Se i documenti sono stati utilizzati solo per alcune delle merci quando sono stati presentati per la prima volta, deve essere accertata una nuova prova per le restanti merci, conformemente alla procedura sopra descritta.

Sostituzione

Un documento T2L/T2LF può essere sostituito dall'autorità doganale che ha vistato l'originale con uno o più nuovi documenti se le circostanze lo richiedono.

Copie supplementari

Qualora siano necessarie tre copie, esse possono essere fornite sotto forma di un originale e due fotocopie, purché su queste ultime figuri la dicitura «copia».

Rilascio a posteriori del T2L/T2LF

*Articolo 199,
paragrafo 5, AE
Articolo 4,
paragrafo 2,
appendice II,
convenzione*

Un documento T2L/T2LF può essere ottenuto a posteriori, a meno che la normativa non lo escluda specificamente, a condizione che il suo rilascio sia verificato attentamente per garantire che siano soddisfatte tutte le condizioni per la concessione di un siffatto documento.

*Articolo 212 AE
Articolo 21,
appendice II,
convenzione*

Tuttavia i documenti T2L/T2LF rilasciati a posteriori devono essere accettati dalle autorità doganali senza pregiudicare l'applicazione delle procedure di controllo retroattivo o di altre procedure amministrative di assistenza amministrativa, in particolare se sussiste il sospetto di frode o irregolarità.

I documenti T2L/T2LF rilasciati a posteriori devono recare la dicitura appropriata di cui al paragrafo II.2.3.4.2.

L'autorità doganale responsabile del documento T2L/T2LF rilasciato a posteriori sarebbe la stessa autorità responsabile di vistare il documento T2L/T2LF originale.

*Articolo 148,
paragrafo 4,
lettera b), AD*

Dichiarazione T1 redatta erroneamente

Un documento T2L/T2LF può essere rilasciato a posteriori per merci per le quali sia stata erroneamente redatta una dichiarazione T1.

In tal caso il documento T2L/T2LF deve contenere un riferimento alla dichiarazione T1 in questione.

Duplicati

Può essere rilasciato un duplicato di un documento T2L/T2LF, a meno che la normativa non lo escluda specificamente, a condizione che tale duplicato sia esaminato attentamente per garantire che siano soddisfatte tutte le condizioni per il rilascio di tale documento.

Ulteriori dettagli sul rilascio di duplicati sono forniti nella parte V.3.4.4.

II.3.2.2. Manifesto doganale delle merci

Questa sezione si compila quando si utilizza il sistema PoUS e si sospende l'uso del manifesto della società di navigazione come prova della posizione unionale.

II.3.2.3. Manifesto della società di navigazione (*solo via mare — disposizione transitoria*)

*Articolo 199,
paragrafo 2, AE
Articolo 10,
appendice II,
convenzione*

Fino a quando non sarà introdotto il sistema elettronico PoUS, gli operatori economici possono continuare a utilizzare il manifesto della società di navigazione come mezzo di prova della posizione unionale.

*Articolo 126 bis AD
Articolo 10, appendice II, convenzione*

OPERATORI COMMERCIALI

Il manifesto della società di navigazione (con un servizio di trasporto marittimo occasionale) deve recare i dati seguenti:

- nome e indirizzo completo della società di navigazione;
- identità della nave;
- luogo e data di carico delle merci;
- luogo di scarico;
- firma del caricatore.

E, per ciascuna spedizione:

- un riferimento alla polizza di carico o altro documento commerciale;
- la quantità e la descrizione dei colli, nonché loro marche e numeri di riferimento;
- la designazione delle merci secondo la loro denominazione commerciale usuale, comprese le descrizioni necessarie alla loro identificazione;
- la massa lorda in chilogrammi;
- il numero identificativo del container, quando opportuno; e
- gli indicatori della posizione delle merci più appropriati tra i seguenti:
 - la lettera «C» (che equivale a T2L) per le merci la cui posizione doganale di merci unionali può essere dimostrata;
 - la lettera «F» (che equivale a T2LF) per le merci la cui posizione doganale di merci unionali può essere dimostrata, destinate a o provenienti da una

- parte del territorio doganale dell'Unione in cui non si applicano le disposizioni della direttiva 2006/112/CE, cioè le aree non fiscali; oppure
- la lettera «N» per tutte le altre merci.

Articolo 203 AE
Articolo 10,
appendice II,
convenzione

Su richiesta della società di navigazione, il manifesto, debitamente compilato e firmato, dovrebbe essere vistato dall'ufficio competente.

Articolo 126 bis AD
Articolo 10, appendice II, convenzione

DOGANA

Se il manifesto della società di navigazione è vistato, l'ufficio competente deve riportare i dati seguenti:

- il nome e il timbro dell'ufficio competente;
- la firma di un funzionario di detto ufficio; e
- la data del visto.

Articolo 199,
paragrafo 5, AE
Articolo 4,
paragrafo 2,
appendice II,
convenzione

Se il manifesto della società di navigazione è rilasciato a posteriori, deve recare la dicitura appropriata di cui al paragrafo II.2.3.4.2.

II.3.2.4. Fattura e documento di trasporto

Articolo 126 AD

Articolo 9, appendice II, convenzione

OPERATORI COMMERCIALI

La fattura o il documento di trasporto devono riportare almeno i dati seguenti:

- il nome e l'indirizzo completi dello speditore o della persona interessata, nel caso in cui questa non sia lo speditore;
- la quantità e la tipologia dei colli, nonché loro marche e numeri di riferimento;
- una descrizione delle merci;
- la massa lorda in chilogrammi;
- il valore delle merci;
- i numeri dei container, quando opportuno;
- il codice T2L o T2LF, a seconda dei casi; e
- la firma manoscritta della persona interessata.

Nota: la fattura o il documento di trasporto devono riferirsi unicamente alle merci unionali.

Fatture o documenti di trasporto quando il valore totale delle merci interessate non supera i 15 000 EUR

*Articolo 199,
paragrafo 1,
lettera d), e
articolo 211, AE
CDU.
Articolo 9,
appendice II,
convenzione*

Se il valore globale delle merci unionali comprese nella fattura o nel documento di trasporto non eccede i 15 000 EUR, non si richiede che il documento in questione sia vistato dall'ufficio competente. In tal caso, tuttavia, sul documento devono comparire, oltre ai dati sopraelencati, anche il nome e l'indirizzo dell'ufficio competente.

Fatture o documento di trasporto quando il valore totale delle merci interessate supera i 15 000 EUR

*Articolo 126 AD e
articolo 201 AE
Articolo 9,
appendice II,
convenzione*

Su richiesta dell'interessato, la fattura o il documento di trasporto debitamente completati e firmati devono essere vistati dall'ufficio competente. Se la fattura o il documento di trasporto non è vistato, non può servire come prova della posizione unionale.

DOGANA

Il visto della fattura o del documento di trasporto da parte dell'ufficio competente deve includere:

- il nome e il timbro dell'ufficio competente;
- la firma di un funzionario di detto ufficio;
- la data del visto; e
- il numero di registrazione o, se richiesto, il numero della dichiarazione di spedizione.

*Articolo 199,
paragrafo 5, AE
Articolo 4,
paragrafo 2,
appendice II,
convenzione*

La fattura o i documenti di trasporto rilasciati a posteriori devono recare la dicitura appropriata di cui al paragrafo II.2.3.4.2.

II.3.2.5. Carnet TIR, ATA o formulario 302

*Articolo 127 AD
Articolo 207 AE
Articolo 12,
appendice III,
convenzione*

Se le merci trasportate accompagnate da un carnet TIR, da un carnet ATA o da un formulario 302 sono tutte merci unionali, il dichiarante deve apporre in modo visibile nella casella riservata alla descrizione delle merci il codice «T2L» o «T2LF», unitamente alla propria firma su tutti gli esemplari pertinenti del carnet utilizzato e presentare quest'ultimo all'ufficio di partenza per il visto.

Nel caso in cui i carnet TIR o ATA, o il formulario 302, comprendano tanto merci unionali quanto merci non unionali, le due categorie di merci devono essere indicate separatamente e la sigla «T2L» o «T2LF», a seconda dei casi, deve essere apposta in modo da riferirsi chiaramente alle sole merci unionali.

DOGANA

Quando un carnet TIR o ATA, o un formulario 302, è presentato all'ufficio di partenza per il visto, per dimostrare la posizione doganale di merci unionali occorre accertarsi con cura che le merci unionali compaiano separatamente dalle altre merci e che sia apposto il codice «T2L» o «T2LF» in modo da riferirsi alle sole merci unionali.

Il codice «T2L» o «T2LF» deve essere autenticato dal timbro dell'ufficio di partenza accompagnato dalla firma del funzionario competente.

II.3.3. Emittente autorizzato

II.3.3.1. Disposizioni generali

*Articolo 128 AD
Articolo 14,
appendice II,
convenzione*

Le autorità doganali possono autorizzare una persona, che sarà chiamata «emittente autorizzato», a rilasciare i mezzi di prova seguenti della posizione unionale:

1. i documenti T2L e T2LF senza visto (cfr. paragrafo II.3.3.2) (transitoria):
 - a) con pre-autenticazione da parte della dogana;
 - b) con auto-autenticazione;
 - c) con auto-autenticazione elettronica senza firma;
2. manifesto delle merci in dogana senza visto e senza registrazione (cfr. paragrafo II.3.3.3);
3. manifesti della società di navigazione senza visto (cfr. paragrafo II.3.3.4) (disposizione transitoria):
 - a) manifesto della società di navigazione come prova;
 - b) manifesto della società di navigazione dopo la partenza;
4. fatture o documenti di trasporto per merci che superano i 15 000 EUR senza visto (disposizione transitoria) (cfr. paragrafo II.3.3.2).

Si informa che l'autorizzazione a rilasciare documenti T2L/T2LF senza visto è una disposizione transitoria fintantoché la prova consisterà dei documenti T2L/T2LF invece dei dati inseriti nel sistema PoUS.

L'autorizzazione a rilasciare certi mezzi di prova della posizione unionale senza visto (e registrazione) da parte della dogana è una decisione doganale su richiesta. Di conseguenza, salvo indicazione contraria, sono applicabili le norme generali relative alle decisioni doganali di cui alla parte VI.

La procedura da seguire deve essere conforme alla parte VI, paragrafo 2.2, a meno che non siano forniti ulteriori dettagli di seguito.

La domanda deve essere presentata all'autorità doganale responsabile del luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente ai fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione.

Il richiedente deve soddisfare le condizioni generali e specifiche. Le condizioni generali applicabili in tutte le circostanze sono elencate nella tabella sottostante. Le altre condizioni specifiche sono elencate nelle sezioni seguenti relative a ciascun mezzo o meccanismo specifico.

Condizioni generali

*Articolo 128, paragrafo 1, AD
Articolo 14, appendice II, convenzione*

- il richiedente è stabilito nell'UE o in un paese di transito comune;
- il richiedente deve avere un numero di registrazione e identificazione degli operatori economici (EORI), se è stabilito nell'UE;
- la persona interessata non ha commesso infrazioni gravi o reiterate vietate dalla legislazione doganale o fiscale;
- le autorità doganali competenti possono vigilare sul regime ed effettuare controlli senza uno sforzo amministrativo sproporzionato rispetto alle necessità della persona interessata;
- la persona interessata tiene scritture che permettono alle autorità doganali di effettuare controlli efficaci.

II.3.3.2. Documento T2L/T2LF o fattura o documento di trasporto rilasciati da un emittente autorizzato (*disposizione transitoria*)

II.3.3.2.1. Autorizzazione

Oltre alle condizioni generali elencate sopra nel paragrafo II.3.3.1, il richiedente deve soddisfare le condizioni specifiche seguenti per essere autorizzato a rilasciare documenti T2L/T2LF, fatture o documenti di trasporto come prova della posizione unionale senza il visto della dogana.

Condizioni specifiche per il rilascio di documenti T2L/T2LF, fatture o documenti di trasporto

*Articolo 128, paragrafi 2 e 4, AD
Articolo 14, appendice II, convenzione*

- la persona interessata emette regolarmente la prova della posizione doganale di merci unionali, oppure le autorità doganali sanno che è in grado di adempiere agli obblighi giuridici connessi all'utilizzo di tali mezzi di prova.

Oltre alle condizioni generali elencate sopra nel paragrafo II.3.3.1 e alle condizioni specifiche, il richiedente deve soddisfare le condizioni specifiche seguenti per essere autorizzato a rilasciare documenti T2L/T2LF di auto-autenticazione elettronica come prova della posizione unionale senza il visto della dogana.

Condizioni specifiche per l'auto-autenticazione elettronica senza firma

Articolo 128 ter, AD

Articolo 17, appendice II, convenzione

- L'emittente autorizzato si è impegnato per iscritto a riconoscere la propria responsabilità per le conseguenze legali derivanti da tutte le emissioni di documenti T2L/T2LF o di documenti commerciali con il timbro speciale.

Articolo 128 bis, paragrafo 2, AD

Articolo 15, appendice II, convenzione

DOGANA

L'autorizzazione deve specificare, in particolare:

- a) l'ufficio doganale incaricato della preautenticazione dei formulari «T2L» o «T2LF»;
- b) le condizioni alle quali l'emittente autorizzato stabilisce che i formulari sono stati utilizzati correttamente;
- c) le categorie o i movimenti di merci esclusi;
- d) il termine e le modalità che l'emittente autorizzato dovrebbe rispettare per informare l'ufficio doganale competente affinché quest'ultimo possa effettuare i controlli necessari prima della partenza delle merci;
- e) se i mezzi di prova debbano essere:
 - i) preautenticati dalla dogana;
 - ii) auto-autenticati dall'emittente autorizzato con firma;
 - iii) auto-autenticati elettronicamente dall'emittente autorizzato (senza firma);
- f) che il mittente autorizzato deve compilare e firmare il modulo prima della spedizione delle merci;
- g) se l'autorità doganale autorizza l'uso di distinte di carico non conformi a tutti i requisiti.

II.3.3.2.2. Utilizzo di documenti T2L/T2LF, fatture o documenti di trasporto rilasciati da un emittente autorizzato

Quando i mezzi di prova sono preautenticati dalla dogana:

<i>Articolo 128 bis AD</i> <i>Articolo 16, appendice II, convenzione</i> DOGANA La dogana timbra e firma in anticipo: - il recto delle fatture o dei documenti di trasporto; oppure - la casella «C. Ufficio di partenza» sul recto dei documenti T2L/T2LF e, se del caso, dei formulari complementari. La firma del funzionario dell'ufficio competente per la preautenticazione non deve necessariamente essere manoscritta e il timbro di detto ufficio può essere prestampato se la preautenticazione è gestita in modo centralizzato da un'unica autorità doganale.
--

Quando i mezzi di prova sono auto-autenticati dall'emittente autorizzato:

<i>Articolo 128 bis AD e parte II, capo II, dell'allegato 72-04 AE</i> <i>Articolo 16, appendice II e allegato B9, appendice III, convenzione</i> OPERATORI COMMERCIALI L'emittente autorizzato appone un timbro speciale: - sul recto delle fatture o dei documenti di trasporto; oppure - sulla casella «C. Ufficio di partenza» sul recto dei documenti T2L/T2LF e, se del caso, dei formulari complementari. Il timbro può essere prestampato sui formulari quando la stampa è affidata ad una tipografia autorizzata a tal fine. Le caselle 1 e 2, 4, 5 e 6 che recano il timbro speciale devono essere compilate con le informazioni seguenti: — stemma o altri simboli o lettere che caratterizzano il paese; — ufficio doganale competente; — data; — emittente autorizzato; e — numero dell'autorizzazione. Nota: la preimpressione del timbro è approvata dall'autorità competente del paese in cui è stabilito l'emittente autorizzato e non dalle autorità del paese in cui è stabilito il tipografo.
--

OPERATORI COMMERCIALI

Prima che le merci siano spedite, l'emittente autorizzato deve compilare e firmare il modulo inserendo:

- in uno spazio chiaramente identificabile sul documento commerciale o
- nella casella «D». Controllo dell'ufficio di partenza» dei documenti T2L/T2LF e, se del caso, dei formulari complementari,

i dati seguenti:

- il nome dell'ufficio doganale competente,
- la data di compilazione del documento e la firma dell'emittente autorizzato, e
- una delle diciture seguenti:

BG	Одобрен издател
CS	Schválený vydavatel
DA	Autoriseret udsteder
DE	Zugelassener Aussteller
EL	Εγκεκριμένος εκδότης
EN	Authorised issuer
ES	Emisor autorizado
ET	Volitatud väljastaja
FI	Valtuutettu antaja
FR	Emetteur agréé
HR	Ovlaštenog izdavatelja
HU	Engedélyes kibocsátó
IT	Emittente autorizzato
LT	Igaliotasis išdavėjas
LV	Atzītais izdevējs
MT	Emittent awtorizzat
NL	Toegelaten afgever
PL	Upoważnionego wystawcę
PT	Emisor autorizado
RO	Emitent autorizat
SK	Schválený vystaviteľ
SL	Pooblašчени izdajatelj
SV	Godkänd utfärdare

L'emittente autorizzato deve:

- fare una copia di ogni prova rilasciata,
- presentare le copie alla dogana come stabilito nelle autorizzazioni a fini di controllo, e
- conservarle per almeno 3 anni.

Se auto-autenticati elettronicamente dall'emittente autorizzato (senza firma):

Articolo 128 ter AD

Articolo 17, appendice II, convenzione

OPERATORI COMMERCIALI

Prima che le merci siano spedite, l'emittente autorizzato deve compilare e firmare il formulario come indicato nella precedente casella «Operatori commerciali» ad eccezione di quanto segue.

I documenti T2L/T2LF o i documenti commerciali devono recare, in luogo della firma dell'emittente autorizzato, una delle diciture seguenti:

BG	Освободен от подпис
CS	Podpis se nevyžaduje
DA	Fritaget for underskrift,
DE	Freistellung von der Unterschriftsleistung,
EE	Allkirjanõudest loobutud
EL	Δεν απαιτείται υπογραφή
EN	Signature waived
ES	Dispensa de firma
FI	Vapautettu allekirjoituksesta
FR	Dispense de signature
HR	Oslobodeno potpisa
HU	Aláírás alól mentesítve
IS	Undanþegið undirskrift
IT	Dispensa dalla firma
LT	Leista nepasirašyti
LV	Derīgs bez paraksta
MT	Firma mhux meħtieġa
NL	Van ondertekening vrijgesteld,
NO	Fritatt for underskrift
PL	Zwolniony ze składania podpisu
PT	Dispensada a assinatura,
RO	Dispensă de semnătură
SI	Opustitev podpisa
SK	Oslobodenie od podpisu
SV	Befrielse från underskrift

Per ulteriori dettagli sull'uso di questi mezzi di prova cfr. anche il paragrafo II.3.2.1 per i documenti T2L/T2LF e il paragrafo II.3.2.4 per le fatture e i documenti di trasporto.

II.3.3.3. Manifesto doganale delle merci rilasciato da un emittente autorizzato

Questa sezione si compila quando si utilizza il sistema PoUS e si sospende l'uso del manifesto della società di navigazione come prova della posizione unionale.

II.2.3.4. Manifesto della società di navigazione rilasciato da un emittente autorizzato (disposizione transitoria)

II.3.3.4.1. Autorizzazione

Oltre alle condizioni generali elencate sopra nel paragrafo II.3.3.1, il richiedente deve soddisfare le condizioni specifiche seguenti per essere autorizzato a redigere un **manifesto della società di navigazione** come prova della posizione unionale senza il visto della dogana.

Condizioni specifiche

Articolo 128, paragrafi 2 e 4, AD

- la persona interessata emette regolarmente la prova della posizione doganale di merci unionali, o le rispettive autorità doganali sanno che è in grado di adempiere agli obblighi giuridici connessi all'utilizzo di tali prove.

Tuttavia, per ragioni logistiche, talvolta il manifesto non è disponibile al momento della partenza della nave. In questo caso, la società di navigazione può inviare il contenuto del manifesto per via elettronica dal porto di partenza, dopo la partenza della nave, in modo che i dati siano disponibili al porto di destinazione prima dell'arrivo della nave. Le autorità doganali possono autorizzare la società di navigazione a **redigere** tali manifesti al più tardi **il giorno dopo** la partenza della nave, ma prima del suo arrivo al porto di destinazione — autorizzazione TC12 (cfr. allegato 8.2). Oltre alle condizioni generali elencate nel paragrafo II.3.3.1, il richiedente deve soddisfare le condizioni specifiche seguenti.

Condizioni specifiche

Articolo 128 quinquies, paragrafi 1 e 2, AD, articolo 18, appendice II, convenzione

- è una società di navigazione internazionale;
- utilizza sistemi di scambio elettronico di dati per inviare informazioni tra i porti di partenza e di destinazione nel territorio doganale dell'Unione;
- gestisce un numero significativo di traversate tra i porti degli Stati membri o dei paesi di transito comune su rotte riconosciute.

Domanda

*Articolo 128 quater
e articolo 128
quinquies AD
Articolo 18,
appendice II,
convenzione*

La società di navigazione dovrebbe includere nella domanda d'autorizzazione l'elenco di tutti i paesi e di tutti i porti di partenza e di destinazione interessati.

Nella domanda, la società di navigazione dovrebbe fornire anche il/i nome/i del suo/dei suoi rappresentante/i in tali porti.

Procedura di consultazione per l'autorizzazione

Al ricevimento di una domanda, le autorità doganali dello Stato membro nel quale la società di navigazione è stabilita ne devono dare notifica agli Stati membri in cui si trovano i porti di partenza e di destinazione previsti di tale domanda. Le persone di contatto pertinenti sono elencate nell'allegato II.8.2 — allegato B.

Le autorità doganali dei porti di partenza e di destinazione esaminano insieme agli uffici locali della società di navigazione se le condizioni per l'utilizzo della procedura semplificata sono soddisfatte, in particolare il rispetto del criterio relativo a un numero significativo di attraversamenti tra i paesi secondo itinerari riconosciuti.

Una volta completata la procedura di consultazione, le autorità doganali dei porti di partenza e di destinazione comunicano alle rispettive autorità competenti se dispongono o meno di attrezzature atte allo scambio elettronico di dati e se la società di navigazione possiede i requisiti elencati sopra.

Se non si ricevono obiezioni entro 60 giorni (Stati membri) o entro 45 giorni (paesi di transito comune) dalla data della notifica, le autorità doganali devono autorizzare l'uso della procedura semplificata per redigere un manifesto della società di navigazione come prova della posizione unionale senza il visto della dogana.

Tale autorizzazione sarà valida negli Stati membri interessati e si applicherà soltanto alle operazioni di trasporto effettuate tra i porti indicati nella suddetta autorizzazione. La semplificazione riguarda il trasporto via mare di tutte le merci trasportate dalla società di navigazione tra i porti degli Stati membri e quelli dei paesi di transito comune che figurano nell'autorizzazione.

II.3.3.4.2. Elaborazione della prova

Tale manifesto deve essere autenticato dalla società di navigazione prima che la nave lasci il porto di partenza.

Tuttavia, per ragioni logistiche, talvolta il manifesto non è disponibile al momento della partenza della nave. In questo caso, la società di navigazione può inviare il contenuto del manifesto per via elettronica dal porto di partenza, dopo la partenza della nave, in modo che i dati siano disponibili al porto di destinazione prima dell'arrivo della nave.

*Articolo 128 quater
e articolo 128
quinquies AD
Articolo 18,
appendice II,
convenzione*

Gli articoli 128 quater e quinquies dell'atto delegato (appendice II, articolo 18, della convenzione) consentono di posporre la redazione del manifesto che serve a giustificare la posizione delle merci e consente altresì, a determinate condizioni, l'invio di detto manifesto al porto di destinazione mediante un sistema di scambio elettronico di dati.

*Articolo 126 bis
AD
Articolo 18,
appendice II,
convenzione*

Quando è utilizzato come prova della posizione doganale di merci unionali, il manifesto della società di navigazione deve almeno includere i dettagli seguenti:

- indirizzo completo della società di navigazione;
- nome della nave;
- luogo e data di carico delle merci;
- luogo di scarico;
- e, per ciascuna spedizione:
 - il riferimento alla polizza di carico o ad altri documenti commerciali;
 - la quantità e la descrizione dei colli, nonché le loro marche e i numeri di riferimento;
 - la designazione delle merci secondo la loro denominazione commerciale usuale, comprese le descrizioni necessarie alla loro identificazione;
 - la massa lorda in chilogrammi;
 - se del caso, i numeri identificativi dei contenitori; e
 - le menzioni seguenti relative alla posizione delle merci:
 - la lettera «C» (che equivale a «T2L») per le merci la cui posizione doganale di merci unionali può essere dimostrata; oppure
 - la lettera «F» (equivalente a «T2LF»), per le merci, da o tra le zone non fiscali, la cui posizione doganale di merci unionali può essere dimostrata; oppure
 - la lettera «N» per tutte le altre merci.

II.3.3.4.3. Procedura al porto di partenza

La società di navigazione deve redigere il manifesto che serve a provare la posizione doganale di merci unionali al più tardi il giorno successivo alla partenza della nave e, in ogni caso, prima dell'arrivo della nave al porto di destinazione.

La società di navigazione invia il manifesto mediante un sistema di scambio elettronico di dati al porto di destinazione.

Su richiesta, la società di navigazione invia il manifesto alle autorità doganali del porto di partenza mediante un sistema di scambio elettronico di dati oppure, qualora queste non dispongano dei mezzi tecnici necessari per ricevere dati elettronici, su carta.

Le autorità doganali competenti del porto di partenza effettuano controlli in base ad un'analisi dei rischi.

II.3.3.4.4. Procedura al porto di destinazione

La società di navigazione presenta il manifesto alle autorità doganali del porto di destinazione, mediante un sistema di scambio elettronico di dati oppure, in mancanza dei mezzi tecnici necessari, su carta.

Le autorità competenti presso il porto di destinazione verificano la posizione doganale di merci unionali dichiarata, mediante controlli basati sull'analisi dei rischi e, se necessario, controlli incrociati con le autorità competenti presso il porto di partenza.

II.3.3.4.5. Irregolarità/infrazioni

La società di navigazione deve notificare alle autorità competenti dei porti di partenza e di destinazione tutte le irregolarità o infrazioni constatate. Essa è inoltre tenuta a collaborare per chiarire le infrazioni o le irregolarità constatate dalle autorità competenti dei porti di partenza e di destinazione.

Qualora risulti impossibile chiarire le infrazioni o le irregolarità al porto di destinazione, le autorità competenti del porto di destinazione ne danno comunicazione alle autorità competenti del porto di partenza e all'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione, le quali adottano le misure necessarie.

II.3.3.4.6. Responsabilità della società di navigazione

La società di navigazione deve:

- tenere scritture adeguate che permettano alle autorità competenti di verificare le operazioni ai porti di partenza e di destinazione;
- mettere a disposizione delle autorità competenti tutti i documenti pertinenti;
- assumere, nei confronti delle autorità competenti, la piena responsabilità per quanto riguarda l'adempimento degli obblighi stabiliti e la notifica delle infrazioni e irregolarità, come pure l'impegno a chiarirle.

II.3.4. Paese di transito comune

*Articolo 9
convenzione*

Quando le merci unionali giungono in un paese di transito comune vincolate al regime T2, conservano la loro posizione unionale a condizione che:

- siano rimaste vincolate a un regime T2 o un regime di deposito nel paese di transito comune; e
- non siano state immagazzinate in un deposito per un periodo superiore ai 5 anni (o ai 6 mesi per alcune categorie specifiche di merci); e
- siano rimaste sempre sotto il controllo dell'autorità doganale.

Merci unionali in paesi di transito comune

*Articolo 2,
paragrafo 3,
lettera b), e
articolo 9,
convenzione
Articolo 2,
appendice II,
convenzione*

Le merci unionali nei paesi di transito comune possono essere vincolate al regime T2 solo quando:

- sono arrivate in tale paese vincolate al regime T2;
- sono rispediti alle condizioni seguenti:
 - sono rimaste sempre sotto il controllo dell'autorità doganale che ne garantisce l'identità e l'integrità;
 - non sono state vincolate a un regime doganale di transito diverso dal regime di transito o dal regime di deposito; e
 - se sono state vincolate a un regime di deposito:
 - il periodo non supera i 5 anni;
 - per le merci che rientrano nei capitoli da 1 a 24 della nomenclatura per la classificazione delle merci, il periodo non può superare i 6 mesi;
 - le merci sono state depositate in aree speciali e non hanno subito manipolazioni diverse da quelle necessarie per la loro conservazione nello stato originario o da quelle consistenti nel frazionamento delle spedizioni senza sostituzione dell'imballaggio; e

- eventuali trattamenti hanno avuto luogo sotto vigilanza doganale;

e

- il nuovo regime T2 contiene il riferimento del regime precedente al quale erano vincolate le merci unionali quando sono arrivate in tale paese di transito comune, comprese tutte le menzioni speciali che vi figurano.

Presentazione di prove della posizione unionale in un paese di transito comune

*Articoli 5, 9, 10 e
18 bis convenzione*

I mezzi di prova seguenti possono essere rilasciati in un paese di transito comune:

- documento T2L;
- fattura e documento di trasporto;
- manifesto della società di navigazione.

Per maggiori dettagli sulla fornitura e sull'uso di questi mezzi di prova, cfr. i paragrafi II.3.2 e II.3.3.

Ogni documento rilasciato da un ufficio competente di un paese di transito comune per attestare la posizione doganale di merci unionali deve recare un riferimento alla corrispondente dichiarazione T2 o al documento che attesta la posizione doganale di merci unionali con cui le merci sono arrivate in tale paese di transito comune e deve contenere tutte le menzioni speciali che vi figurano.

Merci unionali riesportate da un paese di transito comune

*Articolo 9
convenzione
Articolo 12,
appendice II,
convenzione*

Nel caso di merci unionali entrate in un paese di transito comune e destinate a essere riesportate nel quadro di un regime di transito diverso dal transito comune, il documento T2L/T2LF non deve essere rinnovato, purché le merci non siano state immagazzinate prima della rispeditura. Per dimostrare che le merci sono permanentemente rimaste sotto la vigilanza delle autorità doganali, l'ufficio doganale competente del paese di transito comune appone un timbro sulla parte superiore del recto del documento, aggiungendo la data di riesportazione.

Per esempio: le merci unionali arrivano in un paese di transito comune su una nave non destinata al servizio regolare di trasporto marittimo e sono riesportate con un camion vincolate a un regime TIR. Si tenga presente che il periodo di validità del documento T2L/T2LF è di 90 giorni.

Rilascio della prova nei paesi di transito comune

*Articolo 2,
appendice II,
convenzione*

La prova per merci unionali che sono trasportate da un paese di transito comune può essere fornita solo se le merci sono trasportate direttamente da tale paese di transito comune verso un altro paese di transito comune o uno Stato membro:

- senza passare per un paese terzo; oppure
- quando passano per un paese terzo, sono trasportate con un documento di trasporto unico rilasciato in un paese di transito comune.

Merci unionali esportate da un paese di transito comune

*Articolo 2,
appendice II,
convenzione*

La prova della posizione unionale non può essere utilizzata per merci unionali destinate all'esportazione da un paese di transito comune o dall'UE.

Presunzione di posizione unionale

Ammissione temporanea

*Articolo 9,
paragrafo 2,
convenzione*

La prova della posizione unionale non è tuttavia necessaria per le merci unionali in un paese di transito comune vincolate al regime di ammissione temporanea e che non hanno ricevuto alcun trattamento diverso da quello necessario alla loro conservazione nel loro stato originale o al frazionamento delle spedizioni.

Corridor-T2

*Articolo 2 bis,
appendice II,
convenzione*

Le merci che hanno la posizione doganale di merci unionali trasportate per ferrovia possono circolare, senza essere soggette a un regime doganale, da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione ed essere trasportate attraverso il territorio di un paese di transito comune senza che muti la loro posizione doganale. Per maggiori dettagli sul «Corridor-T2», cfr. la parte VI — paragrafo 3.5.5.

II.4. Movimenti di merci unionali senza prova della posizione unionale

II.4.1. Trasportate per via aerea

*Articolo 119,
paragrafo 2,
lettera a), AD*

Le merci unionali trasportate per via aerea da un aeroporto dell'UE a un altro senza scalo al di fuori dell'Unione beneficiano della presunzione di posizione unionale a condizione che siano provviste di un documento di trasporto unico, ossia l'AWB rilasciata in uno

Stato membro. In tali circostanze non è quindi necessaria alcuna prova per le merci unionali.

II.4.2. Servizio regolare di trasporto marittimo

II.4.2.1. Definizione

Articolo 120 AD

Le compagnie di navigazione che operano solo servizi di trasporto (marittimo a corto raggio) tra due o più porti dell'UE e che trasportano merci unionali, possono richiedere l'autorizzazione come servizio regolare di trasporto marittimo (RSS).

Le merci unionali trasportate a bordo di una nave autorizzata per il servizio regolare di trasporto marittimo tra due o più porti dell'UE mantengono la loro posizione unionale, senza l'obbligo di dimostrare tale posizione alla dogana dei porti di arrivo dell'Unione. La nave con autorizzazione per l'RSS non è autorizzata a fare scalo:

- in nessun porto al di fuori del territorio doganale dell'Unione;
- in un porto che non fa parte delle rotte autorizzate per il servizio regolare di trasporto marittimo;
- in un porto in una zona franca di un porto dell'UE;
- né è autorizzata a effettuare eventuali trasbordi di merci in mare.

*Articolo 119,
paragrafo 2,
lettera b), AD*

L'RSS può quindi essere paragonato a un ponte terrestre tra due o più porti dell'UE senza controlli doganali a entrambe le estremità del ponte. Tuttavia le merci non unionali trasportate da una nave autorizzata a svolgere il servizio regolare di trasporto marittimo devono essere vincolate a un regime di transito T1.

Quando una nave non destinata al servizio regolare di trasporto marittimo naviga tra porti dell'UE e lascia il territorio doganale dell'Unione, le merci unionali a bordo perdono la loro posizione unionale. Al nuovo arrivo nell'Unione, deve essere dimostrata la posizione doganale delle merci unionali, altrimenti la dogana considererà tutte le merci a bordo come merci non unionali.

Se i servizi di trasporto marittimo operano tra porti dell'UE e porti al di fuori dell'UE, non otterranno l'autorizzazione a diventare un RSS per tali rotte. Le merci unionali trasportate a bordo di una nave non destinata al servizio regolare di trasporto marittimo dovranno dimostrare la posizione doganale di tali merci quando sono scaricate in un porto dell'UE.

La convenzione relativa ad un regime comune di transito non tratta l'agevolazione dell'RSS né l'utilizzo di un documento di trasporto

elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per il trasporto marittimo.

Questo concetto di RSS non deve essere confuso con l'espressione «servizio regolare» nel senso in cui è utilizzata dagli operatori dei trasporti marittimi.

II.4.2.2. Procedura di autorizzazione dei servizi regolari di trasporto marittimo

*Articoli 120 e 121
AD
Articolo 39,
lettera a), CDU*

L'autorizzazione è concessa esclusivamente alle società di navigazione marittima che:

- sono stabilite nel territorio doganale dell'Unione;
- non hanno precedenti di violazioni gravi o ripetute della normativa doganale e fiscale, compresi reati penali gravi in relazione alla loro attività economica (nota: questa condizione è considerata soddisfatta per coloro che hanno lo status di operatore economico autorizzato (AEO);
- si impegnano a comunicare, una volta rilasciata l'autorizzazione, all'autorità doganale che l'ha concessa:
 - o i nomi delle navi destinate al servizio regolare;
 - o il porto da cui la nave inizia a operare come servizio regolare; e
 - o i porti di scalo;
- s'impegnano a non effettuare scali in nessun porto situato in un territorio al di fuori del territorio doganale dell'Unione o in nessuna zona franca situata in un porto dell'UE, né a effettuare alcun trasbordo di merci in mare.

Le norme generali che disciplinano le decisioni doganali su richiesta si applicano pienamente all'autorizzazione per istituire servizi di regolari di trasporto marittimo. Le linee guida descritte nella parte VI, paragrafi da 2.2 a 2.5, si applicano quindi allo stesso modo in aggiunta alle specifiche descritte di seguito.

OPERATORI COMMERCIALI

La domanda deve specificare gli Stati membri in cui l'RSS opera e può specificare gli Stati membri dichiarati dal richiedente per quanto riguarda i progetti di servizi futuri.

Articolo 195 AE

Dopo aver esaminato la richiesta, l'autorità doganale competente (autorità doganale di rilascio) dovrebbe notificare, attraverso il sistema di decisioni doganali, le autorità doganali (le autorità doganali consultate) degli altri Stati membri in cui opera, o potrebbe potenzialmente operare in futuro, il servizio di trasporto marittimo che richiede il loro accordo. Le altre amministrazioni devono

esprimere il proprio accordo o il proprio rifiuto entro 15 giorni dalla data della notifica da parte dell'autorità doganale di rilascio. Se lo Stato membro consultato rifiuta la richiesta, deve comunicarne il motivo o i motivi e le disposizioni giuridiche corrispondenti all'infrazione commessa attraverso il sistema di decisioni doganali. Le autorità dello Stato membro che ha ricevuto la domanda devono rifiutare l'autorizzazione e notificare al richiedente i motivi del rifiuto.

Articolo 195 AE

Se non giunge risposta o rifiuto entro 15 giorni dalla data di ricezione della notifica, le autorità doganali devono rilasciare un'autorizzazione alla società di navigazione interessata.

L'autorizzazione deve essere accettata dagli altri Stati membri in cui il servizio di navigazione opera o potrebbe potenzialmente operare in futuro.

Articolo 121 AD

OPERATORI COMMERCIALI

La società di navigazione, dopo essere stata autorizzata ad istituire servizi regolari di trasporto marittimo deve registrare presso l'autorità doganale di rilascio:

- a) i nomi delle navi destinate al servizio regolare;
 - b) il primo porto da cui la nave inizia a operare come servizio regolare;
 - c) i porti di scalo;
- e comunicare all'autorità doganale di rilascio:
- d) le eventuali modifiche delle informazioni di cui alle lettere a), b) e c);
 - e) la data e l'ora in cui le modifiche prendono effetto;
- e se del caso:
- f) i nomi dei noleggiatori parziali.

Articolo 121 AD e articolo 196 AE

DOGANA

Tutte le modifiche all'autorizzazione comunicate dalla società di navigazione devono essere registrate nel sistema di decisioni doganali entro un giorno lavorativo dal giorno della comunicazione e devono essere accessibili alle autorità doganali coinvolte nell'RSS. La registrazione modificata è valida dal primo giorno lavorativo successivo a quello in cui è stata registrata.

Ogni comunicazione con le altre amministrazioni doganali coinvolte nell'RSS deve avvenire attraverso il sistema di decisioni doganali.

Nell'allegato II.8.4 figura l'elenco delle autorità responsabili in materia di procedura di autorizzazione e notifica relative all'RSS.

DOGANA

Autorizzazione => registrazione nel sistema elettronico di informazione e comunicazione dell’RSS.

Ove opportuno, nella casella «Altre informazioni» dell’autorizzazione a operare servizi regolari di trasporto marittimo inserire il o i nomi del o dei noleggiatori parziali per ciascuna nave.

Tali informazioni saranno completate dopo l’aggiornamento del sistema di gestione delle decisioni doganali previsto per la fine del 2020.

II.4.2.3. Accordi di noleggio a carico parziale

In caso di noleggio parziale, la domanda di autorizzazione di RSS è inoltrata dalla persona (armatore o noleggiatore), o da un suo rappresentante, che determina il servizio regolare, ossia che determina la o le navi destinate al servizio regolare e i corrispondenti scali. Le autorità doganali di rilascio possono chiedere qualunque informazione supplementare necessaria al trattamento della domanda.

Nell’allegato II.8.1 sono riportati esempi di contratti di «noleggio» che contemplano accordi di subnoleggio e di noleggio a carico parziale.

II.4.2.4. Verifica delle condizioni per l’RSS

Le autorità doganali possono esigere che la società di navigazione fornisca la prova che osserva le disposizioni relative alla gestione dell’RSS, vale a dire che l’RSS è gestito sulla base delle informazioni registrate presso l’autorità doganale competente e fa scalo esclusivamente nei porti di scalo registrati.

Quando un’autorità doganale constata che le disposizioni dell’RSS non sono state rispettate, informa immediatamente, attraverso il sistema delle decisioni doganali, le autorità doganali degli altri Stati membri in cui è gestito l’RSS, affinché possano prendere le misure necessarie.

II.4.2.5. Servizio regolare o occasionale

Le merci non unionali, e in certi casi anche le merci unionali, trasportate su una nave RSS devono essere trasportate vincolate a un regime doganale («camion sul traghetto») o devono essere vincolate a un regime di transito unionale (T1 o T2F) per il trasporto sull’RSS.

A tal fine, un RSS può scegliere se ottenere l'autorizzazione all'uso di un ETD come dichiarazione di transito per il trasporto marittimo o se usare il regime di transito normale (utilizzando la dichiarazione NCTS basata sul DAU e una garanzia) per le merci T1 o T2F. Se l'ETD è usato come dichiarazione di transito per il trasporto marittimo, i manifesti dell'RSS possono essere impiegati a questo scopo e non è richiesta alcuna garanzia.

Quando i servizi di trasporto marittimo a corto raggio operano tra due o più porti dell'UE e trasportano principalmente merci non unionali, tali operatori dovrebbero considerare lo sforzo amministrativo necessario. Dovrebbero valutare se vale la pena soddisfare i requisiti amministrativi necessari per ottenere l'autorizzazione (o le autorizzazioni) per utilizzare l'RSS e l'ETD come dichiarazione di transito per il trasporto marittimo e soddisfare i requisiti operativi richiesti per utilizzare tali autorizzazioni. In alternativa, gli operatori potrebbero invece considerare l'uso di un servizio occasionale. In questo modo non ci sarebbe bisogno di un'autorizzazione RSS e l'operatore, se del caso, potrebbe invece fornire una semplice prova della posizione doganale delle merci unionali.

Imprevisti durante il trasporto RSS

Quando una nave registrata per l'RSS è costretta da circostanze impreviste a trasbordare merci in mare, a fare scalo o a caricare o scaricare merci in un porto non UE, un porto non destinato all'RSS o una zona franca in un porto dell'UE, la società di navigazione deve informare immediatamente le autorità doganali di tutti i successivi porti di scalo dell'UE lungo la rotta prevista della nave.

La posizione doganale delle merci a bordo di tale nave non deve essere modificata, a meno che non ci siano nuove merci caricate o scaricate e lasciate in quei luoghi.

Esempio 1

New York/Le Havre/Anversa con servizio occasionale

All'arrivo a Le Havre le merci sono tutte considerate non unionali.

- Per le merci unionali (escluse le merci soggette ad accisa) caricate a Le Havre: rilascio di un documento T2L oppure, su richiesta della società di navigazione, di un manifesto recante il codice «C».
- Per le merci unionali soggette ad accisa caricate a Le Havre: rilascio di una stampa del documento amministrativo elettronico [di cui agli articoli 21 e 34 della direttiva 2008/118/CE del

Consiglio e al regolamento (CE) n. 684/2009 della Commissione].

Esempio 2 Le Havre/Pointe à Pitre (Guadalupa) con servizio occasionale

All'arrivo a Pointe à Pitre le merci sono tutte considerate non unionali.

- Per merci unionali: rilascio di un documento T2LF oppure, su richiesta della società di navigazione, di un manifesto recante il codice «F».

Esempio 3 Genova/Marsiglia con servizio occasionale

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

- Per le merci unionali (escluse le merci soggette ad accisa) caricate a Genova: rilascio di un documento T2L oppure, su richiesta della società di navigazione, di un manifesto recante il codice «C».
- Per le merci unionali soggette ad accisa caricate a Genova: rilascio di una stampa del documento amministrativo elettronico [di cui agli articoli 21 e 34 della direttiva 2008/118/CE del Consiglio e al regolamento (CE) n. 684/2009 della Commissione].

Esempio 4 New York/Le Havre/Anversa con servizio occasionale

All'arrivo della nave a Le Havre, le merci saranno tutte considerate non unionali.

Parte delle merci è scaricata a Le Havre mentre il resto rimane a bordo.

Si ravvisano due possibilità.

- *Le merci sono scaricate a Le Havre e trasportate su strada ad Anversa:* è richiesto un regime di transito T1 per il trasporto su strada e deve essere fornita una garanzia.
- *Le merci non sono scaricate a Le Havre e sono trasportate via mare ad Anversa:* non è richiesto un regime di transito T1.
All'arrivo ad Anversa, le merci saranno tutte considerate non unionali tranne nel caso in cui sia presentata una prova della loro posizione doganale di merci unionali.

Esempio 5

Esportazione di merci con domanda di restituzione

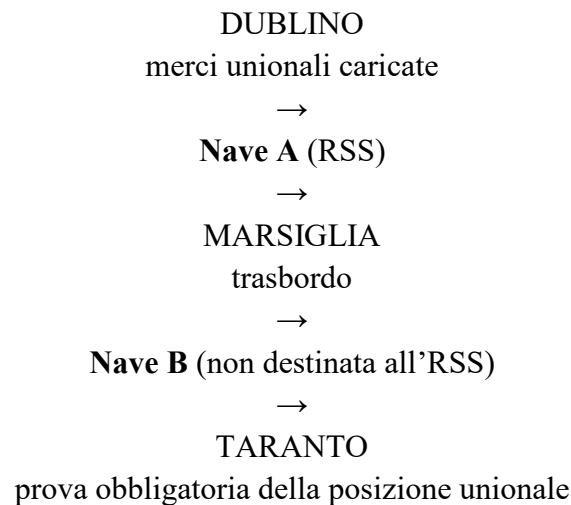
Le Havre/Anversa/New York con servizio occasionale

Le formalità di esportazione sono espletate a Le Havre, dove le merci sono caricate su una nave nel quadro di un unico contratto di trasporto verso un paese non UE, e trasportate ad Anversa dove sono caricate su un'altra nave a destinazione di un paese non UE.

Poiché tali merci sono trasportate con un servizio occasionale, esse sono considerate merci non unionali.

Prova della posizione doganale di merci unionali in caso di trasbordo

Le merci unionali sono trasportate con un RSS (cfr. paragrafo II.4.2.). Se le merci sono successivamente trasbordate in un porto dell'UE su una nave che non è un RSS, la posizione doganale si perderebbe e le merci sarebbero poste in custodia temporanea. Ciò costituisce un problema nel porto di destinazione finale dell'UE (scarico). Il problema è illustrato schematicamente in appresso:



In casi del genere, la prova della posizione doganale delle merci richiesta presso il porto dell'UE di destinazione (porto di scarico, in questo caso Taranto) sarà fornita mediante un T2L rilasciato e autenticato al più tardi dalle autorità competenti del porto di trasbordo (in questo caso Marsiglia).

In questi casi, si raccomanda che la prova della posizione accompagni le merci sin dall'inizio dell'operazione di trasporto (nave A).

In alternativa, la prova richiesta può essere fornita dal manifesto della società di navigazione (cfr. paragrafo II.4.2).

II.4.3. Corridor-T2

Cfr. parte VI.3.5.5.

II.5. Disposizioni specifiche relative ai prodotti della pesca marittima e alle merci ottenute da tali prodotti

Prova della posizione doganale per prodotti unionali della pesca marittima e altri prodotti che le navi estraggono dal mare

Articolo 213 AE

Secondo il caso, il giornale di pesca, la dichiarazione di sbarco, la dichiarazione di trasbordo e i dati del sistema di controllo dei pescherecci devono essere presentati per dimostrare la posizione unionale:

- dei prodotti della pesca marittima catturati da una nave da pesca dell'Unione al di fuori del territorio doganale dell'Unione, in acque diverse dalle acque territoriali di un paese terzo; e
- delle merci ottenute da detti prodotti a bordo di navi da pesca o di navi officina unionali, la cui fabbricazione, eventualmente, può aver comportato l'utilizzo di altri prodotti aventi posizione doganale di merci unionali.

Articolo 129 AD

Secondo il caso, il giornale di pesca, la dichiarazione di sbarco, la dichiarazione di trasbordo e i dati del sistema di controllo dei pescherecci devono essere presentati:

1. dalla nave da pesca dell'Unione che ha effettuato la cattura e, eventualmente, la trasformazione di detti prodotti; oppure
2. da un'altra nave da pesca unionale o dalla nave officina unionale che ha effettuato il trattamento dei prodotti in questione trasbordati dalla nave di cui al punto 1; oppure
3. da qualsiasi altra nave sulla quale i prodotti e le merci in questione sono stati trasbordati dalle navi di cui ai punti 1 e 2 senza procedere ad alcun cambiamento; oppure
4. da un mezzo di trasporto provvisto di un titolo di trasporto unico, rilasciato nel paese o territorio che non fa parte del territorio doganale dell'Unione in cui detti prodotti e merci sono stati sbarcati dalle navi di cui ai punti 1, 2 o 3.

Articolo 214 AE

Quando i prodotti della pesca marittima o le merci ottenute da tali prodotti sono trasbordati e trasportati attraverso un territorio al di fuori dell'UE prima di essere trasportati nell'UE, la prova della posizione doganale di merci unionali deve essere presentata per tali prodotti e merci al loro ingresso nel territorio doganale dell'Unione. A tal fine è possibile utilizzare una stampa del giornale di pesca con una certificazione dell'autorità doganale di tale paese o territorio attestante che i prodotti o le merci:

- erano sotto vigilanza doganale mentre si trovavano in tale paese o territorio; e
- non erano state sottoposte ad alcuna manipolazione oltre a quella necessaria per la loro conservazione.

La stampa del giornale di pesca, come stabilito dalla normativa attuale, può significare:

- la stampa delle parti pertinenti del giornale di pesca (ossia un estratto), compresi i dati sui trasbordi, se del caso; oppure
- la stampa del giornale di pesca completo, a condizione che consenta di identificare la rispettiva partita di prodotti o merci della pesca marittima e includa un riferimento al relativo giornale di pesca.

Le amministrazioni doganali dei paesi terzi non hanno l'obbligo giuridico di certificare l'assenza di manipolazione dei prodotti della pesca marittima e delle merci ottenute da tali prodotti trasbordati e trasportati attraverso il loro territorio su una stampa del giornale di pesca. Pertanto può essere accettata una certificazione diversa da quella basata su una stampa del giornale di pesca.

La forma del documento di certificazione è libera; un esempio fornito dal settore della pesca figura nell'allegato II.8.5. Un altro esempio, nell'allegato II.8.6, è un certificato di non manipolazione rilasciato da Singapore.

Articoli 130 e 133 AD

L'articolo 130 AD stabilisce i requisiti in materia di dati per la prova della posizione doganale di merci unionali dei prodotti della pesca marittima e delle merci ottenute da tali prodotti, consegnati direttamente o mediante trasbordo nel territorio doganale dell'Unione.

L'articolo 133 AD stabilisce i requisiti in materia di dati per certificare l'assenza di manipolazione dei prodotti della pesca marittima e delle merci ottenute da tali prodotti trasbordati e trasportati attraverso un paese o territorio terzo, che è parte integrante della prova della posizione doganale di merci unionali per tali prodotti e merci.

Se, per certificare l'assenza di manipolazione, si utilizzano altri documenti, oltre alla stampa del giornale di pesca, o alla stampa delle parti pertinenti del giornale di pesca, tali altri mezzi di prova devono contenere:

- tutti i dati pertinenti di cui agli articoli 130 e 133 AD;
- un riferimento al giornale di pesca.

Questi mezzi di prova devono essere accompagnati dalla stampa del pertinente giornale di pesca, o dalla stampa delle parti pertinenti del giornale di pesca, quando sono presentati alle autorità doganali degli Stati membri all'entrata nel territorio doganale dell'Unione.

Per quanto riguarda le informazioni relative al luogo in cui i prodotti della pesca marittima sono stati catturati, come stabilito nell'articolo 130, paragrafo 1, lettera a), è inteso che le informazioni in merito al luogo esatto di cattura saranno considerate sensibili e che condividere tali informazioni con le autorità doganali di paesi terzi ai fini della certificazione potrebbe porre problemi. Pertanto non dovrebbe essere previsto l'obbligo di includere tali informazioni nei documenti presentati alle autorità doganali di paesi terzi per la certificazione, a condizione che le informazioni relative al luogo esatto di cattura siano fornite alle autorità doganali degli Stati membri al momento dell'ingresso nel territorio doganale dell'Unione.

II.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

II.7. Sezione riservata alla dogana

II.7.1. Documento T2L(T2LF) autenticato per via elettronica

II.8. Allegati

II.8.1. Esempio di contratto di noleggio che contempla accordi di subnoleggio e di noleggio a carico parziale

Noleggio a carico parziale

Il presente paragrafo chiarisce gli aspetti commerciali del noleggio a carico parziale, sottolineando in particolare il trasporto di container e le conseguenze per il transito unionale.

1. Introduzione

Nel trasporto mediante container il noleggio a carico parziale è comunemente noto come «slot charter» (noleggio di spazio di carico). Con il termine «slot» si intende una parte dello spazio di carico con dimensioni ben definite di una nave, corrispondente a un container o a un'unità container. Esistono due tipi di container:

- a) TEU = unità equivalente di 20 piedi
e
- b) FEU = unità equivalente di 40 piedi (ossia 2 container TEU)

Nota: altri tipi di container sono i container 10 piedi, highcube, 45 piedi ecc.

2. Tipi di noleggio a carico parziale

I due tipi principali sono:

- a) noleggio a carico parziale ordinario (*ordinary slot charter*)
- b) contratto di ripartizione navi (*vessel sharing agreement*)

3. Noleggio a carico parziale ordinario

In questo tipo di noleggio, il noleggiatore (una società di navigazione) noleggia un determinato numero di «slot» da un armatore (un'altra società di navigazione che disponga di capacità eccedentaria su una nave). Il noleggiatore pagherà, generalmente, un importo corrispondente al numero complessivo di slot noleggiati, indipendentemente dal fatto che sia in grado o meno di usarli tutti. Il noleggio a carico parziale ordinario si concluderà, in genere, «a viaggio».

4. Contratto di ripartizione navi

In questo tipo di contratto due (o più) società di navigazione concordano di mettersi reciprocamente a disposizione un numero prestabilito di spazi di carico su determinate navi o rotte. I contratti di questo tipo sono conclusi, di norma, su base di reciprocità e le società in questione non pagano alcuna somma in corrispettivo per gli «slot» in questione.

5. Conseguenze commerciali

- a) A parte il fatto che, a differenza del contratto di ripartizione navi, il noleggio a carico parziale ordinario comporta un pagamento, i due tipi di noleggio sono giuridicamente analoghi.
- b) Il sistema è quello di un normale noleggio, vale a dire che in regime di noleggio a carico parziale o di contratto ripartizione navi le merci viaggiano a nome del noleggiatore, con le sue polizze di carico e i suoi manifesti. L'armatore emetterà una polizza di carico per trasporti oceanici relativa al numero complessivo di «slot» utilizzati, e non una polizza di carico per ciascun container/ciascuna spedizione. L'armatore non dispone di alcuna documentazione di base (ad esclusione delle dichiarazioni per merci pericolose ecc.) relativa alle singole spedizioni: caricatore, destinatario, contenuto ecc.
- c) In regime di noleggio a carico parziale/contratto di ripartizione navi, le merci sono trasportate, de facto, come se si trovassero a bordo di una delle navi del noleggiatore.
- d) Il caricatore/destinatario può anche non sapere, o non venire informato, del fatto che parte del trasporto è stata effettuata a bordo di una nave secondo un contratto di noleggio a carico parziale o di ripartizione navi.
- e) Il caricatore/destinatario riceverà una polizza di carico emessa dalla società di navigazione con la quale il medesimo ha stilato il contratto per realizzare il trasporto.

6. Conseguenze per il transito unionale

Nel caso di contratti commerciali di noleggio a carico parziale, ciascuna società di navigazione può agire in qualità di titolare del regime purché tutti i manifesti siano conformi a tutti i requisiti degli articoli 50 e 51 ADT.

Inoltre la voce «polizza di carico per trasporti oceanici» sul manifesto della nave che trasporta le merci deve indicare alle competenti autorità del porto di destinazione che i controlli di transito si baseranno sui manifesti e sulle polizze di carico del noleggiatore.

7. Conseguenze per l'autorizzazione di servizi regolari di trasporto marittimo (RSS)

- a) In caso di noleggio a carico parziale, la domanda di autorizzazione di RSS deve essere inoltrata dalla persona (armatore o noleggiatore) che definisce l'RSS.

Le autorità doganali possono chiedere che si forniscano tutti i documenti che ritengano opportuni al fine di esaminare la qualifica del richiedente e segnatamente i termini del contratto di noleggio.

b) Esempi:

Esempio 1:

- La nave chiamata «Goodwill» appartiene all'armatore A che conclude un contratto di noleggio a tempo con la società di navigazione marittima B. Ai termini del contratto, A mette la propria nave a disposizione di B.
- B è responsabile della gestione commerciale della nave che ha noleggiato e determina i porti in cui fare scalo con la nave (RSS). Per poter essere certa di riempire la nave, B conclude con C, un'altra società di navigazione, un accordo di condivisione dello spazio della nave (noleggio parziale). Ci troviamo di fronte, dunque, a un noleggio parziale: B affida a C la gestione commerciale di parte della Goodwill e conserva l'uso operativo della parte restante della nave. B chiederà l'**autorizzazione di RSS per la Goodwill**.

Esempio 2:

Servizi (1)	Navi (2)	Persone responsabili della definizione del servizio (3)	Noleggiatori parziali (4)
Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona - Leixoes - Vigo	Corvette e Caravel	A	B: sulla Corvette: Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona; sulla Caravel: Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona - Vigo
			C: sulla Corvette: Rotterdam - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona; sulla Caravel: Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona - Vigo
			D: sulla Corvette: Rotterdam - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona
Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Bilbao - Lisbona - Leixoes - Vigo	Douro	B	A: Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Bilbao
			C: Rosslare - Anversa - Le Havre - Bilbao - Lisbona - Leixoes
			D: Anversa - Le Havre - Bilbao - Lisbona - Leixoes - Vigo

Servizi (1)	Navi (2)	Persone responsabili della definizione del servizio (3)	Noleggiatori parziali (4)
Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona - Leixoes - Vigo	Angela J	C	A: Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona
			B: Rotterdam - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona
			D: Anversa - Le Havre - Lisbona - Leixoes - Vigo
Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Bilbao - Lisbona - Leixoes - Vigo	Goodwill	D	A: Rotterdam - Dublino - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona
			B: Rotterdam - Rosslare - Anversa - Le Havre - Lisbona
			C: Anversa - Le Havre - Lisbona - Leixoes - Vigo

- ☐ Nella colonna 1 figura la linea con i vari porti in cui fanno scalo la o le navi assegnate al servizio. Per questo servizio è chiesta l'autorizzazione di servizio regolare.
- ☐ Nella colonna 2 figurano la o le navi assegnate al servizio. Per poter figurare in una stessa domanda di autorizzazione di servizio regolare, occorre che le navi facciano scalo in tutti i porti elencati nella domanda medesima.
- ☐ Nella colonna 3 figura il nome della persona responsabile della definizione del servizio (porti di scalo ecc.). Questa è la persona che presenta la domanda di autorizzazione e che deve informare i noleggiatori parziali (colonna 4) che il servizio è un servizio regolare. Essa può naturalmente trasportare anche merci su tale servizio.
- ☐ Nella colonna 4 figurano i vari noleggiatori parziali che hanno noleggiato parti della nave dell'armatore. Essi non sono tenuti a chiedere l'autorizzazione ma devono rispettare o fare sì che i loro clienti rispettino le procedure doganali che si applicano, secondo la posizione doganale delle merci trasportate, ai servizi regolari.

c) Contenuto della domanda e dell'autorizzazione di servizio regolare.

L'autorizzazione di servizio regolare di trasporto marittimo è compilata conformemente alle istruzioni indicate di seguito.

☐ Istruzioni generali

La Commissione europea e le autorità doganali degli Stati membri devono conservare e avere accesso all'autorizzazione, ivi comprese le eventuali modifiche, per mezzo del sistema elettronico di informazione e comunicazione del servizio regolare di trasporto marittimo.

☐ Caselle

Casella 1: indicare il nome e l'indirizzo completo della società di navigazione o del suo rappresentante.

Se la gestione commerciale di una nave è ripartita tra più società che specificano insieme i porti da servire, indicare il nome e l'indirizzo completo di ogni società di navigazione interessata o del suo rappresentante.

In questo caso, l'insieme delle società di navigazione deve figurare quale richiedente della domanda unica di servizio regolare.

Casella 2: indicare tutti i porti in ordine di scalo per un itinerario specifico. Al nome di ciascun porto far seguire l'appropriato codice ISO del paese [ad esempio: Rotterdam (NL), Dublino (IE), Le Havre (FR)].

Se l'autorizzazione è rilasciata per più itinerari, contraddistinguere ciascun itinerario con un numero [ad esempio: 1. Rotterdam (NL) - Dublino (IE) - Le Havre (FR), 2. Lisbona (PT) - Vigo (ES) - Bilbao (ES) ecc.].

Casella 3: indicare il nome di ogni nave destinata all'itinerario specificato nella casella 2. Se in tale casella figura più di un itinerario, le navi devono essere contraddistinte dal numero dell'itinerario a cui sono destinate (ad esempio: 1. Neptune, Goodwill, 2. Corvette, 3. Douro ecc.).

Casella 4: indicare il nome del o dei noleggiatori parziali (non il nome delle navi). La persona che chiede l'autorizzazione deve indicare alle autorità doganali il nome del o dei noleggiatori parziali. Si noti che il noleggiatore parziale non è il detentore dell'autorizzazione e non figura nella casella 1.

Casella 5: apporre in questa casella la data e la firma della o delle società di navigazione, oppure del o dei loro rappresentanti, figuranti nella casella 1.

Casella A: dopo il nome dello Stato membro indicare tra parentesi il corrispondente codice ISO del paese: (AT), (BE), (BG), (CY), (CZ), (DE), (DK), (EE), (ES), (FI), (FR), (GR), (HR), (HU), (IE), (IT), (LT), (LU), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (RO), (SE), (SI), o (SK).

II.8.2. Manifesto di spedizione — autorizzazione TC 12

Autorizzazione a usufruire della semplificazione prevista all'articolo 128 quinquies, dell'atto delegato (appendice II, articolo 18, della convenzione) Cfr. paragrafo II.3.3.4.

Modello di autorizzazione TC 12

1. Titolare dell'autorizzazione	(Numero di autorizzazione)
	Autorizzazione a usufruire della semplificazione prevista all'articolo 128 quinquies dell'atto delegato (appendice II, articolo 18, della convenzione)
2. Paesi e porti di partenza ai quali quest'autorizzazione si riferisce e il/i nome/i del/dei rappresentante/i della società di navigazione.	
3. Paesi e porti di destinazione ai quali quest'autorizzazione si riferisce e il/i nome/i del/dei rappresentante/i della società di navigazione.	
4. Altre informazioni	

5. Autorità che rilascia l'autorizzazione		Timbro
Nome:	Data:	
Indirizzo:		
Paese:	(Firma)	

II.8.2.B. Allegato B — Elenco delle autorità competenti per la consultazione

Per l'ultima versione di questo elenco, fare clic su uno dei link seguenti:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.3. Prova della posizione doganale di merci unionali per i veicoli stradali a motore

Per stabilire la posizione doganale dei veicoli stradali a motore che circolano nel territorio doganale dell'Unione, devono essere osservate le norme seguenti:

1. Le norme in materia di circolazione delle merci da un punto a un altro del territorio doganale dell'Unione sono applicabili allo stesso modo alla circolazione dei veicoli stradali, delle barche da diporto e degli aeromobili privati.
2. Il termine «circolazione» si riferisce non solo all'utilizzazione del veicolo negli spostamenti all'interno del territorio doganale dell'Unione, ma anche, come per tutte le altre merci unionali, al trasferimento di proprietà (consegna/acquisto) e al cambiamento di residenza che comporti lo spostamento del veicolo senza cambiamento di proprietà.
3. L'articolo 153 CDU recita che «[t]utte le merci presenti nel territorio doganale dell'Unione sono considerate avere la posizione doganale di merci unionali, tranne quando sia stabilito che non sono merci unionali». Quanto sopra si applica anche alla circolazione degli autoveicoli.
4. Pertanto i veicoli importati da un paese terzo e immessi in libera circolazione senza essere immatricolati in uno Stato membro possono essere spediti in un altro Stato membro come merci unionali in quanto soddisfano la presunzione di base dell'articolo 153 CDU. Per quanto riguarda l'immatricolazione, tali veicoli devono essere trattati esattamente come i veicoli fabbricati nell'Unione.
5. In questi casi, l'immatricolazione dei veicoli nuovi non deve essere subordinata alla prova della posizione doganale del veicolo.
6. In caso di dubbio, le autorità competenti possono chiedere informazioni a titolo di reciproca assistenza. Tali richieste, tuttavia, non dovrebbero avere carattere automatico.
7. Di conseguenza i veicoli unionali devono poter circolare nel territorio doganale dell'Unione alle stesse condizioni di qualsiasi altra merce unionale. Non è previsto l'intervento di un ufficio doganale.
8. Queste norme non incidono sulle disposizioni applicabili in materia fiscale, particolarmente in relazione all'obbligo per il proprietario di essere immatricolato nel proprio paese di residenza.
9. Fatte salve le disposizioni precedenti, si ritiene che qualsiasi veicolo stradale a motore immatricolato in uno Stato membro abbia posizione unionale a condizione che:
 - a) il suo documento d'immatricolazione sia presentato alle autorità competenti dello Stato membro nel quale è introdotto il veicolo;
 - b) l'immatricolazione del veicolo, quale risulta dal documento e anche dalla targa d'immatricolazione, corrisponda esattamente alle disposizioni che seguono, a seconda del paese d'immatricolazione.

In caso contrario, deve essere fornita la prova della posizione unionale in conformità dell'articolo 199 AE.

10. Prova della posizione doganale di merci unionali dei veicoli stradali a motore tramite le indicazioni desunte dall'immatricolazione (articolo 208 AE).

Austria

In Austria, il sistema di numerazione consiste di un «segno distintivo» e un «segno riservato».

Il segno distintivo consiste di una o due lettere e identifica il distretto amministrativo (distretto politico), la città statutaria, il governo statale o le autorità federali; il prefisso consiste di una combinazione di numeri e lettere.

Le targhe mostrano una scritta nera su fondo bianco e ai bordi superiore e inferiore tre sottili linee di colore rosso, bianco, rosso. Le targhe devono essere composte da lettere latine e numeri arabi. Dal novembre 2002 sul lato sinistro delle targhe è presente un riquadro blu con una «A» bianca sotto la corona di stelle dell'UE.

Le lettere e i simboli di identificazione sono separati da un emblema. Nel caso delle targhe normali, è lo stemma del rispettivo Stato federale al di sotto del quale è indicato il nome dello Stato federale in lettere maiuscole nere.

Le targhe — per lo più in formato rettangolare orizzontale con gli angoli arrotondati — hanno le dimensioni seguenti (larghezza × altezza):

- riga unica: 520 × 120 mm, altezza del carattere 67 mm
- due righe: 300 × 200 mm, altezza del carattere 67 mm

Illustrazioni esemplificative:



Belgio

I veicoli stradali a motore immatricolati in Belgio si considerano aventi posizione doganale di merci unionali, tranne negli scenari presentati di seguito.

1. Sul certificato di immatricolazione, come illustrato di seguito, è presente la sigla T1, che:
 - a. per i certificati rilasciati prima del 16 novembre 2010, era posta sul retro del frontespizio, a sinistra nella sezione dedicata all'ammissione temporanea;

- b. per i certificati rilasciati a partire dal 16 novembre 2010, era posta sul recto della parte 1, nella tabella sull'ammissione temporanea nell'angolo in basso a sinistra.

2. Se il veicolo presenta una targa «mercantile», esso **può** non avere la posizione doganale di merci unionali. In questo caso, l'autorizzazione di ammissione temporanea deve trovarsi nel veicolo. Il certificato di immatricolazione reca, invece delle caratteristiche del veicolo, il numero di targa, la data di validità, il tipo di «targa commerciale», il numero del registro nazionale o il numero della società e la cilindrata massima o la potenza massima richiesta dal titolare.

Queste targhe di immatricolazione riportano un numero indice, un gruppo di tre lettere e un gruppo di tre cifre nelle combinazioni seguenti:

- *«targhe commerciali» per autoveicoli: 1 - Z + altre due lettere + tre cifre;*
- *«targhe commerciali» per motocicli: 1 - ZM o 1 - ZW + un'altra lettera + tre cifre (le dimensioni differiscono dalle altre targhe; l'indice e le lettere occupano lo spazio superiore, le cifre lo spazio inferiore);*
- *«targhe commerciali» per ciclomotori: 1 - SZ + un'altra lettera + tre cifre (le dimensioni differiscono dalle altre targhe; l'indice e le lettere occupano lo spazio superiore, le cifre lo spazio inferiore);*
- *«targhe commerciali» per rimorchi: 1 - ZQ o 1 - ZU + un'altra lettera + tre cifre.*

Le cifre e le lettere sono verdi su fondo bianco. In un posto previsto a tal fine, occorre apporre inoltre un bollo autoadesivo con indicazione dell'anno.

3. Se il veicolo presenta una targa «di prova», esso **può** non avere la posizione doganale di merci unionali. In questo caso, l'autorizzazione di ammissione temporanea deve trovarsi nel veicolo. Tuttavia tali veicoli non sono autorizzati a circolare al di fuori del territorio belga. Il certificato di immatricolazione reca, invece delle caratteristiche del veicolo, il numero di targa, la data di validità, il tipo di «targa commerciale», il numero del registro nazionale o il numero della società.

Tali targhe di immatricolazione riportano un numero indice, un gruppo di tre lettere e un gruppo di tre cifre (due cifre per i ciclomotori) nelle combinazioni seguenti:

- *per autoveicoli: 1 - ZZ + un'altra lettera + tre cifre;*
- *per motocicli: 1 - ZZM o 1 - ZZW + tre cifre (le dimensioni differiscono dalle altre targhe; le lettere occupano lo spazio superiore, le cifre lo spazio inferiore);*
- *per ciclomotori: 1 - SZZ + due cifre (le dimensioni differiscono dalle altre targhe; le lettere occupano lo spazio superiore, le cifre lo spazio inferiore);*
- *per rimorchi: 1 - ZZQ o 1 - ZZU + tre cifre.*

Le cifre e le lettere sono verdi su fondo bianco. In un posto previsto a tal fine, occorre apporre inoltre un bollo autoadesivo con indicazione dell'anno.

Bulgaria

I veicoli stradali a motore immatricolati in Bulgaria sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se sono muniti di una targa di immatricolazione rettangolare recante una combinazione di lettere e cifre, in nero su fondo bianco riflettente con una striscia blu sul lato sinistro.

Sulla striscia blu della targa figura la bandiera della Bulgaria e la sigla BG in caratteri bianchi.

La combinazione consta di tre gruppi (ad esempio, C 5027 AB).

- Il primo gruppo è costituito da lettere e corrisponde al dipartimento.
- Il secondo gruppo è costituito da quattro numeri arabi.
- Il terzo gruppo è una serie (di una o due lettere).

I veicoli stradali a motore immatricolati in Bulgaria si considerano aventi posizione doganale di merci unionali se:

- sono muniti di una targa di immatricolazione rettangolare recante una combinazione di sei cifre separate al centro dalla lettera «B», in nero su fondo bianco, e l'anno di validità su fondo rosso sul lato destro;
- sono muniti di una targa di immatricolazione rettangolare recante una combinazione di sei cifre separate al centro dalla lettera «T» o «H», in nero su fondo bianco;
- sono muniti di una targa di immatricolazione rettangolare recante una combinazione delle lettere «C», «CC» o «CT» e numeri, in bianco su fondo rosso; oppure
- sono muniti di una targa di immatricolazione rettangolare recante una combinazione delle lettere «XX» e numeri, in bianco su fondo blu.

I veicoli stradali a motore con questo tipo di targa possono avere la posizione doganale di merci unionali o meno.

La loro posizione può essere verificata soltanto consultando la documentazione pertinente.

Croazia

1. I veicoli stradali a motore immatricolati in Croazia sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se sono muniti delle relative targhe.

Le targhe d'immatricolazione dei veicoli sono metalliche, rivestite di materiale riflettente e identificano il distretto amministrativo; il numero d'immatricolazione del veicolo compare in caratteri neri su fondo bianco. Nello spazio tra l'indicazione del distretto amministrativo e il numero d'immatricolazione vi è lo stemma croato.

In via eccezionale, le targhe d'immatricolazione dei *veicoli non conformi alle condizioni prescritte* in materia di dimensioni (lunghezza, larghezza e altezza), ossia il cui peso massimo supera il peso per asse autorizzato, recano lettere e numeri di colore rosso.

Le targhe d'immatricolazione dei veicoli di proprietà di cittadini stranieri a cui è stata concessa una residenza temporanea o permanente (veicoli immatricolati a titolo temporaneo, veicoli di proprietà di uffici stranieri preposti ad attività commerciali, culturali e relative al transito, di altri uffici di rappresentanza e di corrispondenti stranieri) recano caratteri verdi.

2. Le targhe d'immatricolazione dei *veicoli che appartengono agli uffici diplomatici e consolari, alle missioni di paesi stranieri e alle agenzie delle organizzazioni internazionali e al rispettivo personale* in Croazia sono di colore blu con lettere e cifre gialli. Vi figura inoltre il codice numerico del paese a cui appartiene l'agenzia e la lettera corrispondente all'attività

svolta dalla stessa, ossia la posizione ricoperta dalla persona all'interno dell'agenzia, e il numero d'immatricolazione del veicolo.

Cipro

Il Dipartimento dei trasporti stradali di Cipro è informatizzato dal gennaio 1997. Tutti i certificati di immatricolazione rilasciati da allora sono stampati al computer.

a. Veicoli immatricolati stabilmente a Cipro

I numeri di immatricolazione dei veicoli immatricolati stabilmente a Cipro combinano uno, due oppure tre caratteri latini e un numero compreso fra 1 e 999. Ogni veicolo ha due targhe, una anteriore con fondo bianco riflettente e una posteriore con fondo giallo o bianco riflettente, entrambe a caratteri e cifre neri.

Per determinare la posizione doganale di merci unionali della maggior parte dei veicoli che hanno numeri di immatricolazione del tipo LLNNN (per es., YW764) o del tipo LLLNNN (per es., EAY857), è necessario controllare i dati corrispondenti che figurano sul certificato di immatricolazione, come illustrato nella tabella A.

b. Veicoli immatricolati per il corpo diplomatico (CD o AT)

I veicoli immatricolati per il corpo diplomatico hanno due numeri sul certificato di immatricolazione. Il primo numero indica l'immatricolazione permanente. Il secondo indica l'appartenenza del veicolo al corpo diplomatico.

Il numero di immatricolazione dei veicoli del corpo diplomatico è composto da due numeri che indicano il codice dell'ambasciata o della commissione seguiti dalle lettere «CD» o «AT» e dal numero attribuito all'interno di quella ambasciata o sede della commissione.

Tali veicoli circolano con il numero di immatricolazione diplomatica per il periodo in cui hanno status diplomatico. Quando lo status diplomatico cessa, utilizzano il numero di immatricolazione permanente. La posizione unionale di merci unionali di questi veicoli può essere verificata consultando i relativi documenti.

Tabella A

	Informazioni (dati fiscali) (in inglese e in greco figuranti sul certificato d'immatricolazione)	Possibili informazioni figuranti con traduzione in inglese stampata in caratteri più piccoli
1	Customs duty Τελωνειακός Δασμός	Duty free, Duty partly paid, Duty paid ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ
2	Custom R.C (Customs Relief Code) Κ.Ε Δασμών (Κωδικός Εξάιρεσης Δασμών)	01.01, 01.18, 01.19, 07.02, 07.03, 07.05, 07.06, 07.07, 11(4)α, 11(4)β, 11(4)γ

Cechia

1. I veicoli stradali a motore immatricolati in Cechia sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se il tipo di targa corrisponde ad uno dei tipi speciali indicati di seguito.

- ☐ Targa bianca rettangolare recante da cinque a sette caratteri (almeno una lettera ed un numero) in nero: 1K3 2246. La prima lettera corrisponde al dipartimento territoriale.
Targa «a richiesta» composta da cinque, sette o otto cifre (almeno una lettera e un numero) in nero su fondo bianco. I veicoli dell'esercito hanno targhe composte da sette numeri arabi (senza lettere) su fondo bianco. I veicoli a motore speciali e i trattori agricoli e forestali hanno targhe rettangolari a fondo giallo.

Alcuni veicoli stradali a motore circolano con targhe bianche di vecchio tipo che combinavano due o tre lettere e due coppie di numeri separati da un trattino (ad esempio, CHA 63-46). Gli autocarri, gli autobus e i rimorchi hanno in questo caso una targa rettangolare a fondo giallo.

- ☐ Targa bianca rettangolare con caratteri neri per i veicoli destinati all'esportazione e recante un riquadro rosso con il termine di validità.
 - ☐ **Targa bianca rettangolare speciale con caratteri neri composti dalle lettere «EL» seguite da tre, quattro o cinque cifre (veicoli elettrici).**
 - ☐ **Targa bianca rettangolare speciale con caratteri verdi composti da due numeri arabi, seguiti dalla lettera «V» e due, tre o quattro numeri arabi (veicoli storici).**
 - ☐ **Targa bianca rettangolare speciale con caratteri verdi composti da due numeri arabi, seguiti dalla lettera «R» e tre o quattro numeri arabi (auto e moto da corsa).**
 - ☐ Targa bianca rettangolare speciale con caratteri verdi utilizzata per l'immatricolazione permanente, recante da cinque a sette caratteri di cui il primo è la lettera corrispondente al dipartimento territoriale seguita da numeri arabi.
 - ☐ Targa bianca rettangolare speciale con caratteri verdi utilizzata per i veicoli destinati al collaudo, recante cinque caratteri di cui il primo è la lettera «F» seguita da numeri arabi.
2. I veicoli stradali a motore immatricolati in Cechia sono considerati non aventi posizione doganale di merci unionali se hanno targa **bianca** rettangolare recante **tre numeri arabi seguiti dalle lettere «CD» o «XX» o «XS» o «HC» e due numeri arabi in blu** (corpo diplomatico o missioni straniere), a meno che non se ne accerti la posizione unionale consultando la relativa documentazione.

Danimarca

I veicoli stradali a motore immatricolati in Danimarca sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se recano nella casella inferiore del certificato d'immatricolazione la dicitura seguente: «IKKE TOLDDOKUMENT VED OMREGISTRERING» (traduzione: nessun documento doganale richiesto in caso di cambiamento di proprietà).

Estonia

In Estonia i veicoli stradali a motore sono immatricolati in base alla relativa normativa. Sulla targa figura una combinazione di tre lettere e tre numeri. Dal maggio 2004 la parte sinistra della targa è contrassegnata dalla sigla «EST».

Finlandia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Finlandia sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali tranne se sono immatricolati temporaneamente per essere esportati (immatricolazione per l'esportazione), nel qual caso essi sono corredati di una targa sulla quale figurano una lettera e, al massimo, quattro cifre di colore nero su fondo bianco riflettente. Inoltre il mese e l'anno in cui scade la registrazione sono indicati sul bordo destro di queste targhe (l'anno è indicato in bianco su fondo rosso riflettente).

I veicoli a motore non hanno posizione doganale di merci unionali se invece presentano:

1. una targa di trasporto sulla quale figurano una lettera e, al massimo, quattro cifre di colore rosso su fondo bianco riflettente;
2. una targa di prova sulla quale figurano in nero la dicitura «KOE» (ossia «prova») allineata in senso verticale, con una lettera e, al massimo, tre cifre su fondo giallo riflettente.

Francia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Francia si considerano aventi posizione doganale di merci unionali, a meno che non siano immatricolati in una delle serie speciali seguenti:

- CMD, CD, C, K (corpo diplomatico o status analogo)
- TT (soggiorno temporaneo)
- IT (soggiorno temporaneo)
- WW (garagista).

Germania

La prova delle specifiche unionali per l'immatricolazione dei veicoli a motore in Germania (veicoli stradali a motore e loro rimorchi) è **considerata valida** se è stato rilasciato un certificato d'immatricolazione tedesco e se il veicolo reca una targa d'immatricolazione rettangolare su cui figura una **combinazione distintiva di lettere** per il distretto amministrativo (fino a tre lettere) e **un numero identificativo** (costituito da un gruppo di lettere e numeri). (**Cfr. esempio 1**).

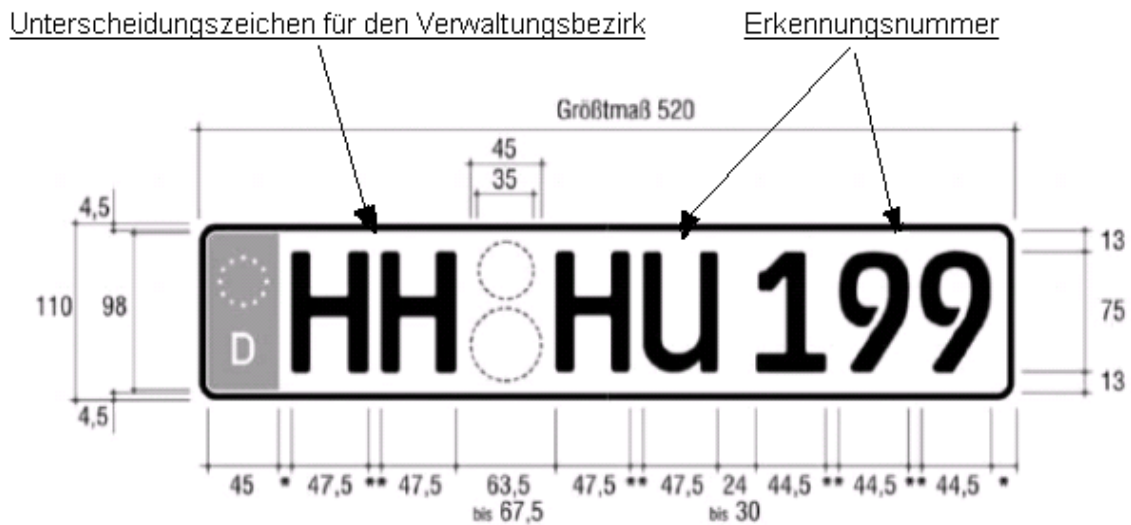
Il **numero identificativo** del veicolo può essere seguito anche dalla lettera identificativa «H» («targa d'immatricolazione per veicoli storici» — **cfr. esempio 2**) oppure dal periodo specifico in cui il veicolo è autorizzato a circolare («targa d'immatricolazione stagionale» — **cfr. esempio 3**).

La prova delle specifiche unionali **non è considerata valida** per i veicoli la cui targa d'immatricolazione:

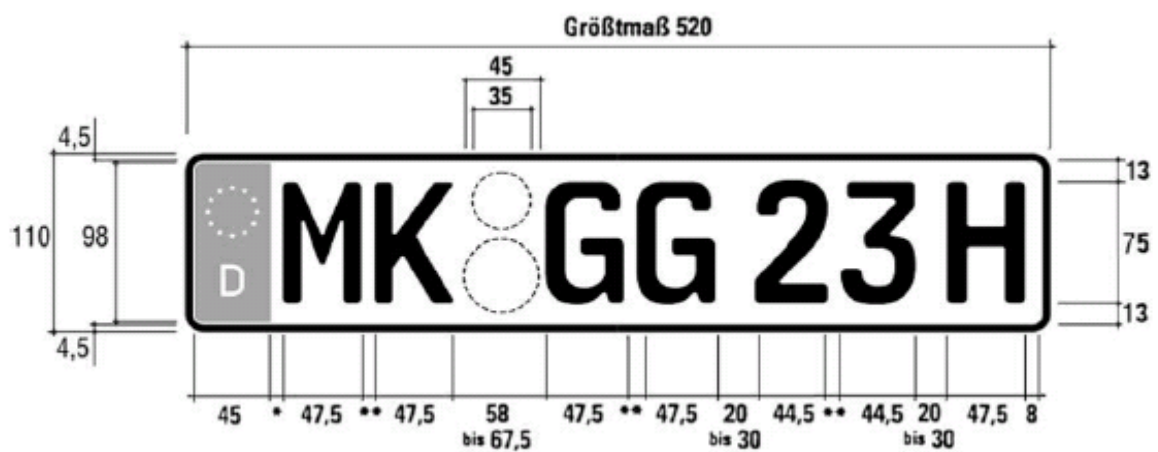
- ☐ contiene solo il numero «0» come combinazione distintiva di lettere per il distretto amministrativo (targa d'immatricolazione speciale per il corpo diplomatico e organizzazioni internazionali che beneficiano di privilegi);
- ☐ ha un numero identificativo composto da soli numeri e seguito da una lettera identificativa, ad esempio «A» e dalla data in cui termina la validità, indicata su fondo rosso;
- ☐ è per l'esportazione (**cfr. esempio 4**);
- ☐ è valida solo per un breve periodo di tempo (targa d'immatricolazione temporanea): il suo numero identificativo è composto di soli numeri e contiene la data in cui termina la validità, indicata su fondo giallo;
- ☐ è utilizzata specificamente per condurre un'auto al collaudo, per una prova di guida o per un trasferimento (**cfr. esempio 5**);
- ☐ ha caratteri rossi invece che neri;
- ☐ può presentare numeri scritti su una o due righe.

Esempio 1

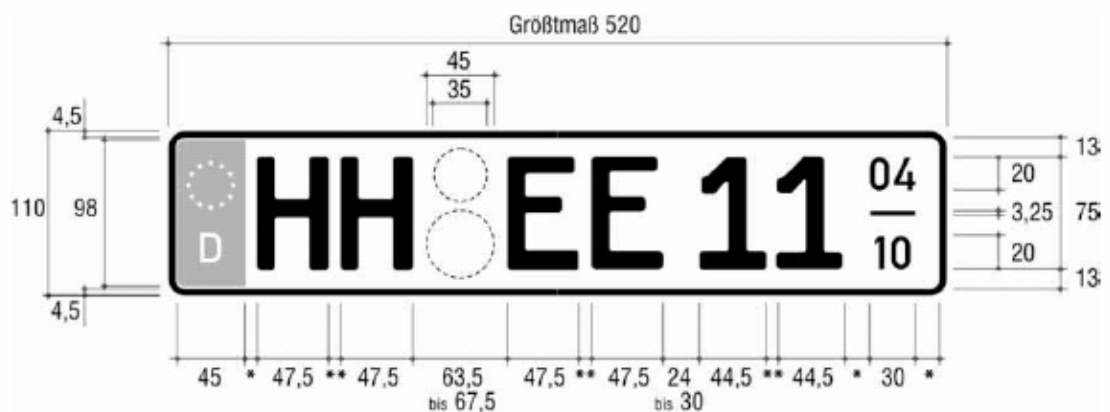
Combinazione distintiva di lettere per il riconoscimento del distretto amministrativo



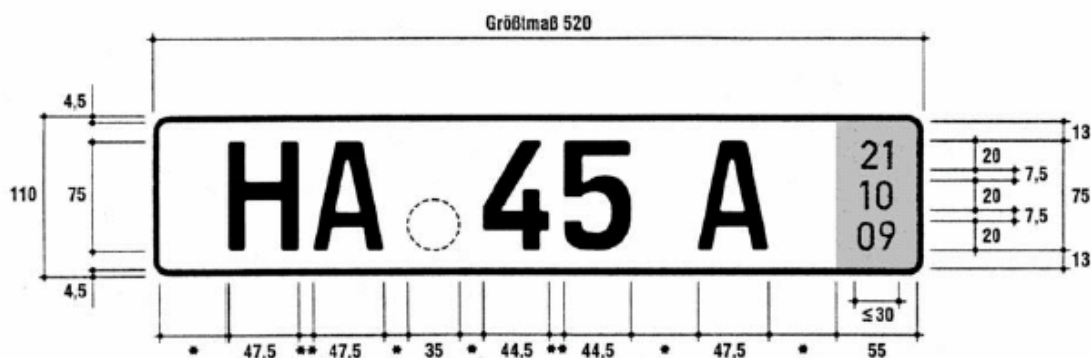
Esempio 2 (Targa d'immatricolazione per veicoli storici)



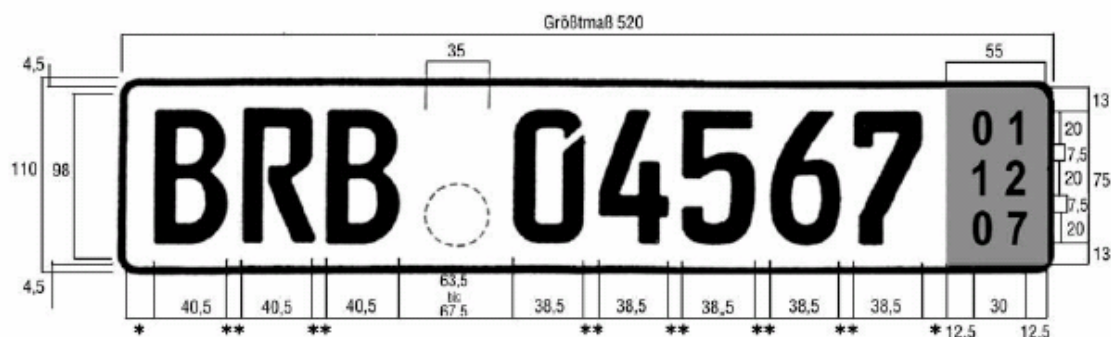
Esempio 3 (Targa d'immatricolazione stagionale)



Esempio 4 (Targa d'immatricolazione per l'esportazione)



Esempio 5 (Targa d'immatricolazione utilizzata quando il veicolo è condotto al collaudo, per una prova di guida o per un trasferimento)



Grecia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Grecia sono considerati conformi alle condizioni di cui agli articoli 9 e 10 del trattato CEE in Grecia se sono muniti di una targa di immatricolazione rettangolare, di colore bianco, recante una combinazione di tre lettere e quattro cifre (es.: BAK 7876) oppure semplicemente sei cifre (es.: 237.568 — vecchia targa ancora valida) e il loro documento d'immatricolazione è il formulario T-01-19.

Non si considerano aventi posizione doganale di merci unionali quando sono muniti di una targa rettangolare nella quale sono iscritte:

- a) le lettere CD o ΔΣ (corpo diplomatico) prima del numero (su fondo verde);
- b) le lettere Ξ A (missione straniera) prima del numero (su fondo giallo);
- c) le lettere EX (ammissione temporanea) prima del numero (su fondo bianco).

Ungheria

I veicoli stradali a motore immatricolati in Ungheria si considerano aventi posizione doganale di merci unionali, purché non siano immatricolati in una delle serie speciali seguenti:

- ☐ V (soggiorno temporaneo);
- ☐ E (provvisorio).

Irlanda

I veicoli stradali a motore immatricolati in Irlanda si considerano aventi posizione doganale di merci unionali soltanto se immatricolati in una serie diversa dalla serie ZZ (un sistema di immatricolazione temporanea, composto dalle lettere ZZ seguite da un numero unico di cinque cifre) e se il documento di circolazione non reca menzioni speciali di carattere doganale (ad esempio, menzioni che si riferiscono ai *Revenue Commissioners*). Tali menzioni sono sempre accompagnate dal timbro della dogana.

Italia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Italia si considerano aventi posizione doganale di merci unionali, tranne se:

1. sono muniti di una delle targhe speciali qui di seguito riportate:
 - E (Escursionisti Esteri)
 - CD (Corpo diplomatico)
2. la targa d'immatricolazione reca la parola «PROVA»;
3. la targa reca la sigla «SO» e anche se il libretto di circolazione reca la dicitura seguente:

«veicolo soggetto a formalità doganali nel caso di trasferimento di proprietà o di trasferimento di residenza del proprietario dal territorio di Livigno ad altro comune. Produrre documento doganale al p.r.a. di Sondrio».

Lettonia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Lettonia sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se sono muniti di una targa rettangolare bianca recante (di solito) una combinazione costituita da due lettere e da una a quattro cifre di colore nero (ad esempio, EP-6037) ma che può anche consistere di sole lettere o cifre, e se le autorità lettoni hanno rilasciato un documento di immatricolazione per il veicolo. Sul lato destro delle targhe figurano anche la bandiera nazionale lettone o la bandiera blu della CE con le 12 stelle (a partire dal 1° maggio 2004) e due lettere nere (LV).

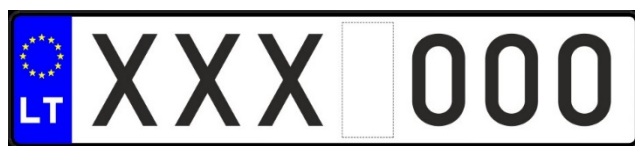
Lituania

I veicoli stradali a motore immatricolati in Lituania si considerano aventi posizione doganale di merci unionali se è stato rilasciato un certificato di immatricolazione e se il veicolo ha una targa rettangolare di immatricolazione (dimensioni: 520 × 110 mm o 300 × 150 mm), bianca, leggermente riflettente e con un marchio di sicurezza ripetitivo. Sul lato sinistro è presente una striscia blu, mentre i bordi, le lettere e i numeri sono neri. Sulla striscia blu nella parte sinistra della targa figurano il simbolo dell'UE e un segno distintivo bianco con la sigla «LT» (per Lituania). Le iscrizioni delle targhe lituane e le loro composizioni sono descritte di seguito.

- Tre lettere e tre numeri per le automobili, due lettere e tre numeri per rimorchi e semirimorchi, tre numeri e due lettere per i motocicli (dimensioni: 250 × 150 mm, 185 × 210 mm o 520 × 110 mm), due numeri e tre lettere per i ciclomotori (motocicli) (dimensioni: 145 × 120 mm o 520 × 110 mm) e due numeri e due lettere per quadricicli potenti (dimensioni: 250 × 150 mm) cfr. esempio 1); La lettera «H» e cinque numeri che indicano un numero di serie per la designazione delle auto storiche. Questi tipi di targhe sono disponibili dal 3 aprile 2018 (cfr. esempio 2).
- Da uno a sei caratteri, uno dei quali deve essere un numero, per una targa personale (recante un'iscrizione realizzata su richiesta del richiedente) (cfr. esempio 3).
- Due lettere (la lettera «E» e qualsiasi altra lettera dell'alfabeto in ordine crescente) e quattro numeri che indicano un numero di serie per un veicolo elettrico. Questi tipi di targhe sono disponibili dal 1° luglio 2016 (cfr. esempio 4).
- La lettera «T» e cinque numeri per i taxi. Questi tipi di targhe sono disponibili dal 3 aprile 2018 (cfr. esempio 5).

Esempio 1

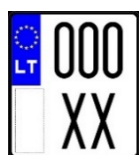
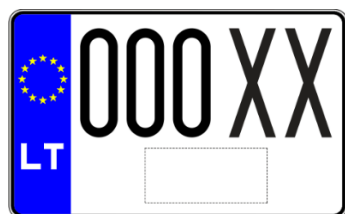
Per automobili



Per rimorchi o semirimorchi



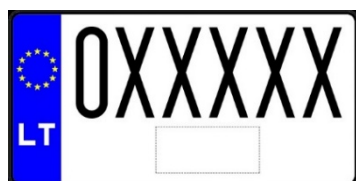
Per motocicli



Esempio 2



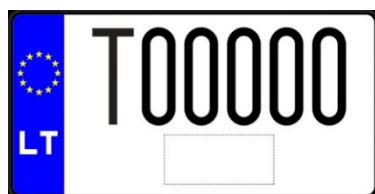
Esempio 3



Esempio 4



Esempio 5



I veicoli stradali a motore immatricolati in Lituania non si considerano aventi posizione doganale di merci unionali se il veicolo reca i tipi di targa di immatricolazione descritti di seguito.

- La targa di immatricolazione rettangolare **diplomatica** per le missioni straniere e le organizzazioni internazionali.

La superficie di questa targa è verde, leggermente riflettente e ha un marchio di sicurezza ripetitivo. I bordi, le lettere e i numeri sono bianchi. Le iscrizioni di questi tipi di targhe sono composte da sei numeri. I primi due numeri indicano un codice della missione straniera conferito dal Dipartimento del protocollo del ministero degli Affari esteri secondo l'ordine di accreditamento della missione straniera in Lituania. Il terzo numero indica la categoria del veicolo (lo stato della persona che esercita la proprietà del veicolo). Gli ultimi tre numeri indicano un numero di serie rilasciato per le targhe. Questi tipi di targhe sono disponibili dall'11 ottobre 2004 (cfr. esempio 6).

- La targa **temporanea commerciale** rettangolare.

La superficie di questa targa è bianca, leggermente riflettente e ha un marchio di sicurezza ripetitivo. Sul lato sinistro è presente una striscia blu, mentre i bordi, le lettere e i numeri sono rossi. Sulla striscia blu nella parte sinistra della targa figurano il simbolo dell'UE e un segno distintivo bianco con la sigla «LT» (per Lituania). Le targhe di immatricolazione temporanee possono essere rilasciate per automobili, rimorchi e motocicli. Le automobili e i rimorchi sono designati con la lettera «P» e cinque numeri che indicano un numero di serie, mentre i motocicli sono designati con la lettera «P» e quattro numeri che indicano

un numero di serie. Le targhe di immatricolazione temporanee dei veicoli sono disponibili dal 30 settembre 2004. Dal 3 aprile 2018 questi tipi di targhe sono rilasciati per un periodo illimitato. Queste targhe temporanee possono essere usate solo per designare i veicoli cui sono assegnate, e possono essere usate in pubblico solo sul territorio della Lituania (cfr. esempio 7).

- La **targa temporanea (transito)** rettangolare.

La superficie di questa targa è bianca, leggermente riflettente e ha un marchio di sicurezza ripetitivo. Sul lato sinistro è presente una striscia blu, mentre i bordi, le lettere e i numeri sono rossi. Sulla striscia blu nella parte sinistra della targa figurano il simbolo dell'UE e un segno distintivo bianco con la sigla «LT» (per Lituania). Questi tipi di targhe possono essere rilasciati per le automobili, i rimorchi e i motocicli che sono esportati dalla Lituania (cfr. esempio 8).

I veicoli stradali a motore con i tipi di targa menzionati sopra possono avere la posizione doganale di merci unionali o meno. La loro posizione può essere verificata soltanto consultando la documentazione pertinente.

Esempio 6

Per auto e rimorchi:



Formato 1 520 × 110 mm



Formato 2 300 × 150 mm

Per motocicli



Formato 3 250 × 150 mm



Formato 5 182 × 210 mm

Per ciclomotori



Formato 4 145 × 120 mm

Esempio 7

Per auto e rimorchi:



520 × 110 mm



300 × 150 mm

Per motocicli:



250 × 110 mm

Esempio 8

Per auto e rimorchi:



520 × 110 mm



300 × 150 mm

Per motocicli



250 × 110 mm

Lussemburgo

I veicoli stradali a motore immatricolati in Lussemburgo si considerano aventi posizione doganale di merci unionali, tranne se:

1. la carta d'immatricolazione (*carte grise*) reca la dicitura seguente:

«DOUANE — ADMISSION TEMPORAIRE
Duties when sold».

Malta

I veicoli stradali a motore immatricolati a Malta sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se sono muniti di due targhe rettangolari.

Una deve essere fissata sulla parte anteriore e l'altra sulla parte posteriore del veicolo, in modo che ciascuna lettera e cifra risulti in posizione verticale.

Sulle targhe di immatricolazione maltesi figurano tre combinazioni: numerica, alfabetica o alfanumerica.

Le targhe recano anche la lettera «M» sormontata dall'emblema dell'UE con le 12 stelle. Hanno anche un ologramma al di sotto del quale figura il numero di serie della targa.

I veicoli stradali a motore immatricolati a Malta sono considerati non aventi posizione doganale di merci unionali se la targa presenta una delle combinazioni seguenti:

CD* ***	Corpo diplomatico
TRIAL RN ***	Importatori di autoveicoli a motore
DDV ***	Ospiti di riguardo del corpo diplomatico
PRO ***	Protocollo
DMS ***	Missioni diplomatiche
*** **X	Esportazione da parte di rivenditori
TF* ***	Esente da imposta
GV* ***	Veicoli governativi
GM **	Veicoli ministeriali

Paesi Bassi

I veicoli stradali a motore immatricolati nei Paesi Bassi sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali eccetto nei casi in cui il libretto d'immatricolazione (*kentekenbewijs*) rechi le lettere e le cifre seguenti:

CD- xx-xx
xx-CD-xx

CDJ-xxx

BN – xx-xx

GN – xx-xx

Polonia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Polonia si considerano aventi posizione doganale di merci unionali se:

1. dispongono di targa rettangolare recante una combinazione di lettere e cifre (fino a sette cifre, con almeno una lettera) in nero su fondo bianco riflettente o su fondo giallo riflettente (per veicoli storici), in rosso su fondo bianco riflettente (per veicoli in prova), in bianco su fondo blu riflettente (per status diplomatico o status analogo), in bianco su fondo nero (targa di tipo vecchio ancora valida); e
2. le autorità polacche hanno rilasciato un documento di immatricolazione per il veicolo in questione.

Portogallo

1. I veicoli stradali a motore immatricolati in Portogallo sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se muniti di targa d'immatricolazione rettangolare di colore bianco, recante, in nero, una combinazione di due lettere e quattro cifre, separate a coppie da trattini (es.: AB-32-46). Il documento di immatricolazione è il formulario «LIVRETE 1227».
2. Tuttavia i veicoli stradali a motore muniti di targa di immatricolazione rettangolare di colore bianco e recante le lettere CD, CC o FM appartengono a vari corpi diplomatici e possono avere posizione doganale di merci unionali o meno. La loro posizione può essere accertata solo consultando la relativa documentazione.

Romania

In Romania vigono tre tipi di immatricolazione per i veicoli stradali: permanente, temporanea e per il corpo diplomatico.

I veicoli stradali a motore **immatricolati a titolo permanente** in Romania si considerano aventi posizione doganale di merci unionali.

Le targhe d'immatricolazione permanenti hanno la struttura seguente: LL NN XXX, dove LL è una combinazione di una o due lettere indicante il distretto, NN è la prima parte del numero

d'ordine, composta da due numeri da 01 a 99, e XXX è la seconda parte del numero d'ordine, composta da tre lettere da AAA a ZZZ.

La targa è munita di un morsetto di alluminio e un fondo bianco riflettente su cui figura a caratteri neri la combinazione di lettere e cifre, la stessa contenuta nel certificato d'immatricolazione del veicolo.

I veicoli stradali a motore **immatricolati a titolo temporaneo** oppure appartenenti al **corpo diplomatico** sono considerati non aventi posizione doganale di merci unionali a meno che i documenti di accompagnamento attestino il contrario.

Le targhe d'immatricolazione temporanea sono attribuite ai veicoli e ai rimorchi stranieri che beneficiano di un regime doganale di ammissione temporanea oppure ai veicoli destinati all'esportazione.

Le targhe d'immatricolazione temporanee hanno la struttura seguente: LL NNNNNN F, dove LL è una combinazione di una o due lettere indicante il distretto, NNNNNN è il numero d'ordine da 101 a 999999, e F è una frazione su fondo rosso indicante il mese e l'anno di scadenza dell'immatricolazione, ciascuno espresso da due numeri.

La targa è munita di un morsetto di alluminio e un fondo bianco riflettente su cui figura a caratteri neri la combinazione di lettere e cifre, la stessa contenuta nel certificato d'immatricolazione del veicolo. Il certificato non indica se il veicolo proviene dall'UE o da un paese terzo.

Le targhe d'immatricolazione per i veicoli appartenenti alle missioni diplomatiche, agli uffici consolari e al rispettivo personale, nonché ad altre organizzazioni e cittadini stranieri con status diplomatico che operano in Romania, hanno la struttura seguente: una delle sigle CD, CO o TC, seguita dal numero d'ordine composto di due serie di tre cifre.

I caratteri sono blu su fondo bianco riflettente e la combinazione di lettere e cifre è la stessa che figura nel certificato d'immatricolazione del veicolo.

Repubblica slovacca

1. I veicoli stradali a motore immatricolati nella Repubblica slovacca sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali se il tipo di targa corrisponde ad uno dei tipi speciali descritti di seguito.
 - ☐ Una targa bianca rettangolare recante due lettere e cinque caratteri neri (tre cifre e due lettere), separati da un trattino (ad esempio, BA-858BL). Le prime due lettere indicano il dipartimento territoriale. Il secondo gruppo di caratteri dopo il trattino può essere costituito da cinque lettere, o da lettere nelle prime quattro

posizioni e da una cifra in quinta posizione, o da lettere nelle prime tre posizioni e da cifre nelle ultime due.

- ☐ Veicoli stradali a motore che circolano anche con targhe bianche del tipo precedente recanti una combinazione di due o tre lettere e di due coppie di numeri di colore nero separate da un trattino (ad esempio BA 12-23).
 - ☐ Targhe bianche rettangolari speciali con caratteri di colore rosso disposti due righe. La prima riga è composta da due lettere che indicano il dipartimento territoriale e la seconda riga è composta dalla lettera «M» seguita da tre cifre. La lettera «M» può essere seguita da un'altra lettera. Queste targhe sono rilasciate per i veicoli nuovi, per quelli appena acquistati o per quelli di prova.
 - ☐ Targhe gialle rettangolari speciali con caratteri di colore nero disposti su due righe. La prima riga è composta da due lettere che indicano il dipartimento territoriale e la seconda riga è composta dalla lettera «V» seguita da tre cifre. La lettera «V» può essere seguita da un'altra lettera. Queste targhe possono essere rilasciate per i veicoli destinati all'esportazione. In alto a destra è indicato il termine di validità.
 - ☐ Targhe gialle rettangolari speciali con caratteri di colore rosso disposti su due righe. La prima riga è composta da due lettere che indicano il dipartimento territoriale e la seconda riga è composta dalla lettera «H» seguita da tre cifre. La lettera «H» può essere seguita da un'altra lettera. Queste targhe possono essere rilasciate per i veicoli storici.
 - ☐ Targhe bianche rettangolari speciali con caratteri di colore blu disposti su due righe. La prima riga è composta da due lettere che indicano il dipartimento territoriale e la seconda riga è composta dalla lettera «S» seguita da tre cifre. La lettera «S» può essere seguita da un'altra lettera. Queste targhe possono essere rilasciate per i veicoli sportivi.
 - ☐ Targhe bianche rettangolari speciali con caratteri di colore verde disposti su due righe. La prima linea consiste della lettera «C» eventualmente seguita da un'altra lettera e la seconda riga consiste di cinque cifre. Queste targhe possono essere rilasciate per i veicoli importati singolarmente nella Repubblica slovacca che non rispondono ai requisiti tecnici previsti, o per altri veicoli.
2. I veicoli stradali a motore muniti di targa blu rettangolare recante le lettere «EE» o «ZZ» seguite da cinque cifre di colore giallo appartengono ai vari corpi diplomatici o alle missioni straniere e possono avere posizione doganale di merci unionali o meno. La loro posizione può essere accertata solo consultando la relativa documentazione.

Slovenia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Slovenia si considerano aventi posizione doganale di merci unionali se muniti di targa rettangolare recante un codice alfanumerico composto da tre a sei lettere o combinazione di lettere e cifre, corrispondente alla regione, e di un documento di immatricolazione rilasciato dalle autorità slovene per il veicolo in questione.

Spagna

1. La targa dei veicoli stradali a motore è composta da una combinazione di due gruppi di lettere. Il primo indica il dipartimento territoriale, ad esempio, MA - Malaga, M - Madrid; il secondo è costituito da una o due lettere e un gruppo di numeri (da 0000 a 9999) racchiuso tra i due gruppi di lettere (ad es.: MA-6555-AT).

Alcuni veicoli stradali a motore circolano con targhe di vecchio tipo recanti una combinazione di una o due lettere e fino a sei numeri, ad esempio M-636.454.

Dall'ottobre 2002 i veicoli stradali a motore sono dotati di una targa composta da quattro numeri seguiti da tre lettere, senza l'indicazione del dipartimento territoriale (ad esempio, 4382 BRT).

I veicoli immatricolati in Spagna secondo le serie di cui sopra sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali.

2. Non sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali i veicoli immatricolati in Spagna in una delle serie speciali seguenti.
 - «CD», «CC».
 - Una targa turistica recante una combinazione di due gruppi di numeri (il primo compreso tra 00 e 99; il secondo tra 0000 e 9999) e un gruppo di lettere (una o due secondo il caso); tutti i gruppi sono separati da un trattino, ad esempio 00- M-0000.
 - Una targa turistica recante una striscia verticale di colore rosso, della lunghezza di 3 cm, su cui figurano in bianco le ultime due cifre dell'anno in causa (la prima sovrapposta alla seconda) e il mese in numeri romani (al di sotto dei numeri arabi). Ad esempio: 00-M-0000 - 86VI. Lo scopo di tale targa è quello di stabilire il termine di validità del permesso di circolazione temporaneo.

Svezia

I veicoli stradali a motore immatricolati in Svezia si considerano aventi posizione doganale di merci unionali, tranne se sono immatricolati temporaneamente per essere esportati (immatricolazione per l'esportazione). In questo caso le targhe d'immatricolazione sono di colore rosso con caratteri bianchi. Le targhe d'immatricolazione riportano sul lato destro o sul lato sinistro il termine di validità (anno, mese e giorno) dell'immatricolazione temporanea.

Oltre a questa targa d'immatricolazione, il proprietario è in possesso di una decisione speciale in cui è descritto l'effettivo tipo di immatricolazione temporanea.

Altri veicoli stradali a motore immatricolati temporaneamente si considerano aventi posizione doganale di merci unionali.

Regno Unito (solo Irlanda del Nord)

In linea con l'articolo 13 NIP (protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord), i veicoli stradali a motore immatricolati nell'Irlanda del Nord sono considerati aventi posizione doganale di merci unionali quando la targa d'immatricolazione reca le informazioni indicate in appresso e i documenti o i certificati d'immatricolazione non recano la dicitura «Customs restriction» o «Customs concession» o «Warning: Customs duty and tax have not been paid on this vehicle». La targa d'immatricolazione posta nella parte anteriore del veicolo presenta caratteri di colore nero su fondo bianco, mentre quella sul retro del veicolo presenta caratteri neri su fondo giallo.

- Irlanda del Nord

Tre lettere seguite da massimo quattro cifre (ad esempio: CDZ 1277).

II.8.4. Elenco delle autorità competenti per il servizio regolare di trasporto marittimo

Per l'ultima versione di questo elenco, fare clic su uno dei link seguenti:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.5. Certificato di assenza di manipolazione dei prodotti della pesca marittima e delle merci ottenute da tali prodotti

Reference to the Fishing Trip:			
Vessel Information			
Vessel name:	Radio Callsign:	Register and Page:	

CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION

The undersigned Customs Authority hereby certifies that the products of sea-fishing and/or goods obtained from the said products have remained under customs supervision throughout their stay and have undergone no handling other than that necessary for their preservation.

Products of sea-fishing (name and type):

Gross mass (kg):

Goods obtained from products of sea-fishing (kind):

Description of the goods:

Gross mass (kg):

Date of arrival of the products/goods:

Date of departure of the products/goods:

Means of transport used for reconsignment to the customs territory of the Union:

Address of the Customs Authority:

Country or territory:

Date:

Captain of the Fishing Vessel

Signature and Stamp

Customs Authority

Signature and Stamp

Certification of non-manipulation for products of sea-fishing and/or goods obtained from said products transhipped and transported through a country or territory that is not part of the customs territory of the Union (Articles 130 and 133 of Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 and Article 214 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015).

Il formulario è un documento esterno e non riflette necessariamente la posizione o l'opinione della Commissione europea. La Commissione non è responsabile della sua esattezza e del suo aggiornamento.

II.8.6 Certificato di assenza di manipolazione rilasciato da Singapore

Original

1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder		 SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road #07-01 Revenue House Singapore 307987 Tel : 6355 2000 Fax : 6337 6361 E-mail: customs_cnmcfshq@customs.gov.sg CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION No.	
2. Details of Consignment			
Item(s) Description		Quantity/ Gross Weight	
Country of Origin of Goods		Outward Bill of Lading No./ Air Waybill No.	
Date of Discharge in Singapore		Date of Departure from Singapore	
Country of Final Destination		Outgoing Vessel/ Vehicle/ Flight No.	
3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder			
I/We undertake that a) The goods indicated, when transhipped via Singapore, will not undergo operations beyond the following: i. ensuring the preservation of goods in good condition for the purpose of transport or storage; ii. facilitating shipment or transportation; and iii. packaging or presenting goods for sale. b) all information provided for above is true and correct. Authorised Signature: Name: _____ Designation: _____ Date: _____ (company stamp)			
4. Certification by Singapore Customs			
We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the shipping agent/ freight forwarder is true and correct. This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances. Authorised Signature: Name: _____ Designation: _____ Date: _____ (stamp)			

SC-A-009 (Ver 3 – 01/17)

Clausola di esclusione della responsabilità: il presente formulario è un documento esterno e non riflette necessariamente la posizione o l'opinione della Commissione europea. La Commissione non è responsabile della sua esattezza e del suo aggiornamento.

PARTE III — GARANZIE

II.1. Introduzione

La parte III riguarda le garanzie di transito.

Il paragrafo III.1.1 contiene l'introduzione e i riferimenti giuridici relativi alle garanzie di transito.

Il paragrafo III.1.2 contiene le disposizioni generali relative alle garanzie di transito.

Il paragrafo III.1.3 descrive la garanzia isolata.

Il paragrafo III.1.4 descrive la garanzia globale e l'esonero dalla garanzia.

Il paragrafo III.1.5 è riservato alle indicazioni nazionali specifiche.

Il paragrafo III.1.6 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo III.1.7 contiene gli allegati.

III.1.1. Scopo della garanzia

I dazi doganali e le altre imposizioni applicabili alle merci sono temporaneamente sospesi quando dette merci sono vincolate al regime di transito comune/unionale. Per garantire il pagamento dei dazi e delle altre imposizioni nel caso di insorgenza di un'obbligazione (doganale), l'obbligato principale è tenuto a costituire una garanzia.

La base giuridica per la garanzia ai fini del transito è costituita dalle norme seguenti:

- articolo 10 convenzione;
- appendice I, articoli 9-13 e 74-80, convenzione;
- appendice I, allegato I, convenzione;
- appendice III, allegati da C1 a C7, convenzione;
- articoli 89-98 CDU;
- articoli 82 e 85 AD;
- articoli 148, 150-152, 154-162 AE;
- allegati 32-01, 32-02, 32-03 e 32-06 AE;
- allegato 72-04 AE.

III.1.2. Forme di garanzia

*Articolo 11 e
articolo 55,
lettera a),
appendice I,
convenzione*

La garanzia può essere costituita da un deposito in contanti o dall'impegno assunto da un fideiussore. Essa deve essere o isolata e coprire una singola operazione di transito oppure deve essere globale per più operazioni. La garanzia isolata prestata da un fideiussore può consistere in certificati che questi fornisce ai titolari del regime e in una fideiussione. L'utilizzo della garanzia globale costituisce una semplificazione delle disposizioni normali ed è quindi soggetto ad autorizzazione.

*Articolo 89,
paragrafo 5, e
articolo 92,
paragrafo 1, CDU*

III.1.3. Esonero dalla garanzia

*Articolo 13,
appendice I,
convenzione*

In via eccezionale, non occorre fornire alcuna garanzia nei casi seguenti:

*Articolo 89,
paragrafi 7, 8 e 9,
CDU*

- esonero previsto a norma di legge:
 - in caso di merci trasportate sul Reno, sulle vie navigabili del Reno, sul Danubio o sulle vie navigabili del Danubio;

*Articolo 24,
paragrafo 2, ADT*

- in caso di merci trasportate mediante un'installazione di trasporto fissa;
- in caso di merci vincolate al regime di transito comune/unionale utilizzando la semplificazione dell'ETD per il trasporto aereo e marittimo (quest'ultimo riguarda solo il regime di transito unionale);
- nell'Unione, quando l'importo del dazio all'importazione non supera la soglia di valore statistica per le dichiarazioni stabilita a norma dell'articolo 3, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 471/2009 relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi (GU L 152 del 16.6.2009, pag. 23);
- nell'Unione, agli Stati, alle autorità amministrative regionali e locali o ad altri enti di diritto pubblico per le attività che intraprendono in veste di autorità pubbliche.

L'elenco che figura nell'allegato III.7.2 definisce le vie renane sulla base delle informazioni fornite dalle amministrazioni doganali dei paesi interessati;

- esonero per decisione nazionale applicabile solo ai paesi di transito comune:

*Articolo 10,
paragrafo 2,
lettera a),
convenzione*

- sulla base di accordi bilaterali o multilaterali tra le Parti Contraenti per operazioni che riguardano solo i loro territori;

*Articolo 10,
paragrafo 2,
lettera b),
convenzione*

- per la parte di un'operazione tra l'ufficio doganale di partenza e il primo ufficio doganale di transito conformemente a una decisione della Parte contraente interessata.

III.1.4. Validità geografica

*Articolo 10,
paragrafo 1,
convenzione*

In generale, la garanzia deve essere valida soltanto per le Parti contraenti interessate dall'operazione di transito comune/unionale. In via eccezionale, le garanzie isolate costituite da un deposito in contanti o da certificati sono valide per tutte le Parti contraenti.

*Articolo 19,
paragrafo 2,
articolo 21,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Quando la garanzia è valida esclusivamente per le Parti contraenti interessate, è possibile una restrizione dell'area geografica di validità. Il fideiussore può cancellare dal proprio impegno il nome della o delle Parti contraenti, di Andorra o San Marino. Di conseguenza la garanzia sarà valida in tutte le Parti contraenti e negli Stati i cui nomi non sono stati barrati. Tuttavia la garanzia non copre le operazioni di transito comune da o per Andorra o San Marino poiché la convenzione non si applica a tali paesi.

Nel regime di transito unionale, la garanzia è valida in tutti gli Stati membri, ad Andorra e a San Marino. Se i nomi dell'UE, di Andorra o San Marino non sono stati barrati nell'impegno del fideiussore e il titolare del regime rispetta le condizioni di utilizzo della garanzia, quest'ultimo può fornire una garanzia accettata o accordata dalle autorità competenti di una Parte contraente diversa dall'UE per un'operazione di transito unionale nell'Unione europea e/o tra l'Unione europea e uno di tali Stati.

III.1.5. Tabella delle garanzie

	Garanzia isolata			Garanzia globale
	Deposito in contanti	Impegno del fideiussore	Certificato	
Copertura	operazione unica	operazione unica	operazione unica	più operazioni
Area	validità senza restrizione	restrizione possibile	validità senza restrizione	restrizione possibile
Importo della garanzia richiesto	100 % dell'obbligazione (doganale)	100 % dell'obbligazione (doganale)	100 % dell'obbligazione (doganale)	100 % 50 % 30 % 0 % dell'importo di riferimento
Periodo di validità dei certificati	n.a.	n.a.	Fino a un anno dalla data di rilascio	Due anni (con possibilità di una proroga di due anni)

	Garanzia isolata			Garanzia globale
	Deposito in contanti	Impegno del fideiussore	Certificato	
Prova che la garanzia è stata fornita	Deposito in contanti presentato dal titolare del regime	Impegno del fideiussore (modello all'appendice III, allegato C1, convenzione/ allegato 32-01 AE)	Impegno del fideiussore (modello all'appendice III, allegato C2, convenzione/ allegato 32-02 AE)	Impegno del fideiussore (modello all'appendice III, allegato C4, convenzione/ allegato 32-03 AE)

III.2. Disposizioni generali

III.2.1. Obbligatorietà della garanzia

III.2.1.1. Introduzione

Articolo 10, paragrafo 1, appendice I, convenzione

La costituzione di una garanzia che garantisca il pagamento delle obbligazioni (doganali) che potrebbero sorgere è obbligatoria per trasportare merci in regime di transito comune/unionale.

Articolo 89, paragrafo 2, CDU

Il pagamento degli importi in questione è garantito se l'importo della garanzia è calcolato conformemente alle pertinenti disposizioni relative al tipo di garanzia utilizzata.

III.2.1.2. Omissioni

Articolo 30, appendice I, convenzione

Qualora nella dichiarazione di transito non figurino dati sulla garanzia oppure, in caso di procedura di continuità operativa, l'atto costitutivo della garanzia necessario non sia presentato all'ufficio di partenza, la dichiarazione non è accettata.

Articolo 89, paragrafo 2, articolo 94, paragrafo 3, e articolo 95 CDU

Nei casi in cui la garanzia risulta insufficiente, l'ufficio doganale di partenza non svincola le merci per il transito a meno che sia costituita una garanzia che copra l'intero importo dell'obbligazione (doganale) che potrebbe diventare esigibile.

L'ufficio doganale di partenza rifiuta lo svincolo anche quando, in caso di procedura di continuità operativa, dai documenti presentati risulta che non è stato rilasciato un certificato di garanzia al titolare del regime per l'operazione di transito in questione.

III.2.2. Calcolo dell'importo della garanzia

II.2.2.1. Introduzione

*Articolo 10,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

L'importo della garanzia deve essere calcolato in modo da coprire l'intero importo dell'obbligazione (doganale) che potrebbe diventare esigibile.

*Articolo 89,
paragrafo 2, CDU*

III.2.2.2. Calcolo

*Articolo 18 e
articolo 74,
appendice I,
convenzione*

In genere, la garanzia deve essere calcolata sulla base delle aliquote di imposizione più elevate applicabili alle merci in causa nel paese di partenza. Il calcolo deve comprendere tutti i dazi doganali e le altre imposizioni quali le accise e l'IVA che sono applicabili all'importazione di queste merci. Le aliquote massime devono comunque figurare nel tariffario convenzionale. Ad esempio, i privilegi che prevedono la presentazione della prova al momento dell'immissione in libera pratica, quali un tasso preferenziale o un contingente, non devono essere presi in considerazione.

*Articoli 148 e 155
AE*

Il calcolo deve essere effettuato sulla base dei dazi all'importazione che sarebbero applicabili a merci del medesimo tipo nel paese di partenza in caso di immissione in libera pratica. Le merci in libera pratica presso la Parte contraente devono essere trattate come merci importate da un paese terzo.

Ciò vale anche per le merci unionali vincolate al regime di transito unionale con destinazione verso un paese di transito comune. Tali merci sono considerate non unionali ai fini del calcolo dell'importo della garanzia, per garantire l'eventuale pagamento dell'obbligazione (doganale) in una Parte contraente diversa dall'Unione.

*Articolo 74,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Le merci interessate devono essere classificate in base alla tariffa doganale, ma se una classificazione non è possibile o adeguata, l'importo della garanzia può essere stimato. Tale valutazione deve assicurare che la garanzia copra integralmente l'importo dell'obbligazione (doganale) che potrebbe diventare esigibile. Nei casi eccezionali in cui la valutazione non è possibile, l'importo della garanzia può essere stimato a 10 000 EUR. Ciò si applica sia alla garanzia globale che a quella isolata.

*Articolo 155,
paragrafo 3, AE*

III.2.3. Fideiussore

III.2.3.1. Introduzione

*Articolo 12,
appendice I,
convenzione*

Il fideiussore è un terzo che deve essere una persona fisica o giuridica.

Articolo 94 CDU

Il fideiussore e il titolare del regime non possono essere la stessa persona.

III.2.3.2. Stabilimento e riconoscimento

Il fideiussore deve essere stabilito nella Parte contraente in cui la garanzia è costituita ed è ivi riconosciuto dalle autorità competenti.

Tale riconoscimento avviene secondo le disposizioni in vigore nel paese interessato. Di conseguenza il diritto nazionale determina le relazioni giuridiche generali tra il fideiussore e le autorità competenti nel quadro generale delle norme sul transito.

Nell'Unione il fideiussore non necessita di riconoscimento delle autorità doganali a meno che non si tratti di un ente creditizio, di una istituzione finanziaria o di una compagnia di assicurazione accreditata nell'Unione secondo le vigenti disposizioni dell'Unione.

Le autorità doganali possono rifiutarsi di riconoscere il fideiussore che non sembri assicurare che l'importo dell'obbligazione (doganale) sarà pagato entro il termine prescritto.

Il fideiussore deve scegliere un domicilio in ogni paese nel quale la garanzia è valida o, qualora la legislazione di un paese non preveda tale possibilità, deve designare un mandatario. Il domicilio costituisce una sede di attività registrata conformemente alla legislazione del paese in questione, presso la quale le autorità competenti possono espletare, in forma scritta e giuridicamente vincolante, tutte le formalità e procedure inerenti al fideiussore. Un mandatario deve essere una persona fisica o giuridica designata dal fideiussore.

Quanto sopra consente di assicurare che al fideiussore siano trasmessi in modo verificabile comunicazioni scritte e procedimenti legali che lo riguardano in qualsiasi paese in cui sorga un'obbligazione (doganale) in relazione alle merci vincolate al regime di transito.

OPERATORI COMMERCIALI

- 1) Il fideiussore deve impegnarsi per iscritto a pagare l'importo dell'obbligazione (doganale).
- 2) Il fideiussore si impegna a notificare all'ufficio doganale di garanzia l'eventuale cambiamento di domicilio presentando l'allegato della fideiussione con il nuovo domicilio.

III.2.3.3. Responsabilità

*Articolo 117,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 94
CDU*

*Articolo 85
AD*

La responsabilità del fideiussore è legata all'accettazione del proprio impegno da parte dell'ufficio doganale di garanzia. Tale responsabilità decorre dalla data in cui l'ufficio doganale di partenza svincola le merci per un'operazione di transito coperta da detta fideiussione.

La responsabilità del fideiussore è limitata all'importo massimo che figura nel proprio impegno. Non è possibile esigere pagamenti per importi superiori.

Se il regime di transito comune/unionale non è stato appurato, le autorità doganali del paese di partenza devono notificare al fideiussore il mancato appuramento del regime entro nove mesi dalla data in cui le merci sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione.

Se dopo il suddetto periodo di nove mesi il regime di transito unionale non è stato appurato, le autorità doganali del paese di partenza devono notificare al fideiussore, entro tre anni dalla data in cui la dichiarazione di transito è stata accettata, che egli è o potrà essere tenuto al pagamento dell'obbligazione (doganale). Nella notifica figurano l'MRN e la data della dichiarazione di transito, il nome dell'ufficio doganale di partenza, il nome del titolare del regime e l'importo interessato.

Il fideiussore sarà dispensato dai suoi obblighi se una delle notifiche non è stata effettuata entro i termini previsti. Se però una delle notifiche è stata inviata, il fideiussore deve essere informato dell'avvenuta riscossione dell'obbligazione o dell'appuramento del regime.

III.2.3.4. Revoca del riconoscimento del fideiussore o della fideiussione e risoluzione dell'atto costitutivo della fideiussione

*Articolo 23,
appendice I,
convenzione*

Articolo 93 CDU

Articolo 82 AD

L'ufficio doganale di garanzia può revocare in qualsiasi momento il riconoscimento del fideiussore o dell'impegno. L'ufficio doganale di garanzia deve notificare la revoca al fideiussore e al titolare del regime. La revoca prenderà effetto il 16° giorno successivo alla data in cui il fideiussore ha ricevuto, o si ritiene abbia ricevuto, la decisione di revoca.

A condizione che le autorità doganali non esigano che la forma di garanzia scelta sia mantenuta per un periodo determinato, il fideiussore può risolvere l'atto costitutivo della fideiussione in qualsiasi momento. Il fideiussore deve notificare la risoluzione all'ufficio doganale di garanzia.

La risoluzione non concernerà le merci che, al momento in cui la risoluzione prende effetto, sono già state vincolate e sono ancora vincolate a un regime di transito comune/unionale in virtù dell'impegno risolto.

La risoluzione dell'impegno da parte del fideiussore deve prendere effetto il 16° giorno successivo alla data in cui la risoluzione è comunicata dal fideiussore all'ufficio doganale di garanzia.

Se l'impegno del fideiussore è revocato o risolto, l'ufficio doganale di garanzia deve conservare la fideiussione per almeno nove mesi, salvo se l'obbligazione (doganale) è estinta o non può più sorgere oppure se al fideiussore è stata notificata l'avvenuta riscossione dell'obbligazione (doganale) o l'appuramento del regime.

Se il fideiussore è stato informato del fatto che un regime di transito non è stato appurato, l'ufficio doganale di garanzia deve conservare la fideiussione sulla base delle informazioni ricevute fino all'avvenuta riscossione o all'avvenuto appuramento o, se necessario, fino a che il fideiussore sia liberato dalla sua responsabilità.

Le autorità doganali del paese da cui dipende l'ufficio doganale di garanzia pertinente devono introdurre nel sistema elettronico le informazioni relative a qualsiasi revoca o risoluzione della garanzia e la data alla quale diventano effettive.

III.3. Garanzia isolata

III.3.1. Deposito in contanti

II.3.1.1. Introduzione

*Articolo 19,
appendice I,
convenzione*

Una garanzia sotto forma di deposito in contanti può essere fornita all'ufficio doganale di partenza conformemente alle disposizioni in vigore nel paese di partenza e sarà rimborsata all'appuramento del regime.

*Articolo 92,
paragrafo 1,
lettera a), CDU*

Articolo 150 AE

III.3.1.2. Rimborso

In genere, i rimborsi sono di competenza dell'ufficio doganale di partenza. L'ufficio doganale di partenza dovrebbe comunicare la procedura di rimborso al titolare del regime nel momento in cui è costituito il deposito in contanti o un altro mezzo di pagamento equivalente, e dovrebbe chiedergli di indicare la sua modalità preferita per il rimborso. Se il titolare del regime sceglie la formula del bonifico, l'ufficio doganale di partenza dovrebbe prendere nota del conto corrente bancario del titolare e informarlo che le spese bancarie saranno a suo carico.

La costituzione della garanzia sotto forma di deposito in contanti non dà diritto al pagamento di interessi da parte delle autorità doganali.

III.3.2. Garanzia isolata sotto forma di impegno assunto da un fideiussore

*Articolo 20,
appendice I,
convenzione*

Gli impegni assunti dal fideiussore a fini di garanzia isolata sono depositati presso l'ufficio doganale di garanzia, da esso approvati e registrati nel sistema di gestione delle garanzie (GMS). Il GSM è collegato all'NCTS.

*Articolo 92
CDU*

Per ciascun impegno, l'ufficio doganale di garanzia deve comunicare al titolare del regime le informazioni seguenti:

*Articoli 152 e 154
AE*

- un numero di riferimento della garanzia (GRN);
- un codice di accesso associato al GRN.

Il titolare del regime non può modificare il codice di accesso.

Quando è presentata una dichiarazione in dogana, essa deve contenere il GRN e il codice di accesso corrispondente. L'ufficio

doganale di partenza deve verificare nel sistema l'esistenza e la validità della garanzia.

In caso di procedura di continuità operativa, l'impegno del fideiussore deve essere presentato all'ufficio doganale di partenza. Se l'ufficio doganale di garanzia non è l'ufficio doganale di partenza e ha dunque conservato una copia dell'impegno del fideiussore, l'ufficio doganale di partenza deve informare l'ufficio doganale di garanzia dell'avvenuta restituzione dell'originale al titolare del regime.

Il modello della fideiussione figura nell'appendice III, allegato C1, convenzione/allegato 32-01 AE. Tuttavia se prescritto dalle disposizioni nazionali legislative, regolamentari o amministrative, oppure in conformità delle prassi comuni, un paese può permettere che la fideiussione sia stilata secondo un modello diverso, a condizione che gli effetti giuridici siano gli stessi del modello definito nell'allegato C1 o 32-01.

III.3.3. Garanzia isolata a mezzo di certificati (TC32)

III.3.3.1. Responsabilità e approvazione

*Articolo 21,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 160 e 161
AE*

Gli impegni assunti dal fideiussore a fini di garanzia isolata sotto forma di certificati (TC32) sono depositati presso l'ufficio doganale di garanzia e da esso approvati. Essi sono conservati presso detto ufficio doganale per il periodo di validità. Inoltre lo stesso ufficio doganale deve registrare tali impegni e certificati nel GMS.

L'impegno non contiene l'importo massimo garantito. L'ufficio doganale di garanzia deve assicurarsi che il fideiussore disponga di risorse finanziarie sufficienti per far fronte alle obbligazioni (doganali) che potrebbero diventare esigibili. In particolare, l'ufficio potrebbe prevedere di limitare il numero di certificati che un dato fideiussore può rilasciare.

Il modello della fideiussione figura nell'appendice III, allegato C2, convenzione/allegato 32-02 AE. Tuttavia se prescritto dalle disposizioni nazionali legislative, regolamentari o amministrative, oppure in conformità delle prassi comuni, un paese può permettere che la fideiussione sia stilata secondo un modello diverso, a condizione che gli effetti giuridici siano gli stessi del modello definito nell'allegato C2 o 32-02.

III.3.3.2. Notifica

Ciascun paese deve informare la Commissione europea dei nomi e degli indirizzi dei fideiussori autorizzati a rilasciare garanzie isolate sotto forma di certificati.

L'elenco dei garanti autorizzati figura nell'allegato III.7.1.

In caso di revoca dell'autorizzazione, il paese da cui dipende l'ufficio doganale di garanzia ne deve dare immediata notifica alla Commissione indicando la relativa data di entrata in vigore.

La Commissione ne informa gli altri paesi.

III.3.3.3. Certificato (TC32)

I certificati sono emessi dal fideiussore e rilasciati alle persone che intendono essere titolari del regime. Il fideiussore può abbinare al certificato una matrice e, se del caso, una ricevuta.

Affinché il certificato sia valido non deve necessariamente recare la firma del titolare del regime, né la firma del fideiussore deve essere necessariamente manoscritta.

Ciascun certificato copre un importo di 10 000 EUR per il quale il fideiussore è responsabile. Il periodo di validità di un certificato è di un anno a decorrere dalla data dell'emissione.

I certificati devono essere registrati nel GMS e per ciascuno di essi l'ufficio doganale di garanzia deve comunicare al titolare del regime le informazioni seguenti:

- un GRN;
- un codice di accesso associato al GRN.

Il titolare del regime non può modificare il codice di accesso.

Quando è presentata una dichiarazione in dogana, essa deve contenere il GRN e un codice di accesso per ciascun certificato. L'ufficio doganale di partenza deve verificare nel sistema l'esistenza e la validità della garanzia.

Il dichiarante presenta all'ufficio doganale di partenza un numero di certificati corrispondente all'importo di 10 000 EUR necessario a coprire l'importo dell'obbligazione (doganale) che potrebbe essere esigibile (ad esempio, se l'importo esigibile è di 8 000 EUR, un certificato è sufficiente, ma se è di 33 000 EUR sono necessari quattro certificati).

In caso di procedura di continuità operativa, il o i certificati devono essere presentati all'ufficio doganale di partenza e da esso conservati.

Il modello del certificato figura all'appendice III, allegato C3, convenzione / allegato 32-06 AE.

OPERATORI COMMERCIALI

Il fideiussore indica nel certificato TC32 la data di scadenza dello stesso. Il certificato non può essere valido per più di un anno dalla data di emissione.

III.4. Garanzia globale ed esonero dalla garanzia

II.4.1. Disposizioni generali

III.4.1.1. Introduzione

*Articolo 55,
lettera a),
appendice I,
convenzione*

*Articolo 89,
paragrafo 5, e
articolo 95, CDU*

Articolo 84 AD

L'utilizzo di una garanzia globale o una garanzia globale con un importo ridotto, ivi compreso un esonero dalla garanzia, costituisce una semplificazione concessa mediante autorizzazione. Esso è subordinato alla presentazione di una domanda da parte del richiedente e al rilascio di un'autorizzazione da parte dell'autorità competente.

III.4.1.2. Condizioni generali

Il richiedente deve soddisfare le condizioni di cui agli articoli 57 e 75, appendice I, della convenzione / all'articolo 95 CDU e all'articolo 84 AD (per ulteriori dettagli cfr. paragrafi VI.2.1 e VI.3.1).

III.4.1.3. Calcolo dell'importo di riferimento

*Articolo 74,
appendice I,
convenzione*

Articolo 155 AE

L'utilizzo di una garanzia globale o una garanzia globale con un importo ridotto, ivi compreso l'esonero dalla garanzia, è concesso fino ad un importo di riferimento. Per proteggere gli interessi finanziari delle Parti contraenti e rispondere alle esigenze del titolare del regime, l'importo di riferimento deve essere calcolato con la massima cura.

L'importo di riferimento deve corrispondere all'importo dell'obbligazione (doganale) che può divenire esigibile in relazione a ogni operazione di transito comune/unionale per la quale è fornita la garanzia, nel periodo compreso tra il vincolo delle merci al regime di transito comune/unionale e il momento in cui tale regime è appurato. Tale periodo dovrebbe essere rappresentativo delle operazioni di transito del titolare del regime. Il calcolo dell'importo di riferimento dovrebbe includere anche i trasporti effettuati in alta stagione o le merci non regolarmente dichiarate per il transito, al fine di coprire tutti gli esiti possibili.

Ai fini del suddetto calcolo si deve tenere conto dei tassi più elevati dell'obbligazione (doganale) applicabili alle merci dello stesso tipo nel paese dell'ufficio doganale di garanzia.

L'ufficio doganale di garanzia deve stabilire l'importo di riferimento in collaborazione con il titolare del regime basandosi sulle informazioni relative alle merci vincolate al regime di transito comune/unionale nei 12 mesi precedenti e su una stima del volume delle operazioni previste in futuro. In accordo con il richiedente, l'ufficio doganale di garanzia può valutare l'importo di riferimento arrotondando gli importi. Qualora l'ufficio doganale di garanzia non disponga delle suddette informazioni tale importo deve essere fissato a 10 000 EUR per ciascuna operazione di transito.

L'ufficio doganale di garanzia dovrebbe procedere a un esame dell'importo di riferimento, di propria iniziativa o su richiesta del titolare del regime, e, se necessario, dovrebbe adeguarlo.

III.4.1.4. Importo della garanzia

L'importo di riferimento della garanzia globale deve essere pari all'importo massimo che figura nella fideiussione che il richiedente presenta per accettazione all'ufficio doganale di garanzia.

III.4.1.5. Certificato di garanzia

*Articolo 79,
appendice I,
convenzione*

*Allegato 72-04
AE*

Le autorità competenti devono rilasciare un certificato al titolare del regime (certificato di garanzia globale TC31 e certificato di esonero TC33). Per evitare un uso improprio dei certificati e della garanzia, le autorità competenti dovrebbero rilasciare ulteriori certificati soltanto in casi giustificati e nel numero giustificato dal titolare del regime (ad esempio, qualora il titolare del regime presenti regolarmente dichiarazioni di transito presso diversi uffici doganali).

Il certificato di garanzia globale e il certificato di esonero dalla garanzia sono presentati solo in caso di procedura di continuità operativa.

I modelli dei certificati figurano nell'appendice III, allegati C5 e C6, convenzione / capi VI e VII, allegato 72-04, AE).

I certificati sono validi per due anni, ma è possibile prorogarli per altri due (allegato 72-04 AE, 19.3).

III.4.1.6 Obblighi del titolare del regime ed esame dell'importo di riferimento

*Articolo 74,
paragrafi 5 e 6,
appendice I,
convenzione*

Il titolare del regime deve garantire che l'importo esigibile o che può divenire esigibile non è superiore all'importo di riferimento.

*Articoli 156 e 157
AE*

Il monitoraggio dell'importo di riferimento è garantito tramite i sistemi (GMS e NCTS) per ogni operazione di transito comune/unionale quando si vincolano le merci al regime di transito comune/unionale.

In caso di procedura di continuità operativa, le autorità competenti devono definire nell'autorizzazione le modalità di monitoraggio. Esse possono prendere in considerazione eventuali proposte del titolare del regime per quanto riguarda i mezzi di monitoraggio. In ogni caso, il metodo di monitoraggio deve essere tale da permettere al titolare del regime di determinare se l'operazione di transito interessata compori il superamento dell'importo di riferimento.

A questo proposito, le autorità competenti possono esigere specificamente che il titolare del regime tenga conto di ciascuna dichiarazione di transito presentata nell'ambito della procedura di continuità operativa e dell'importo, calcolato o stimato, dei dazi doganali e delle altre imposizioni. In particolare, il titolare del regime può verificare se abbia superato l'importo di riferimento, addebitando l'importo di ciascuna operazione di transito al momento dello svincolo delle merci per il transito. Dopo aver ricevuto conferma della conclusione a buon fine dell'operazione di transito, il titolare accredita nuovamente l'importo dell'operazione di transito all'importo di riferimento. Il titolare del regime può supporre che l'operazione si sia conclusa correttamente alla data in cui le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione. Il titolare deve correggere la propria contabilità a posteriori qualora sia informato che il regime non è stato appurato o che si è concluso dopo la scadenza del termine fissato dall'ufficio doganale di partenza.

Se il titolare del regime stabilisce che potrebbe superare l'importo di riferimento, deve adottare misure appropriate per quanto concerne l'autorizzazione e, se del caso, le future operazioni di transito.

Se il titolare del regime non informa l'ufficio doganale di garanzia del superamento dell'importo di riferimento nella procedura di continuità operativa, l'autorizzazione può essere ritirata.

III.4.1.7. Uso della garanzia globale

Articolo 76, appendice I, convenzione Gli impegni assunti dal fideiussore a fini di garanzia globale sono depositati presso l'ufficio doganale di garanzia, da esso approvati. Lo stesso ufficio doganale deve registrare tali impegni nel sistema GMS.

Articolo 154 AE Per ciascun impegno, l'ufficio doganale di garanzia deve comunicare al titolare del regime le informazioni seguenti:

- un GRN;
- un codice di accesso associato al GRN.

Su richiesta del titolare del regime, l'ufficio doganale di garanzia deve attribuire uno o più codici di accesso aggiuntivi a tale garanzia per il titolare o i suoi rappresentanti.

Quando è presentata una dichiarazione in dogana, essa deve contenere il GRN e il corretto codice di accesso. L'ufficio doganale di partenza deve verificare nel sistema l'esistenza e la validità della garanzia.

Nel caso di una procedura di continuità operativa, occorre presentare un certificato di garanzia globale o di esonero dalla garanzia (per ulteriori dettagli cfr. paragrafo III.4.1.5).

Il modello dell'impegno del fideiussore è riportato nell'appendice III, allegato C4, convenzione/allegato 32-03 AE. Tuttavia se prescritto dalle disposizioni nazionali legislative, regolamentari o amministrative, oppure in conformità delle prassi comuni, un paese può permettere che la fideiussione sia stilata secondo un modello diverso, a condizione che gli effetti giuridici siano gli stessi del modello definito nell'allegato C4 o 32-03.

III.4.1.8. Divieto temporaneo di utilizzo della garanzia globale

Articolo 77, appendice I, convenzione L'utilizzo di una garanzia globale o di una garanzia globale con un importo ridotto, ivi compreso l'esonero dalla garanzia, può essere temporaneamente vietato nei casi seguenti:

Allegato I, appendice I, convenzione

- in circostanze particolari;
- per merci di cui sono state comprovate frodi su larga scala inerenti all'uso della garanzia.

Articolo 96 CDU Per quanto riguarda il regime di transito unionale, la decisione di divieto è presa dalla Commissione europea, mentre per quanto concerne il regime di transito comune decide il comitato congiunto UE-paesi di transito comune.

Le **circostanze particolari** menzionate sopra si riferiscono a una situazione in cui è stato constatato che la garanzia globale o la garanzia globale con importo ridotto, ivi compreso l'esonero dalla

garanzia, non è più sufficiente ad assicurare il pagamento, entro il termine previsto, dell'obbligazione (doganale) sorta in seguito alla sottrazione al regime di transito comune/unionale di alcune merci. In un numero significativo di casi tali circostanze hanno coinvolto più di un titolare del regime e hanno messo a rischio il buon funzionamento del regime.

Le **frodi su larga scala** menzionate sopra si riferiscono a una situazione in cui è stato constatato che la garanzia globale o la garanzia globale con importo ridotto, ivi compreso l'esonero dalla garanzia, non è più sufficiente ad assicurare il pagamento, entro il termine previsto, dell'obbligazione (doganale) sorta in seguito alla sottrazione al regime di transito comune/unionale di alcune merci. Quando si verifica una siffatta situazione è opportuno tenere conto della portata di dette sottrazioni e delle condizioni nelle quali sono effettuate, segnatamente quando derivano da attività della criminalità organizzata sul piano internazionale.

III.4.1.8.1. Garanzia isolata a uso multiplo — solo paesi di transito comune

*Allegato I,
appendice I,
convenzione
Allegato A2,
appendice III,
convenzione*

In caso di divieto temporaneo della garanzia globale (ivi compresi riduzione ed esonero), il titolare dell'autorizzazione della garanzia globale può, su richiesta, avvalersi di una garanzia isolata a uso multiplo, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

- la garanzia isolata deve essere oggetto di uno specifico atto costitutivo che copre soltanto i tipi di merci interessati dalla decisione di divieto;
- la garanzia isolata può essere utilizzata soltanto presso l'ufficio doganale di partenza indicato nell'atto costitutivo della garanzia;
- la garanzia isolata può essere utilizzata per varie operazioni, simultanee o successive, purché la somma degli importi per le operazioni impegnate per le quali il regime non è stato ancora appurato non superi l'importo di riferimento della garanzia isolata. In tal caso, l'ufficio doganale di garanzia attribuisce al titolare del regime un codice di accesso iniziale per la garanzia. Il titolare del regime può attribuire uno o più codici di accesso a tale garanzia a uso proprio o dei suoi rappresentanti;
- ogni volta che il regime è appurato per un'operazione di transito coperta dalla garanzia isolata, l'importo corrispondente all'operazione in causa deve essere liberato e può essere riutilizzato per un'altra operazione, nel limite dell'importo della garanzia.

La garanzia isolata a uso multiplo è applicata solo alle operazioni di transito comune iniziate nei paesi di transito comune presso l'ufficio doganale di partenza o a quelle iniziate dallo speditore autorizzato. Non può essere utilizzata per operazioni di transito unionale iniziate nell'Unione.

Nella dichiarazione di transito, come codice di garanzia si indica il codice «9», che non esiste nella legislazione dell'Unione.

III.4.1.8.2. Deroga alla decisione che vieta temporaneamente l'uso della garanzia globale o della garanzia globale di importo ridotto (compreso l'esonero)

Nonostante la decisione che vieta temporaneamente l'uso della garanzia globale o della garanzia globale di importo ridotto (compreso l'esonero), il titolare del regime può essere comunque autorizzato a farvi ricorso se dimostra che:

- non è sorta alcuna obbligazione (doganale) per le merci in questione nel quadro delle operazioni di transito comune/unionale avviate nel corso dei due anni precedenti la decisione di divieto; o, qualora in tale periodo siano sorte obbligazioni (doganali), se dimostra che esse sono state corrisposte integralmente dal o dai debitori o dal fideiussore entro il termine previsto;
- possiede un alto livello di controllo delle proprie operazioni e del flusso di merci, utilizzando un sistema di gestione delle scritture commerciali e di quelle relative ai trasporti, che consenta adeguati controlli doganali;
- la propria solvibilità finanziaria si considera comprovata in quanto si trova in una situazione finanziaria sana, che gli consente di adempiere ai propri impegni, tenendo in debita considerazione le caratteristiche del tipo di attività commerciale interessata.

Tali usi, in via eccezionale, della garanzia globale riguardano sia le operazioni di transito comune sia quelle di transito unionale.

Nel caso di una procedura di continuità operativa, la casella 8 del certificato di garanzia TC31 dovrebbe recare la dicitura seguente: «UNRESTRICTED USE — 99209». L'appendice III, allegato B6, convenzione / l'allegato 9, appendice D1, ADT contengono tutte le versioni linguistiche di questa frase.

III.4.1.9. Annullamento e revoca dell'autorizzazione

*Articolo 80,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 27 e 28
CDU*

In caso di annullamento o revoca dell'autorizzazione, i certificati emessi anteriormente non possono più essere utilizzati per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale e devono essere senza indugio restituiti dal titolare del regime all'ufficio di garanzia.

Il paese da cui dipende l'ufficio doganale di garanzia deve comunicare alla Commissione gli elementi identificativi dei certificati ancora in corso di validità ma che devono ancora essere restituiti.

La Commissione ne informa gli altri paesi.

Per ulteriori informazioni dettagliate cfr. la parte VI.2.3.

III.4.2. Riduzione dell'importo della garanzia ed esonero dalla garanzia

III.4.2.1. Introduzione

L'importo massimo della garanzia che è pari, in linea di principio, all'importo di riferimento può essere ridotto se il titolare del regime soddisfa alcuni criteri di affidabilità. L'importo può essere ridotto al 50 % o al 30 % dell'importo di riferimento oppure può essere accordato un esonero dalla garanzia.

III.4.2.2. Criteri di riduzione

Per ulteriori informazioni dettagliate cfr. la parte VI.3.1.

III.5. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

III.6. Sezione riservata alla dogana

VIII.7. Allegati

III.7.1. Elenco dei fideiussori autorizzati a rilasciare certificati di garanzia isolata TC32

Per l'ultima versione di questo elenco, fare clic su uno dei link seguenti:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

III.7.2. Elenco delle vie navigabili interne

Belgio	a) Il canale di Terneuzen b) La Schelda fino ad Anversa c) I canali di collegamento tra Smeermaas o Petit-Lanaye e Liegi d) Il nuovo canale tra la Schelda e il Reno che va dal porto di Anversa al Krammer nei Paesi Bassi e che passa attraverso la Schelda orientale, l'Eendracht, lo Slaakdam e il Prins Hendrikpolder e) Il canale di Albert f) Il canale di Willebroek
Germania	Tutte le vie navigabili collegate al Reno, incluso il canale Meno-Danubio, escluso il Danubio e le sue vie navigabili.
Francia	a) Il gran canale d'Alsazia b) La Mosella tra Apach e Neuves-Maisons c) Le tratte navigabili (da chiusa a chiusa) di Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim, Strasburgo e Gambsheim, situate sulla sponda francese del Reno tra Kems e Vogelgrun
Lussemburgo	Il tratto canalizzato della Mosella compreso tra la chiusa di Apach-Schengen e Wasserbillig
Paesi Bassi	1. Vie renane vere e proprie a) collegamento Lobith-Amsterdam: - Reno, Waal, canale Amsterdam-Reno b) collegamento Lobith - area del porto di Rotterdam: - Reno, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg

	- Reno, Lek, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg c) collegamento Lobith-Dordrecht-Hansweert-Anversa: Reno, Waal, Merwede, Dordtse Kil o Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Schelda orientale), il canale che attraversa lo Zuid-Beveland, Westerschelde (Schelda occidentale), Schelda d) collegamento Lobith-Dordrecht-Hansweert-Gand: Reno, Waal, Merwede, Dordtse Kil o Nieuwe Merwede, Holland Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Schelda orientale), il canale che attraversa lo Zuid-Beveland, Westerschelde (Schelda occidentale), canale di Terneuzen e) collegamento Lobith-De Kempen-Smeermaas o St. Pieter: tutte le vie abituali tra tali luoghi e gli allacciamenti con le vie navigabili seguenti: Reno, Waal, Juliana-kanaal, Dieze, Zuid-Willemsvaart, canale Wessen-Nerderweert 2. Si ritiene che utilizzino le vie renane: - le navi provenienti dal Reno e dirette ad Anversa o a Gand, o - le navi provenienti da Anversa o da Gand che devono lasciare i Paesi Bassi via Reno, quando attraversino il territorio del porto di Rotterdam per trasbordarvi merci in transito in regime di Manifesto renano o per completare il loro carico con merci che devono lasciare i Paesi Bassi percorrendo le vie renane che portano ad Anversa o a Gand via Reno. 3. In pratica, è considerato via renana anche il canale esistente dal 1975 che porta ad Anversa attraverso le chiuse del Kreekrak.
Svizzera	Il Reno fino a Basilea

PARTE IV — REGIME DI TRANSITO NORMALE NCTS (NUOVO SISTEMA DI TRANSITO INFORMATIZZATO)

La presente parte descrive il regime di transito normale nel quadro del nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS).

Nota: la parte V descrive la procedura di continuità operativa da applicare se non è possibile utilizzare l’NCTS.

Il capitolo IV.1 tratta della procedura di dichiarazione di transito normale.

Il capitolo IV.2 tratta delle formalità da espletare presso l’ufficio doganale di partenza.

Il capitolo IV.3 tratta delle formalità da espletare e degli imprevisti che si possono verificare durante il trasporto.

Il capitolo IV.4 tratta delle formalità da espletare presso l’ufficio doganale di destinazione.

Il capitolo IV.5 tratta di Andorra, San Marino e dei territori fiscali speciali.

Nota:

il presente testo non sostituisce guide o supporti tecnici all’uso delle applicazioni tecniche e del software relativi all’NCTS (FTSS + DDNTA).

CAPITOLO 1 — DICHIARAZIONE DI TRANSITO NORMALE

IV.1.1. Introduzione

Il presente capitolo descrive il regime di transito normale nel quadro dell’NCTS.

Il paragrafo IV.1.2 riporta gli elementi teorici generali e la normativa relativi al regime di transito normale.

Il paragrafo IV.1.3 descrive come utilizzare l’NCTS.

Il paragrafo IV.1.4 tratta del carico delle merci e della compilazione della dichiarazione di transito.

Il paragrafo IV.1.5 descrive situazioni specifiche.

Il paragrafo IV.1.6 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo IV.1.7 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo IV.1.8 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo IV.1.9 contiene l’allegato del capitolo 1.

IV.1.2. Elementi teorici generali e normativa

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articolo 3, lettere c), d) ed e), appendice I, convenzione;
- titolo I, appendice III, convenzione;
- allegati A1 e A2, appendice III, convenzione;
- articolo 5, punto 12), articolo 6, paragrafo 1, articoli 158, 162, 163 e 170-174, CDU;
- articoli 143 e 148 AD;
- articoli 294 e 296 AE;
- appendici D1, D2, F1, F2, G1 e G2, allegato 9, ADT.

IV.1.3. NCTS

IV.1.3.1. Organizzazione dell’NCTS

L’NCTS è un sistema di transito informatizzato per lo scambio di messaggi elettronici. Questi messaggi sostituiscono i vari documenti cartacei e alcune formalità del sistema di transito.

I messaggi sono scambiati per via elettronica a tre livelli:

- tra gli operatori economici e le autorità doganali («dominio esterno»);
- tra gli uffici doganali di uno stesso paese («dominio nazionale»);
- tra le amministrazioni doganali nazionali e tra queste e la Commissione («dominio comune»).

I principali elementi e messaggi utilizzati in un'operazione NCTS sono:

- la dichiarazione di transito, presentata in formato elettronico — messaggio «Dati della dichiarazione» (IE015);
- il numero di riferimento principale (MRN), che è un numero unico di registrazione assegnato dall'autorità competente alla dichiarazione di transito e stampato sul documento di accompagnamento transito (DAT) / documento di accompagnamento transito/sicurezza (DATS) e sull'elenco degli articoli (EdA) / elenco degli articoli transito/sicurezza (EATS) per identificare l'operazione di transito;
- il DAT/DATS, stampato all'ufficio doganale di partenza o nella sede dell'operatore commerciale una volta svincolate le merci per il transito e che le accompagna dalla partenza fino all'arrivo a destinazione;
- il messaggio IE001 di «Arrivo previsto» (AAR), inviato dall'ufficio doganale di partenza all'ufficio doganale di destinazione indicato nella dichiarazione;
- il messaggio IE050 di «Passaggio previsto» (ATR), inviato dall'ufficio doganale di partenza all'ufficio doganale/agli uffici doganali di transito dichiarato/i per notificare il previsto attraversamento di frontiera delle merci;
- il messaggio IE118 di «Notifica di attraversamento della frontiera» (NCF), inviato dall'effettivo ufficio doganale di transito all'ufficio doganale di partenza per notificare il transito delle merci;
- il messaggio IE006 di «Avviso di arrivo» (AA), inviato dall'effettivo ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza all'arrivo delle merci;
- il messaggio IE018 di «Risultati del controllo a destinazione», inviato dall'effettivo ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza (dopo l'eventuale controllo delle merci).

IV.1.3.2. Ambito di applicazione dell’NCTS

L’NCTS è applicabile a tutte le operazioni di transito comune/unionale indipendentemente dal modo di trasporto utilizzato. Fanno eccezione i regimi di transito nei quali un documento commerciale serve da dichiarazione di transito (ad esempio i regimi relativi al trasporto per via aerea, via mare o per ferrovia in cui i documenti di trasporto via aerea/mare o la lettera di vettura CIM fungono da dichiarazioni di transito).

IV.1.3.3. Accesso degli operatori all’NCTS

Di norma, gli operatori commerciali dispongono delle possibilità seguenti di accesso all’NCTS:

- inserimento diretto dei dati da parte dell’operatore commerciale (compreso l’inserimento dati tramite un sito Internet delle dogane);
- scambio elettronico di dati (EDI);
- inserimento dati presso l’ufficio doganale.

Per ulteriori dettagli circa l’accesso degli operatori commerciali all’NCTS consultare le autorità doganali nazionali.

IV.1.4. Procedura di dichiarazione

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- il carico delle merci (paragrafo IV.1.4.1);
- la dichiarazione di transito (paragrafo IV.1.4.2).

IV.1.4.1. Carico

*Articolo 24,
appendice I,
convenzione*

Articolo 296 AE

Su una stessa dichiarazione di transito devono figurare soltanto le merci vincolate al regime di transito comune/unionale che sono trasferite o stanno per essere trasferite da un ufficio doganale di partenza a un ufficio doganale di destinazione su un unico mezzo di trasporto, in un container o in un collo (ad esempio, otto colli caricati su un rimorchio).

Tuttavia su una stessa dichiarazione di transito possono figurare merci trasferite o che stanno per essere trasferite da un ufficio doganale di partenza a un ufficio doganale di destinazione in più container o in più colli, quando i container o i colli sono caricati su un unico mezzo di trasporto.

Costituiscono un solo mezzo di trasporto a condizione che trasportino merci che devono essere oggetto di un'unica spedizione:

- un veicolo stradale accompagnato dal suo o dai suoi rimorchi o semirimorchi;
- un gruppo di carrozze o vagoni ferroviari;
- le navi componenti un unico convoglio.

Se una spedizione è frazionata su due mezzi di trasporto, è necessaria una dichiarazione di transito distinta per ciascun mezzo di trasporto, anche nel caso in cui le merci abbiano lo stesso ufficio doganale di partenza e di destinazione.

Per contro, un mezzo di trasporto unico può essere utilizzato per il carico di merci in più uffici doganali di partenza e per il loro scarico in più uffici doganali di destinazione.

Quando su un mezzo di trasporto unico sono caricate merci in più uffici doganali di partenza, in ciascun ufficio doganale di partenza, per ciascuna spedizione, devono essere compilate dichiarazioni di transito distinte relative alle merci ivi caricate.

Esempio 1:

All'ufficio doganale di partenza A tre colli caricati su un camion sono oggetto di una dichiarazione di transito e devono essere consegnati all'ufficio doganale di destinazione C. Nell'ufficio doganale di partenza B sono stati aggiunti e caricati sul medesimo camion cinque colli, anch'essi da consegnare allo stesso ufficio doganale di destinazione C. I cinque colli di cui sopra devono essere oggetto di una nuova dichiarazione di transito.

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 3, della convenzione, possono essere rilasciate più dichiarazioni di transito allo stesso titolare del regime per merci trasportate su un mezzo di trasporto unico e aventi la stessa o le stesse destinazioni. Per ciascuna di tali dichiarazioni deve essere fornita una garanzia.

Esempio 2:

All'ufficio doganale di partenza A due colli caricati su un camion sono oggetto di una dichiarazione di transito che riporta l'ufficio doganale di destinazione C, mentre tre colli sono oggetto di un'altra dichiarazione di transito che riporta l'ufficio doganale di destinazione D. Negli uffici doganali di destinazione (C e D) i colli sono scaricati e le operazioni di transito sono portate a termine.

IV.1.4.2. Dichiarazione di transito (IE015)

IV.1.4.2.1. Formulario e compilazione della dichiarazione di transito

*Allegati A1 e B1,
appendice III,
convenzione*

*Articolo 5,
punto 12), CDU*

È importante notare che il termine «**dichiarazione di transito**» ha due significati. In primo luogo esso denota la dichiarazione tramite cui una persona manifesta, nelle forme e nelle modalità stabilite, la volontà di vincolare una merce al regime di transito. In secondo luogo il termine indica i dati contenuti nella dichiarazione di transito, ossia il messaggio «Dati della dichiarazione» (IE015), e la stampa di tale dichiarazione sotto forma di documento di accompagnamento transito (DAT). Nei capitoli che seguono il termine «dichiarazione di transito» è utilizzato nella prima accezione.

I dati dovrebbero essere forniti come indicato nell'appendice III, allegato A1, della convenzione/nell'allegato 9, appendice C2, ADT.

È necessario fornire tutti i dati obbligatori di una dichiarazione di transito (messaggio IE015).

Le dichiarazioni di transito devono essere redatte in una delle lingue ufficiali delle Parti contraenti accettata dalle autorità doganali dello Stato di partenza.

È importante che gli operatori economici compilino correttamente la dichiarazione di transito per evitare che l'NCTS la respinga.

Se una dichiarazione di transito è respinta dall'NCTS, il dichiarante è informato del motivo del rifiuto e ha la possibilità di effettuare le correzioni necessarie o di presentare una nuova dichiarazione.

Un'operazione di transito può contenere al massimo 999 articoli. Ciascun articolo che figura nella dichiarazione deve essere inserito nell'NCTS ed è stampato nel DAT o nell'EdA. Quando la dichiarazione di transito copre più di un articolo, un EdA è stampato e allegato al DAT, che contiene a sua volta un riferimento all'EdA nella casella 31. Il modello DAT e le sue note esplicative si trovano nell'appendice III, allegati A3 e A4, convenzione/nell'allegato 9, appendice F1, ADT. Il modello EdA e le sue note esplicative si trovano nell'appendice III, allegati A5 e A6, convenzione/nell'allegato 9, appendice F2, ADT.

IV.1.4.2.2. Spedizioni miste

*Articolo 28,
appendice I,
convenzione*

Articolo 294 AE

*Appendice DI,
allegato 9, ADT*

Allegato B AE

In linea di massima, le spedizioni composte da merci non unionali, che sono vincolate al regime di transito T1, e da merci unionali, che sono vincolate al regime di transito T2/T2F, sono oggetto di un'unica dichiarazione di transito, che è allegata al DAT insieme all'EdA. Il DAT riporta le informazioni e una sintesi dell'EdA utilizzato per le merci con diverse posizioni.

In alternativa, è possibile compilare dichiarazioni di transito distinte (ad esempio: una dichiarazione di transito T1 per le merci non unionali e una dichiarazione di transito T2 o T2F per le merci unionali).

Nota: può accadere che merci unionali non vincolate al regime di transito (e che circolano all'interno del territorio doganale dell'Unione) siano trasportate sullo stesso mezzo di trasporto di merci vincolate al regime di transito. In tal caso la dichiarazione di transito copre esclusivamente le merci vincolate al regime di transito.

OPERATORI COMMERCIALI

Per le spedizioni miste, a livello di dichiarazione è inserito il codice «T» a indicare il tipo dell'intera dichiarazione. L'effettiva posizione (T1, T2, T2F) di ciascun articolo è inserita nell'NCTS a livello di articolo e stampata sull'EdA.

IV.1.4.2.3. Presentazione della dichiarazione di transito

La presentazione della dichiarazione di transito (IE015 mediante procedimenti informatici) impegna la responsabilità del titolare del regime per quanto riguarda:

- a) l'esattezza delle indicazioni riportate nella dichiarazione;
- b) l'autenticità dei documenti acclusi;
- c) il rispetto di tutti gli obblighi relativi al vincolo delle merci al regime di transito unionale/comune.

L'autenticazione della dichiarazione è soggetta alle condizioni applicabili nel paese di partenza.

OPERATORI COMMERCIALI

Il titolare del regime deve contattare le autorità doganali al fine di definire il sistema di autenticazione della dichiarazione di transito presentata in formato elettronico.

IV.1.4.2.4. Dichiarazione di transito/sicurezza

*Articoli 127
e 128 CDU*

Prima che le merci giungano nel territorio doganale dell'Unione, deve essere presentata presso l'ufficio doganale di prima entrata una dichiarazione sommaria di entrata.

*Articolo 104 e
articoli da 105
a 109 AD*

Detto ufficio garantisce che, sulla base della dichiarazione, sia condotta una valutazione del rischio dell'operazione valutando i dati rispetto ai criteri di rischio.

Articolo 182 AE

*Articolo 106,
paragrafo 3,
modificato
dall'ADT*

I termini per la presentazione della dichiarazione sommaria dipendono dal modo di trasporto, ossia:

- a) trasporto su strada: al più tardi un'ora prima dell'arrivo;
- b) ferrovia:
 - se il tragitto del treno dall'ultima stazione situata in un paese terzo all'ufficio doganale di prima entrata è inferiore a due ore, al più tardi un'ora prima dell'arrivo,
 - in tutti gli altri casi: al più tardi due ore prima dell'arrivo;
- c) vie navigabili interne: al più tardi due ore prima dell'arrivo;
- d) carichi marittimi trasportati in container: al più tardi 24 ore prima del carico al porto di partenza;
- e) carichi marittimi alla rinfusa/frazionati: al più tardi quattro ore prima dell'arrivo;
- f) nel caso di merci provenienti da una delle località seguenti:
 - Groenlandia;
 - Isole Fær Øer;
 - Islanda;
 - i porti del Mar Baltico, del Mare del Nord, del Mar Nero e del Mar Mediterraneo;
 - tutti i porti del Marocco;al più tardi due ore prima dell'arrivo;

- g) per i trasporti effettuati tra un territorio situato al di fuori del territorio doganale dell'Unione e i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera o le Isole Canarie, quando la durata del viaggio è inferiore alle 24 ore: almeno due ore prima dell'arrivo;
- h) per i trasporti aerei vigono i termini seguenti:
 - per i voli di durata inferiore a quattro ore: al più tardi al momento della partenza effettiva dell'aeromobile;
 - per altri voli: al più tardi quattro ore prima dell'arrivo.

La dichiarazione sommaria di entrata non è richiesta:

- a) per le merci di cui all'articolo 104 AD;
- b) se un accordo internazionale tra l'Unione e un paese terzo prevede l'esecuzione di controlli di sicurezza nel paese di esportazione a norma dell'articolo 127, paragrafo 2, lettera b), CDU. Questa disposizione riguarda i paesi seguenti: Norvegia, Svizzera, Liechtenstein, Andorra e San Marino.

La dichiarazione sommaria di entrata è presentata dal vettore o, in deroga all'obbligo del vettore, dalle persone seguenti:

- a) dall'importatore, dal destinatario o da un'altra persona in nome o per conto della quale agisce il vettore; oppure
- b) da qualsiasi persona in grado di presentare o di far presentare le merci in questione presso l'ufficio doganale di entrata.

La dichiarazione sommaria di entrata è effettuata elettronicamente mediante il sistema di controllo delle importazioni.

In alternativa, può essere impiegato l'NCTS a condizione che:

- a) sia avviato un regime di transito alle frontiere esterne dell'Unione al momento dell'entrata;
- b) i dati comprendano gli elementi necessari alla compilazione di una dichiarazione sommaria di entrata.

In questo caso all'ufficio doganale di entrata, che corrisponde all'ufficio doganale di partenza, è presentata la dichiarazione di transito/sicurezza (messaggio IE015) contenente i dati relativi al

transito insieme a quelli relativi alla sicurezza. Dopo la valutazione del rischio e lo svincolo delle merci per il transito, sono stampati il DATS (documento di accompagnamento transito/sicurezza) e l'EATS (elenco degli articoli transito/sicurezza). I modelli di questi due documenti figurano nelle appendici G1 e G2, allegato 9, ADT.

Tutti i riferimenti relativi al DAT e all'EdA si applicano anche al DATS e all'EATS.

IV.1.5. Situazioni specifiche

IV.1.5.1. Accordi tra l'Unione e altri paesi in materia di dati di sicurezza

I paesi di transito comune, a eccezione di Norvegia, Svizzera e Liechtenstein, non hanno concluso accordi specifici con l'Unione in materia di controlli di sicurezza effettuati in questi paesi in quanto paesi di esportazione.

Questo significa che quando le merci entrano nel territorio doganale dell'Unione e provengono da quei paesi che non hanno concluso accordi specifici con l'Unione, gli operatori commerciali sono tenuti a presentare una dichiarazione sommaria di entrata sulla base della normativa doganale dell'Unione, con due opzioni:

- presentare la dichiarazione sommaria di entrata utilizzando il sistema di controllo delle importazioni; oppure
- sfruttare l'NCTS, dove i dati di sicurezza possono essere inclusi in una dichiarazione di transito.

La seconda opzione è possibile se sono soddisfatti i requisiti seguenti:

- l'NCTS in quei paesi accetta una dichiarazione presentata da operatori commerciali contenente dati di transito e i dati della dichiarazione sommaria;
- il DATS e l'EATS sono stampati con valore equivalente al DAT e all'EdA;
- l'NCTS in quei paesi può ricevere e inoltrare i dati della dichiarazione sommaria e i dati di transito ai paesi dell'UE e alle altre Parti contraenti e può ricevere i dati della dichiarazione sommaria trasmessi dai paesi dell'UE e dalle altre Parti contraenti a quei paesi (che sono paesi di transito e di destinazione);
- gli Stati membri riconoscono e accettano tali dati di dichiarazioni comuni di transito, sia per il regime di transito comune sia per i dati della dichiarazione sommaria, senza apportare modifiche

- legislative né estendere l'ambito di applicazione della convenzione, sulla base delle disposizioni pertinenti del CDU;
- quando sono presentati in uno dei loro uffici doganali, le altre Parti contraenti riconoscono l'equivalenza tra i dati di transito e della dichiarazione sommaria di entrata, oltre che il DATS e l'EATS da una parte, e il DAT e l'EdA dall'altra purché contengano tutti i dati di transito necessari.

IV.1.5.2. Norme applicabili alle merci provviste di imballaggi

Le regole seguenti si applicano alle merci con imballaggio:

- a) merci non unionali provviste di imballaggi non aventi posizione unionale:

deve essere compilata una dichiarazione T1 unica per le merci e i relativi imballaggi.

- b) merci non unionali provviste di imballaggi aventi posizione unionale:

in tutti i casi, deve essere compilata una dichiarazione T1 unica per le merci e i relativi imballaggi;

- c) merci unionali di cui all'articolo 189 AD provviste di imballaggi non aventi posizione unionale:

deve essere compilata una dichiarazione T1 unica per le merci e i relativi imballaggi.

Tuttavia quando tali merci, invece di essere esportate dal territorio doganale, sono immesse in libera pratica, può essere applicata loro la posizione doganale di merci unionali solo su presentazione di un documento T2L rilasciato a posteriori.

Senza considerare il possibile rimborso delle restituzioni all'esportazione sui prodotti agricoli, tale documento T2L si può ottenere soltanto dopo il pagamento dei dazi doganali applicabili agli imballaggi;

- d) merci unionali provviste di imballaggi non aventi posizione unionale esportate dal territorio doganale dell'UE a un paese terzo diverso da un paese di transito comune:

deve essere compilata una dichiarazione T1 per gli imballaggi in modo che, qualora siano immessi in libera pratica, essi non beneficino

della posizione doganale di merci unionali. Tale documento deve recare una delle diciture seguenti:

BG	Общностни стоки
CS	zboží Unie
DA	fælleskabsvarer
DE	Unionswaren
EE	Ühenduse kaup
EL	κοινοτικά εμπορεύματα
ES	mercancías comunitarias
FR	marchandises communautaires
IT	merci unionali
LV	Savienības preces
LT	Bendrijos prekės
HU	közösségi áruk
MT	Merkanzija Komunitarja
NL	communautaire goederen
PL	towary unijne
PT	mercadorias comunitárias
RO	Mărfuri unionale
SI	skupnostno blago
SK	Tovar Únie
FI	unionitavaroita
SV	gemenskapsvaror
EN	Union goods
HR	Roba Unije

- e) merci unionali provviste di imballaggi non aventi posizione unionale esportate dal territorio doganale dell'UE a un paese di transito comune:

deve essere compilata una dichiarazione T1 unica per le merci e i relativi imballaggi. Essa deve recare la dicitura «merci unionali» come indicato sopra e la dicitura «imballaggi T1» come riportato di seguito.

Spedite verso un altro Stato membro nel caso di cui all'articolo 227 CDU.

Deve essere compilata una dichiarazione T2 unica per le merci e i relativi imballaggi dopo il pagamento dei dazi doganali applicabili agli imballaggi.

Se la persona interessata non intende pagare i dazi doganali sugli imballaggi, la dichiarazione T2 deve recare una delle diciture seguenti:

BG	T1 колетѝ
CS	obal T1
DA	T1 emballager
DE	T1-Umschließungen
EE	T1-pakend
EL	συσκευασία T1
ES	envases T1
FR	emballages T1
IT	imballaggi T1
LV	T1 iepakojums
LT	T1 pakuotė
HU	T1 göngyölegek
MT	Ippakkjar T1
NL	T1-verpakkingsmiddelen
PL	opakowania T1
PT	embalagens T1
RO	Ambalaje T1
SI	pakiranje T1
SK	Obal T1
FI	T1-pakkaus
SV	T1-förpackning
EN	T1 packaging
HR	T1 pakiranje

f) spedizioni miste

- 1) Spedizioni comprendenti in un singolo collo merci vincolate al regime T1 e merci vincolate al regime T2.

Devono essere effettuate dichiarazioni separate in base alla posizione doganale delle merci. Nella casella 31 devono essere indicati i quantitativi delle spedizioni frazionate e, nella parte superiore della casella, la designazione e i numeri degli altri documenti compilati per le spedizioni miste in questione. Le dichiarazioni devono recare una delle diciture seguenti:

BG	Общностни колетѝ
CS	obal Unie
DA	fælleskabsemballager
DE	gemeinschaftliche Umschließungen
EE	Ühenduse pakend

EL	κοινοτική συσκευασία
ES	envases comunitarios
FR	emballages communautaires
IT	imballaggi unionali
LV	Savienības iepakojums
LT	Bendrijos pakuotė
HU	közösségi göngyöleg
MT	Ippakkjar Komunitarju
NL	communautaire verpakkingsmiddelen
PL	opakowania unijne
PT	embalagens comunitárias
RO	Ambalaje unionale
SI	skupnostno pakiranje
SK	Obal Únie
FI	yhteisöpakkaus
SV	gemenskapsförpackning
EN	Union packaging
HR	Pakiranje Unije

Se la spedizione mista è imballata in imballaggi T1, deve essere compilata una dichiarazione T1 unica per le merci e i relativi imballaggi.

- 2) Spedizioni miste comprendenti in un singolo collo merci vincolate al regime T1 e merci che circolano senza essere vincolate al regime di transito.

Si deve usare una dichiarazione unica. Nella casella 31 devono figurare i quantitativi e i tipi di merci delle spedizioni frazionate in regime T1 nonché una delle diciture seguenti:

BG	Стоки не обхванати от транзитен режим
CS	zboží není v režimu tranzitu
DA	varer ikke omfattet af forsendelsesprocedure
DE	nicht im Versandverfahren befindliche Waren
EE	Kaubad ei ole transiidi protseduuril
EL	Εμπορεύματα εκτός διαδικασίας διαμετακόμισης
ES	mercancías fuera del procedimiento de tránsito
FR	marchandises hors procédure de transit
IT	merci non vincolate ad una procedura di transito
LV	Precēm nav piemērota tranzīta procedūra
LT	Prekės, kurioms neišforminta tranzito procedūra
HU	nem továbbítási eljárás alá tartozó áruk
MT	Merkanzija mhux koperta bi procedura ta' transitu
NL	geen douanevervoer

PL	towary nie przewożone w procedurze tranzytu
PT	mercadorias não cobertas por um procedimento de trânsito
RO	Mărfuri neplasate în regim de tranzit
SI	blago, ki ni krito s tranzitnim postopkom
SK	Tovar nie je v tranzitnom režime
FI	tavaroita, jotka eivät sisälly passitusmenettelyyn
SV	varor ej under transitering
EN	goods not covered by a transit procedure
HR	Roba koja nije u postupku provoza

IV.1.5.3. Merci al seguito dei viaggiatori

Articolo 210 AE Le amministrazioni sono tenute ad applicare le disposizioni dell'articolo 210 AE (che stabilisce la posizione delle merci unionali) per le merci contenute nei bagagli dei viaggiatori e non destinate a fini commerciali.

Tuttavia all'entrata nel territorio doganale dell'Unione, i viaggiatori provenienti da paesi terzi possono vincolare le merci al regime di transito unionale.

IV.1.5.4. Trasporto di merci unionali verso, da o attraverso un paese di transito comune

Quando le merci unionali sono trasportate verso o attraverso il territorio di uno o più paesi di transito comune è opportuno attenersi alle norme seguenti per garantire un rapido attraversamento delle frontiere:

- a) quando le merci sono trasportate tra due punti situati all'interno del territorio doganale dell'Unione, attraverso il territorio di uno o più paesi di transito comune, o dal territorio doganale dell'Unione al territorio di un paese di transito comune, è opportuno vincolarle al regime di transito unionale/comune presso l'ufficio doganale competente del luogo in cui è stabilito il titolare del regime, o del luogo in cui le merci sono caricate per la circolazione nel quadro del regime di transito unionale/comune, o al più tardi prima della zona frontaliere comune Unione/paese di transito comune al fine di evitare ritardi ai valichi di confine. È parimenti opportuno, ove possibile, concludere le operazioni di transito

unionale/comune fuori della zona di frontiera Unione/paese di transito comune;

- b) le autorità competenti degli Stati membri e dei paesi di transito comune devono assicurare che gli operatori economici interessati siano ufficialmente informati delle disposizioni e messi al corrente dei vantaggi connessi all'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo a), al fine di evitare per quanto possibile difficoltà pratiche alle frontiere Unione/paese di transito comune.

Transito attraverso il territorio di un paese di transito comune

La circolazione di merci unionali da un punto all'altro dell'Unione attraverso un paese di transito comune può avvenire nel quadro del regime di transito T2, T2F o T1 (cfr. parte I, paragrafo 4.1.2.1).

Articolo 189 AD

Circolazione di merci unionali verso un paese di transito comune

Quando merci unionali sono esportate dal territorio doganale dell'Unione verso un paese di transito comune e nell'Unione è avviato un regime di transito che segue l'esportazione, le merci sono vincolate a un regime di transito unionale interno (T2) all'interno dell'Unione e, successivamente, tale regime prosegue come regime di transito comune nei paesi di transito comune.

Tuttavia in casi eccezionali si applica un regime di transito unionale esterno (T1) che prosegue come regime di transito comune nei paesi di transito comune. Si tratta dei casi seguenti:

- a) le merci unionali sono state oggetto di formalità doganali di esportazione ai fini della concessione di restituzioni all'esportazione in paesi terzi nell'ambito della politica agricola comune;
- b) le merci unionali provengono da scorte di intervento e sono soggette a misure di controllo dell'utilizzo o della destinazione e sono state oggetto di formalità doganali all'esportazione in paesi terzi nell'ambito della politica agricola comune;
- c) le merci unionali sono ammissibili al rimborso o allo sgravio dei dazi all'importazione a condizione che siano vincolate al regime di transito esterno conformemente all'articolo 118, paragrafo 4, CDU;

d) le merci unionali di cui all'articolo 1 della direttiva 2008/118/CE (cfr. nota 9) sono esportate; rispedizione di merci unionali da un paese di transito comune:

i) le merci unionali introdotte nel territorio di un paese di transito comune in regime T2 possono essere rispediti secondo lo stesso regime a condizione che:

- rimangano sotto la sorveglianza delle autorità doganali di quel paese a garanzia del fatto che non presentino cambiamenti di identità o stato;
- non siano state vincolate, nel paese di transito comune in questione, a un regime doganale diverso dal transito o dal deposito* eccetto nel caso in cui le merci siano state temporaneamente importate per esposizioni o manifestazioni pubbliche analoghe;

* Nel caso di merci che sono state tenute in deposito (o di merci comprese nei capitoli da 1 a 24 del sistema armonizzato e tenute in deposito per meno di sei mesi) la rispedizione deve avere luogo entro un periodo di cinque anni, a condizione che le merci siano state depositate in aree speciali e non abbiano subito manipolazioni diverse da quelle necessarie per la loro conservazione nello stato originario o da quelle consistenti nel frazionamento delle spedizioni senza sostituzione dell'imballaggio, e che le manipolazioni siano state effettuate sotto vigilanza doganale.

- la dichiarazione T2 o T2F, o qualsiasi altro documento che attesti la posizione doganale di merci unionali emesso da un paese di transito comune, deve riportare un riferimento all'MRN della dichiarazione o l'attestazione della posizione doganale di merci unionali in base ai quali le merci sono entrate in detto paese di transito comune;

ii) nel caso di un'esportazione senza vincolo ad un regime di transito, i paesi di transito comune non possono rilasciare un T2 o un T2F in quanto non esiste nessuna precedente dichiarazione di transito. La rispedizione deve pertanto essere effettuata sotto la scorta di un regime T1. Alla reintroduzione nell'Unione la spedizione è da considerarsi come un'importazione di merci non unionali, a meno che queste ultime non possano beneficiare delle disposizioni relative alle merci in reintroduzione.

Formalità alla reintroduzione di merci rispediti nel territorio doganale dell'Unione:

- a) le merci unionali rispediti da un paese di transito comune verso una destinazione nell'Unione sono oggetto di una dichiarazione T2 o T2F o equivalente (ad esempio, lettera di vettura CIM-T2);
- b) perché si possa determinare, nello Stato membro di destinazione, se si tratta di un trasporto di merci tra due punti dell'Unione interrotto in un paese di transito comune oppure di un rientro di merci nel territorio doganale dell'Unione successivo a un'esportazione definitiva o temporanea dall'Unione, devono essere osservate le norme seguenti:
- si devono presentare le merci e la dichiarazione T2 o T2F o il documento equivalente all'ufficio doganale di destinazione al fine di completare l'operazione di transito;
 - spetta a tale ufficio determinare se le merci possano essere immesse immediatamente in libera pratica o debbano essere vincolate a un altro regime doganale;
 - le merci devono essere svincolate immediatamente nel caso in cui la dichiarazione T2 o T2F o il documento equivalente non rechi un riferimento a una precedente esportazione dal territorio doganale dell'Unione.

*Articolo 9,
paragrafo 4,
convenzione*

In caso di dubbio, l'ufficio doganale di destinazione può chiedere al destinatario di fornire prove al riguardo (ad esempio, una fattura con il numero di identificazione IVA dello speditore e del destinatario in conformità delle disposizioni della direttiva 2006/112/CE come modificata, o il documento amministrativo elettronico (e-AD) in conformità delle disposizioni della direttiva 2008/118/CE);

- le merci devono essere vincolate al regime di transito successivo o depositate temporaneamente con tutte le conseguenze che ne derivano (pagamento dell'IVA sulle importazioni e di imposte interne se necessario):
 - se le merci sono state esportate fuori dal territorio doganale dell'Unione; oppure
 - se il destinatario o il suo rappresentante non possono dimostrare in modo soddisfacente alle autorità doganali

che si tratta di un movimento di merci tra due punti del territorio doganale dell'Unione.

IV.1.6. Eccezioni (promemoria)

IV.1.7. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

IV.1.8. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.1.9. Allegati

CAPITOLO 2 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DI PARTENZA

IV.2.1. Introduzione

Il paragrafo IV.2.2 riporta gli elementi teorici generali e la normativa relativi alle formalità da espletare alla partenza.

Il paragrafo IV.2.3 descrive la procedura da applicare presso l'ufficio doganale di partenza.

Il paragrafo IV.2.4 descrive situazioni specifiche.

Il paragrafo IV.2.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo IV.2.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo IV.2.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo IV.2.8 contiene gli allegati del capitolo 2.

IV.2.2. Elementi teorici generali e normativa

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articolo 11 convenzione;
- articoli 30-41 e 81-83, appendice I, convenzione;
- articoli 162, 163 e 170-174 CDU;
- articoli 222, 226, 227 e 297-303 AE.

IV.2.3. Descrizione della procedura da applicare presso l'ufficio doganale di partenza

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- l'accettazione e la registrazione della dichiarazione di transito (paragrafo IV.2.3.1);
- la rettifica della dichiarazione di transito (paragrafo IV.2.3.2);
- l'annullamento della dichiarazione di transito (paragrafo IV.2.3.3);
- la verifica della dichiarazione di transito e controllo delle merci (paragrafo IV.2.3.4);
- l'itinerario per il trasporto delle merci (paragrafo IV.2.3.5);
- il termine (paragrafo IV.2.3.6);
- i mezzi di identificazione (paragrafo IV.2.3.7);
- lo svincolo delle merci (paragrafo IV.2.3.8);

- l'appuramento del regime di transito (paragrafo IV.2.3.9).

IV.2.3.1. Accettazione e registrazione della dichiarazione di transito

*Articoli 27, 30
e 35, appendice I,
convenzione*

L'ufficio doganale di partenza accetta la dichiarazione di transito — il messaggio «Dati della dichiarazione» (IE015) — purché:

*Articoli 171-172
CDU*

- contenga tutte le informazioni necessarie per la procedura di transito comune/unionale;
- sia corredata di tutti i documenti richiesti;

Articolo 143 AD

- le merci cui fa riferimento siano state presentate alla dogana nell'orario di apertura ufficiale.

L'NCTS convalida automaticamente la dichiarazione. Una dichiarazione inesatta o incompleta è respinta con il messaggio «Dichiarazione respinta» (IE016). Si ha un rifiuto anche in caso di incompatibilità dei dati riportati con i dati registrati nella banca dati nazionale di riferimento.

Quando la dichiarazione di transito è accettata, il sistema le attribuisce un numero di riferimento principale (MRN) (messaggio IE028).

La dichiarazione acquista così la posizione di «accettata» e l'ufficio doganale di partenza decide se sottoporre le merci a controllo o meno prima di svincolarle.

Le autorità doganali possono consentire che non siano presentati insieme alla dichiarazione i documenti aggiuntivi previsti dal regime doganale per il quale le merci sono dichiarate. Questi documenti saranno in tal caso tenuti a disposizione delle autorità doganali. La casella 44 della dichiarazione di transito è compilata nel modo seguente:

- per l'attributo «tipo di documento» si indica il codice corrispondente al documento in questione (i codici sono forniti nell'appendice III, allegato A2, della convenzione; appendice D1, allegato 9, ADT);
- per l'attributo «riferimento del documento» si forniscono la descrizione e il riferimento del documento.

Le autorità doganali nazionali consentono ai viaggiatori di presentare all'ufficio doganale di partenza un'unica copia della dichiarazione di transito cartacea (avvalendosi del documento amministrativo unico, oppure eventualmente del modello del documento d'accompagnamento transito), affinché sia elaborata dall'NCTS.

L'ufficio doganale di partenza deve essere competente per le operazioni di transito e il tipo di traffico in questione. Un elenco degli uffici doganali può essere consultato al sito web seguente:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm.

IV.2.3.2. Rettifica della dichiarazione di transito

*Articolo 31,
appendice I,
convenzione*

Il dichiarante può chiedere il permesso di rettificare la dichiarazione doganale come disposto dall'articolo 173 CDU. Prima che la dichiarazione doganale sia accettata, il dichiarante può correggerla senza che sia necessaria una domanda preventiva.

Articolo 173 CDU

Il titolare del regime può chiedere il permesso di rettificare la dichiarazione di transito dopo l'accettazione di quest'ultima da parte delle autorità doganali. La rettifica non può avere l'effetto di includere nella dichiarazione di transito merci diverse da quelle già dichiarate.

Il titolare del regime rettifica i dati della dichiarazione con il messaggio «rettifiche della dichiarazione» (IE013) trasmesso all'ufficio doganale di partenza, che decide se accettare (messaggio «rettifica accettata» — IE004) o respingere (messaggio «rettifica respinta» — IE005) la rettifica richiesta.

Non sono ammesse rettifiche nel caso in cui le autorità competenti, dopo aver ricevuto la dichiarazione di transito, abbiano manifestato l'intenzione di esaminare le merci o abbiano constatato l'inesattezza dei dati forniti o abbiano già svincolato le merci per il transito.

Le modifiche alla dichiarazione di transito prima che sia stata accettata dalla dogana non sono contemplate dall'articolo 173 CDU, e non richiedono una domanda preliminare da parte del dichiarante.

*Articolo 29 bis,
appendice I,
convenzione*

Ad esempio, se la dichiarazione di transito non è ancora stata presentata o è stata pre-presentata e non è ancora accettata, può essere corretta senza autorizzazione preventiva, poiché tale correzione non è considerata una modifica come stabilito nell'articolo 173 CDU.

*Articoli 130 e 171
CDU*

Le specifiche dell'NCTS pertinenti (correzione T-TRA-DEP-A-002) stabiliscono che la correzione di una dichiarazione pre-presentata deve essere trattata con lo stesso messaggio utilizzato per una modifica.

IV.2.3.3. Annullamento della dichiarazione di transito

*Articolo 32
appendice I,
convenzione*

Articolo 174 CDU

Articolo 148 AD

La dichiarazione di transito può essere invalidata dall'ufficio doganale di partenza tramite l'invio del messaggio «notifica di annullamento» (IE010) al dichiarante sulla base della richiesta di quest'ultimo, avvenuta con l'invio del messaggio «richiesta di annullamento della dichiarazione» (IE014) all'ufficio doganale di partenza solo prima che le merci siano svincolate per il transito. In seguito l'ufficio doganale di partenza deve informare il dichiarante del risultato della richiesta effettuata tramite il messaggio «decisione di annullamento» (IE009).

Tuttavia se l'ufficio doganale di partenza ha informato il dichiarante dell'intenzione di procedere all'esame delle merci, la richiesta di annullamento non è accettata prima di tale esame.

La dichiarazione di transito non può essere invalidata dopo che le merci sono state svincolate per il transito, salvo in casi eccezionali:

- se merci unionali sono state erroneamente dichiarate per un regime doganale applicabile a merci non unionali e la loro posizione doganale di merci unionali è stata successivamente dimostrata mediante un documento T2L, T2LF o un manifesto doganale delle merci in dogana;
- se le merci sono state erroneamente dichiarate in più dichiarazioni doganali.

Qualora sia necessario ricorrere alla procedura di continuità operativa, è importante accertarsi che le dichiarazioni inserite nell'NCTS, ma non ulteriormente elaborate a causa di un guasto del sistema, siano annullate.

L'operatore economico è obbligato a informare le autorità competenti ogniqualvolta debba ricorrere alla procedura di continuità operativa per una dichiarazione già registrata nell'NCTS.

Le autorità doganali possono, all'occorrenza, esigere la presentazione di una nuova dichiarazione. In tal caso, la precedente dichiarazione è annullata e alla nuova dichiarazione è attribuito un nuovo MRN.

IV.2.3.4. Verifica della dichiarazione di transito e controllo delle merci

*Articolo 35,
appendice I,
convenzione*

In seguito all'accettazione della dichiarazione di transito, per verificare l'esattezza delle indicazioni l'ufficio doganale di partenza:

- esamina la dichiarazione e i documenti di accompagnamento;
- chiede al dichiarante di fornire altri documenti, se necessario;

Articolo 188 CDU

*Articoli 238 e 239
AE*

- procede alla visita delle merci, se necessario;
- preleva campioni per l'analisi o per un controllo approfondito delle merci, se necessario;
- verifica l'esistenza e la validità della garanzia.

L'esistenza e la validità della garanzia sono verificate mediante il numero di riferimento della garanzia (GRN) e il codice di accesso (per ulteriori dettagli cfr. parte III).

Prima dello svincolo delle merci per il transito, l'NCTS verifica nel sistema di gestione delle garanzie (GMS) l'integrità e la validità della garanzia riguardo ai dati seguenti, in funzione del livello di controllo:

- che l'importo della garanzia sia sufficiente (in caso di garanzia globale, che l'importo disponibile della garanzia sia sufficiente);
- che la garanzia sia valida in tutte le Parti contraenti interessate dall'operazione di transito;
- che la garanzia sia a nome del titolare del regime.

Successivamente il GMS registra l'uso e informa l'NCTS.

Nel caso in cui si proceda all'esame delle merci, questo avviene nei luoghi designati dall'ufficio doganale di partenza e negli orari previsti a tal fine. Il titolare del regime è informato circa il luogo e l'orario. Tuttavia le autorità doganali possono, su richiesta del titolare del regime, espletare la verifica delle merci in luoghi diversi o al di fuori degli orari di apertura ufficiali.

Qualora dal controllo emergano discrepanze minori, l'ufficio doganale di partenza segnala la cosa al titolare del regime. Al fine di sanare tali discrepanze, l'ufficio doganale di partenza apporterà modifiche minori (d'accordo con il titolare del regime) ai dati della dichiarazione, consentendo lo svincolo delle merci per il transito.

Se dal controllo emergono irregolarità gravi, l'ufficio doganale di partenza informa il titolare del regime del mancato svincolo delle merci tramite il messaggio «Merci non svincolate per il transito» (IE051) e registra il risultato non conforme.

L'ufficio doganale di partenza registra il codice seguente per i risultati del controllo nel messaggio IE001:

- «A1» (conforme): se le merci sono svincolate per il transito dopo il controllo fisico (totale o parziale) e non sono state riscontrate discrepanze;

- «A2» (ritenuto conforme): se le merci sono svincolate per il transito unicamente dopo un controllo documentale (senza un controllo fisico) e non sono state riscontrate discrepanze o senza alcun controllo;
- «A3» (procedura semplificata): se le merci sono svincolate per il transito da uno spedite autorizzato.

IV.2.3.5. Itinerario per la circolazione delle merci

*Articolo 33,
appendice I,
convenzione*

Di norma, le merci vincolate al regime del transito devono essere trasportate all'ufficio doganale di destinazione secondo un itinerario economicamente giustificato.

Articolo 298 AE

Tuttavia qualora l'ufficio doganale di partenza o il titolare del regime lo ritengano necessario, l'ufficio doganale prescrive un itinerario per la circolazione delle merci in regime di transito tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del regime.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza, tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del regime, fissa un itinerario vincolante inserendo nei dati della dichiarazione nell'NCTS le informazioni relative ai paesi da attraversare (l'indicazione dei codici dei paesi è sufficiente).

Nota 1: per l'Unione devono essere indicati i codici relativi agli Stati membri interessati.

Nota 2: devono essere indicati i codici di tutti i paesi inclusi nell'itinerario vincolante.

L'itinerario vincolante può essere modificato nel corso dell'operazione di transito. In tal caso, il vettore è tenuto ad inserire le dovute annotazioni nella casella 56 del documento di accompagnamento transito (DAT) e a presentarle, senza indebito ritardo dopo la modifica dell'itinerario, insieme alle merci all'autorità doganale più vicina del paese sul cui territorio si trova il mezzo di trasporto. L'autorità competente valuta allora se l'operazione di transito possa continuare, adotta tutte le misure eventualmente necessarie e visa il DAT nella casella G.

Ulteriori dettagli sulle procedure da seguire in caso di imprevisti che si verifichino durante il trasporto sono riportati nella parte IV.3.3.1.

IV.2.3.6. Termine per la presentazione delle merci

*Articoli 34 e 45,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'ufficio doganale di partenza fisserà il termine entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 297 e
articolo 306,
paragrafo 3, AE*

Il termine fissato da detto ufficio è vincolante per le autorità competenti dei paesi attraversati durante l'operazione di transito, che non possono modificarlo.

Se le merci sono presentate presso l'ufficio doganale di destinazione dopo la scadenza del termine fissato dall'ufficio doganale di partenza, si considera che il titolare del regime abbia rispettato il termine se egli stesso o il vettore è in grado di dimostrare all'ufficio doganale di destinazione in modo soddisfacente che il ritardo non gli è imputabile.

DOGANA

Nel fissare il termine per la presentazione a destinazione, l'ufficio doganale di partenza deve tenere conto:

- del mezzo di trasporto da utilizzare;
- dell'itinerario;
- della normativa in materia di trasporti o di altre normative che potrebbero avere un impatto sulla fissazione di un termine (ad esempio: normativa sociale o ambientale che incide sulle modalità di trasporto, le norme sui trasporti che riguardano gli orari di lavoro e i periodi di riposo obbligatorio per gli autisti);
- di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del regime.

L'ufficio doganale di partenza deve inserire nei dati della dichiarazione il termine stabilito e/o, se lo ritiene accettabile, convalidare il termine indicato dal titolare del regime (usando il sistema AAAA-MM-GG). Il termine rappresenta la data entro cui le merci e il DAT devono essere presentati all'ufficio doganale di destinazione.

IV.2.3.7. Mezzi d'identificazione

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo IV.2.3.7.1);
- metodi di sigillatura (paragrafo IV.2.3.7.2);
- caratteristiche dei sigilli (paragrafo IV.2.3.7.3);
- utilizzo di sigilli di un modello speciale (paragrafo IV.2.3.7.4).

IV.2.3.7.1. Introduzione

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione*

È importante che sia garantita la possibilità di identificare le merci che circolano vincolate al regime del transito. Di norma, l'identificazione di tali merci è garantita mediante la sigillatura.

*Articoli 36-39,
appendice I,
convenzione*

Articolo 192 CDU

Articolo 299 AE

*Articolo 39,
appendice I,
convenzione,*

Articolo 302 AE

Tuttavia l'ufficio doganale di partenza può rinunciare alla sigillatura quando nei dati della dichiarazione o nei documenti di accompagnamento la descrizione delle merci è sufficientemente precisa da permettere una facile identificazione delle stesse e ne determina la qualità, la natura e le caratteristiche particolari (ad esempio, numeri di motore e di telaio nel caso di trasporto di autoveicoli vincolati al regime di transito o numeri d'ordine delle merci).

Trattandosi di un'esenzione, i sigilli non sono necessari (a meno che l'ufficio doganale di partenza non decida diversamente) se:

- le merci sono trasportate per via aerea e a ciascuna spedizione è apposta un'etichetta recante il numero della relativa lettera di vettura aerea, o la spedizione costituisce un'unità di carico su cui è indicato il numero della relativa lettera di vettura aerea;
- le merci sono trasportate per ferrovia e sono applicate misure di identificazione a cura delle aziende ferroviarie.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza, apposti i sigilli, registrerà nei dati della dichiarazione il numero dei sigilli e le marche di identificazione dei sigilli apposti.

Quando i sigilli non sono richiesti per l'identificazione delle merci, l'ufficio doganale di partenza lascia in bianco la casella corrispondente. In tal caso l'NCTS stampa automaticamente «- -» nella casella D del DAT.

Nel caso in cui su uno stesso mezzo di trasporto o nello stesso container siano trasportate merci non vincolate al regime del transito insieme a merci vincolate al regime del transito, di norma non sono apposti sigilli al compartimento di carico o all'area in cui

sono contenute le merci se l'identificazione delle merci è garantita dalla sigillatura dei singoli colli o da una descrizione sufficientemente precisa delle merci.

Nota: le merci devono essere chiaramente separate ed etichettate affinché sia agevole identificare le merci che sono vincolate al regime del transito e quelle che non lo sono.

Qualora non sia possibile garantire l'identificazione della spedizione mediante sigillatura o descrizione precisa delle merci, l'ufficio doganale di partenza non consentirà che le merci siano vincolate al regime del transito.

*Articolo 38,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

I sigilli non possono essere rotti senza l'approvazione delle autorità doganali competenti.

*Articolo 301,
paragrafo 5, AE*

Nel caso di un veicolo che è stato sigillato presso l'ufficio doganale di partenza e che trasporta merci verso diversi uffici doganali di destinazione accompagnate da diversi DAT, quando lo scarico ha luogo presso più uffici doganali di destinazione situati in paesi diversi, le autorità doganali degli uffici doganali di destinazione intermedi che hanno rimosso i sigilli per permettere lo scarico parziale delle merci devono apporre nuovi sigilli facendone menzione nella casella F del DAT/dei DAT. In tal caso le autorità doganali provvederanno opportunamente ad apporre un nuovo sigillo doganale con caratteristiche di sicurezza almeno equivalenti.

L'ufficio doganale di destinazione informa l'ufficio doganale di partenza di tale/i nuovo/i sigillo/i menzionato/i nel DAT nel messaggio IE018, alle voci «Info nuovi sigilli» e «Identificazione dei nuovi sigilli».

IV.2.3.7.2. Metodi di sigillatura

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione*

La sigillatura può essere effettuata in due modi:

- sigillando il vano contenente le merci, quando il mezzo di trasporto o il container sono stati riconosciuti idonei alla sigillatura da parte dell'ufficio doganale di partenza;
- sigillando ciascun singolo collo, negli altri casi.

Articolo 299 AE

La sigillatura per volume può essere effettuata solo su mezzi di trasporto idonei alla sigillatura.

DOGANA

(Articolo 11, paragrafo 3, convenzione, articolo 300 AE)

L'ufficio doganale di partenza ritiene idonei alla sigillatura i mezzi di trasporto se:

- il mezzo di trasporto o il container consente un'apposizione semplice ed efficace dei sigilli;
- il mezzo di trasporto o il container non presentano vani che si prestano all'occultamento di merci;
- i vani riservati alle merci sono facilmente accessibili per la visita dell'autorità doganale.

Nota: il mezzo di trasporto o il container sono considerati idonei alla sigillatura se sono approvati per il trasporto di merci sotto sigillo doganale conformemente a un accordo internazionale cui hanno acceduto le Parti contraenti (come ad esempio la convenzione doganale del 14 dicembre 1975 sul trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR).

IV.2.3.7.3. Caratteristiche dei sigilli

Tutti i sigilli utilizzati quali mezzi di identificazione devono presentare determinate caratteristiche e specifiche tecniche.

*Articolo 38,
appendice I,
convenzione*

I sigilli devono presentare le caratteristiche essenziali seguenti:

- rimanere intatti e solidamente fissati nelle normali condizioni d'uso;
- essere facilmente verificabili e riconoscibili;
- essere fabbricati in modo che qualsiasi violazione, manomissione o rimozione lasci tracce visibili a occhio nudo;
- non essere riutilizzabili o, per i sigilli ad uso multiplo, permettere ad ogni loro riapposizione di essere chiaramente identificati con una marca d'identificazione unica;
- essere muniti di singoli identificatori permanenti, facilmente leggibili e numerati in maniera unica.

Articolo 301 AE

Inoltre i sigilli devono essere conformi alle specifiche tecniche seguenti:

- la forma e le dimensioni dei sigilli possono variare in funzione del metodo di sigillatura utilizzato, ma le dimensioni devono essere tali da garantire che le marche di identificazione siano chiaramente leggibili;
- le marche di identificazione dei sigilli devono essere non falsificabili e difficilmente riproducibili;
- il materiale utilizzato è tale da evitare rotture accidentali e impedire nel contempo la falsificazione o la riutilizzazione senza tracce.

Sono considerati conformi ai requisiti di cui sopra i sigilli certificati dall'organismo competente conformemente alla norma internazionale ISO 17712:2013 «Container per il trasporto di merci — Sigilli meccanici».

Per i trasporti effettuati in container devono essere utilizzati, nella misura del possibile, sigilli con caratteristiche di alta sicurezza.

Il sigillo doganale dovrebbe recare le indicazioni seguenti:

- il termine «Dogana» in una delle lingue ufficiali dell'Unione o del paese di transito comune o un'abbreviazione corrispondente;
- un codice di paese, sotto forma di codice ISO-alfa-2 del paese, che identifichi il paese in cui il sigillo è stato apposto.

Inoltre le Parti contraenti possono di comune accordo decidere di utilizzare caratteristiche di sicurezza e tecnologie comuni.

Ciascun paese deve informare la Commissione circa i tipi di sigillo doganale di cui fa uso. La Commissione trasmetterà tali informazioni a tutti i paesi.

IV.2.3.7.4. Utilizzo di sigilli di modello speciale

*Articoli 81-83,
appendice I,
convenzione*

Per poter utilizzare sigilli di modello speciale, il titolare del regime deve essere autorizzato dalle autorità competenti.

*Articoli 317-318
AE*

L'utilizzo di sigilli di modello speciale costituisce una semplificazione soggetta a determinate condizioni (per ulteriori dettagli cfr. parte VI, paragrafo 3.3).

In caso di utilizzo di sigilli di modello speciale, il titolare del regime indica nei dati della dichiarazione (nella casella D) la marca, il tipo e il numero dei sigilli apposti. I sigilli devono essere apposti prima dello svincolo delle merci.

IV.2.3.8. Svincolo delle merci

*Articolo 40,
appendice I,
convenzione*

Dopo il completamento delle formalità seguenti presso l'ufficio doganale di partenza:

- la presentazione dei dati della dichiarazione all'ufficio doganale di partenza;

Articolo 303 AE

- la verifica dei dati della dichiarazione;
- l'accettazione di una dichiarazione di transito;
- l'espletamento dell'eventuale controllo;
- la presentazione della garanzia, ove richiesto (cfr. parte III);
- la fissazione del termine;
- la definizione di un itinerario, ove richiesto;
- l'apposizione di sigilli, ove richiesto;

le merci sono svincolate per il transito. Vengono trasmessi i messaggi pertinenti:

- il messaggio «Svincolo per il transito» (IE029) al dichiarante;
- il messaggio IE001 all'ufficio doganale di destinazione;
- il messaggio IE050 all'ufficio doganale di transito, se del caso.

Il contenuto di detti messaggi deriva dalla dichiarazione di transito (con le opportune rettifiche).

DOGANA

Una volta che tutte le formalità sono state espletate, l'ufficio doganale di partenza:

- convalida la dichiarazione di transito;
- registra i risultati del controllo;
- registra la garanzia;
- inoltra all'ufficio di destinazione indicato nella dichiarazione e all'ufficio/agli uffici di transito (se del caso) il messaggio IE001 e, eventualmente, il messaggio IE050; e
- stampa il DAT (compreso l'EdA, se del caso).

IV.2.3.8.1. Documentazione allo svincolo

*Articolo 41,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 303,
paragrafo 4, AE*

*Articolo 184,
paragrafo 2, AD
modificato
dall'ADT*

L'ufficio doganale di partenza fornirà il DAT corredato del numero di riferimento del movimento (MRN) al titolare del regime o alla persona che ha presentato le merci all'ufficio doganale di partenza. Il DAT, integrato dall'EdA, se necessario, accompagnerà le merci nel corso dell'operazione di transito.

Il DAT può essere stampato anche dal dichiarante, previa approvazione dell'ufficio doganale di partenza.

IV.2.3.9. Appuramento del regime di transito

*Articolo 48,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Il regime di transito sarà appurato dalle autorità doganali quando esse sono in grado di stabilire, sulla base di un confronto tra i dati di cui dispone l'ufficio doganale di partenza e quelli di cui dispone l'ufficio doganale di destinazione, che il regime si è concluso correttamente.

*Articolo 215,
paragrafo 2, CDU*

IV.2.4. Situazioni specifiche

Per un ingente numero di articoli diversi in piccole quantità (ad esempio, provviste a bordo delle navi, masserizie nei traslochi internazionali) spediti per lo stesso destinatario finale e da vincolare al regime di transito unionale/comune, una descrizione generica delle merci è sufficiente onde evitare costi aggiuntivi derivanti dall'inserimento dei dati sul transito. Ciò dovrebbe applicarsi a condizione che una descrizione completa e dettagliata delle merci sia disponibile a fini doganali e accompagni la spedizione.

In ogni caso occorre verificare in primo luogo se è veramente necessario vincolare tutte le merci al regime di transito unionale/comune.

IV.2.5. Eccezioni (promemoria)

IV.2.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

IV.2.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.2.7.1. ATIS

DOGANA

Per accedere a questa parte del documento, consultare il sito del Centro risorse di comunicazione e informazione per amministrazioni, imprese e cittadini (CIRCABC):

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.7.2. SMS

DOGANA

Per accedere a questa parte del documento, consultare il sito del CIRCABC:

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.8. Allegati

CAPITOLO 3 — FORMALITÀ DA ESPLETARE E IMPREVISTI CHE SI VERIFICANO DURANTE LA CIRCOLAZIONE DELLE MERCI NELL'AMBITO DI UN'OPERAZIONE DI TRANSITO COMUNE/UNIONALE

IV.3.1. Introduzione

In questo capitolo sono descritte le formalità da espletare e gli imprevisti che si verificano durante la circolazione delle merci nell'ambito di un'operazione di transito comune/unionale.

Il paragrafo IV.3.2 riporta gli elementi teorici generali e gli elementi normativi.

Il paragrafo IV.3.3 descrive le formalità da espletare in caso di imprevisti che si verificano durante la circolazione delle merci nell'ambito di un'operazione di transito comune/unionale e le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito.

Il paragrafo IV.3.4 descrive situazioni specifiche.

Il paragrafo IV.3.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo IV.3.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo IV.3.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo IV.3.8 contiene gli allegati del capitolo 3.

IV.3.2. Elementi teorici generali e normativa

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articoli 43 e 44, appendice I, convenzione;
- articoli 304 e 305 AE;
- appendice F1, allegato 9, ADT.

IV.3.3. Formalità da espletare in caso di imprevisti e formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- le formalità da espletare nel caso si verificano imprevisti durante la circolazione delle merci nell'ambito di un'operazione di transito comune/unionale (paragrafo IV.3.3.1);
- le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito (paragrafo IV.3.3.2).

IV.3.3.1. Formalità da espletare nel caso di imprevisti

Di seguito sono riportati gli esempi più frequenti di imprevisti che si possono verificare durante la circolazione delle merci nell'ambito di un'operazione di transito comune/unionale:

- non è possibile seguire l'itinerario a causa di circostanze che sfuggono al controllo del vettore;
- i sigilli doganali sono rotti accidentalmente o manomessi per motivi che sfuggono al controllo del vettore;
- le merci sono trasferite da un mezzo di trasporto a un altro;
- una situazione di pericolo imminente rende necessario l'immediato scarico, parziale o totale, del mezzo di trasporto;
- si verifica un incidente che può condizionare la capacità del titolare del regime o del vettore di adempiere ai propri obblighi;
- uno degli elementi che costituiscono un unico mezzo di trasporto viene cambiato (ad esempio è rimosso un vagone).

*Articolo 44,
appendice I,
convenzione*

Articolo 305 AE

In tutti questi casi, il vettore deve informare immediatamente l'ufficio doganale competente più vicino del paese nel cui territorio si trova il mezzo di trasporto. Inoltre, dopo l'episodio, deve compilare immediatamente la casella 56 del DAT e presentare le merci e il DAT a detto ufficio doganale. Le autorità competenti dell'ufficio doganale in questione decidono se l'operazione di transito può proseguire o meno. Se l'operazione può proseguire, l'ufficio competente vista la casella G, specificando i provvedimenti adottati.

In caso di rottura dei sigilli per una causa indipendente dalla volontà del vettore, l'autorità competente esaminerà le merci e il veicolo. Se si decide di consentire il proseguimento dell'operazione di transito, sono apposti nuovi sigilli e il DAT è vistato opportunamente dall'autorità doganale.

Le merci possono essere trasbordate da un mezzo di trasporto a un altro solo con il permesso e sotto la supervisione delle autorità competenti del luogo in cui si intende effettuarlo. In questo caso il vettore deve compilare la casella 55 «Trasbordi» del DAT. Ciò può essere fatto a mano, a penna e in stampatello. Ove opportuno, le autorità doganali vistano la casella F del DAT. Se sono già stati effettuati due trasbordi e la casella F è pertanto già completa, il vettore deve inserire le informazioni necessarie nella casella 56 del DAT.

Tuttavia se le merci sono trasferite da un mezzo di trasporto non sigillato, nonostante i dati inseriti dal vettore, non è necessario presentare le merci e il DAT all'ufficio doganale più vicino, né sarà apposto alcun visto doganale.

Quando uno o più elementi che costituiscono parte di un unico mezzo di trasporto sono cambiati, le merci e il mezzo di trasporto non possono essere presentati all'ufficio doganale più vicino e non è necessario il visto dell'ufficio doganale nei casi seguenti:

- se una o più carrozze o vagoni ferroviari sono separati da un gruppo di carrozze o di vagoni ferroviari a causa di problemi tecnici. In tal caso, dopo aver opportunamente compilato il DAT, il vettore può proseguire l'operazione di transito;
- se durante il trasporto è sostituita solo la motrice di un veicolo stradale e non i suoi rimorchi o semirimorchi (senza che vi siano manipolazioni o trasbordi di merci); in tal caso il vettore deve inserire il numero di immatricolazione e la nazionalità della nuova motrice nella casella 56 del DAT e l'operazione di transito può continuare.

Quando, nei casi di cui sopra, il vettore non è tenuto a presentare le merci e il DAT all'autorità doganale nel cui territorio si trova il mezzo di trasporto, non è tenuto a informare detta autorità degli imprevisti.

In tutti i casi di cui sopra, i dati pertinenti inseriti dal vettore e i visti delle autorità doganali devono essere registrati nell'NCTS dall'ufficio doganale di transito (se del caso) o dall'ufficio doganale di destinazione.

Qualunque frazionamento di una spedizione deve essere effettuato sotto il controllo dell'autorità doganale e rende obbligatoria la conclusione del regime di transito comune/unionale. Per ciascuna frazione del carico deve essere predisposta una nuova dichiarazione di transito.

IV.3.3.2. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- l'ufficio doganale di transito (paragrafo IV.3.3.2.1);
- le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito (paragrafo IV.3.3.2.2);
- il cambio di ufficio di transito (paragrafo 3.3.2.3);

- le disposizioni in caso di irregolarità (paragrafo IV.3.3.2.4).

IV.3.3.2.1. Ufficio doganale di transito

*Articolo 3, lettera h,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 1,
paragrafo 13, AE*

L'ufficio doganale di transito è un ufficio doganale situato in un punto di entrata nel territorio, o di uscita dallo stesso, di una Parte contraente. Nella tabella seguente sono presentate le diverse possibilità per il transito comune e unionale.

	Transito comune	Transito unionale
Punto di entrata	- nel territorio di una Parte contraente.	- nel territorio doganale dell'Unione quando le merci hanno attraversato il territorio di un paese terzo durante un'operazione di transito.
Punto di uscita	- dal territorio di una Parte contraente quando le merci lasciano il territorio doganale di tale Parte contraente nel corso di un'operazione di transito attraverso una frontiera posta tra la Parte contraente in questione e un paese terzo.	- dal territorio doganale dell'Unione quando le merci lasciano detto territorio nel corso di un'operazione di transito attraverso una frontiera posta tra uno Stato membro e un paese terzo diverso da un paese di transito comune.

Secondo la convenzione relativa ad un regime comune di transito, normalmente dovrebbe essere installato un ufficio di transito tra IE e NI. Dato che questo non è fattibile secondo il protocollo sull'Irlanda/Irlanda del Nord (NIP) ⁽⁸⁾, il Regno Unito ha accettato ⁽⁹⁾ di applicare l'ufficio delle funzioni di transito alla frontiera esterna dell'isola d'Irlanda, nei porti di IE e NI. Non occorrono uffici di transito tra IE e NI.

Per facilitare la circolazione delle merci unionali fra le diverse parti del territorio doganale dell'Unione quando devono attraversare il territorio di un paese terzo diverso da un paese di transito comune, gli Stati

⁽⁸⁾ GU C 384I del 12.11.2019, pag. 92.

⁽⁹⁾ L'UE e il Regno Unito hanno quindi sottoscritto un memorandum d'intesa in base al quale il Regno Unito gestirà la funzione di ufficio di transito al confine esterno dell'isola d'Irlanda invece che al confine tra Irlanda e Irlanda del Nord.

membri devono impegnarsi a realizzare (ove le circostanze locali lo consentano) corsie speciali a fianco degli uffici doganali situati alla frontiera esterna dell'Unione riservate al controllo delle merci unionali che circolano accompagnate da una dichiarazione di transito rilasciata in un altro Stato membro.

Il controllo di tali merci sarà limitato all'esame della prova della posizione doganale di merci unionali e, se necessario, della conclusione dell'operazione di trasporto, purché le circostanze di tale operazione non richiedano un esame più approfondito.

Qualora dall'esame di cui sopra non emergano irregolarità, il trasporto sarà autorizzato a proseguire verso la sua destinazione.

Esempi di localizzazione degli uffici di transito

Esempio 1: DE via BE verso GB

L'ufficio di partenza è situato in DE e le merci lasciano l'UE attraverso un porto per traghetti in BE. L'ufficio di transito è situato nel porto di GB.

Esempio 2: DE via FR e GB verso NI

L'ufficio di partenza è situato in DE e le merci lasciano l'UE attraverso un porto per traghetti in FR. Il primo ufficio di transito è situato nel porto per traghetti di arrivo in GB. Il regime di transito prosegue in GB fino al porto per traghetti dove le merci entrano in un traghetto con destinazione NI. Quando le merci che si trovano nel porto per traghetti in GB lasciano GB, non sono richieste formalità. Quando entrano in un porto in NI si applicano le formalità dell'ufficio di transito.

Esempio 3: DE via NL, GB e IE verso NI

L'ufficio di partenza è situato in DE e le merci lasciano l'UE attraverso un porto per traghetti in NL. Il primo ufficio di transito è situato nel porto per traghetti di arrivo in GB. Il regime di transito prosegue in GB fino al porto per traghetti dove le merci entrano in un traghetto con destinazione IE. All'arrivo in IE si applicano le formalità dell'ufficio di transito. Il regime di transito prosegue in IE e le merci attraversano la frontiera tra IE e NI senza alcuna formalità doganale. Le merci sono presentate all'ufficio di destinazione in NI.

Per merci trasportate dall'UE verso NI si utilizza il regime T1 o T2?

- Se le merci unionali non passano attraverso un paese di transito comune dall'UE verso NI, non è necessario alcun regime di transito (cfr. anche l'esempio 9).
- Se le merci unionali sono trasportate in NI, si utilizza il regime T2. Le merci circolano come fornitura intra-UE da uno Stato membro attraverso GB verso NI. All'ufficio di destinazione in NI, il regime di transito terminerà e poiché la posizione doganale delle merci unionali è stabilita all'arrivo tramite il regime T2, la vigilanza doganale può terminare e non è necessario un regime doganale successivo.
- Se le merci non unionali sono trasportate in NI, deve essere utilizzata la procedura T1. All'ufficio di destinazione in NI è necessario un regime doganale successivo.

Esempio 4: da NI a GB

L'ufficio di partenza è situato in NI e le merci lasciano NI attraverso un porto per traghetti. L'ufficio di transito è situato nel porto in GB.

Per merci trasportate da NI verso GB si utilizza il regime T1 o T2?

- Vale il regime di transito esterno T1: per le merci non unionali (o per l'esportazione seguita da un regime di transito quando è applicabile l'articolo 189 AD).
- Vale il regime di transito interno T2: per le merci unionali esportate eseguite da un regime di transito.

Esempio 5: da GB a NI

L'ufficio di partenza è situato in GB e le merci lasciano GB attraverso un porto per traghetti. Il primo ufficio di transito è situato nel porto in NI.

Per merci trasportate da GB verso NI si utilizza il regime T1 o T2?

- Vale il regime di transito interno T2: in caso di applicazione dell'articolo 9 della convenzione in GB.
- Vale il regime di transito esterno T1: in tutti gli altri casi.

Esempio 6: GB attraverso NI verso IE

L'ufficio di partenza è situato in GB e le merci lasciano GB attraverso un porto per traghetti. Il primo ufficio di transito è situato nel porto in NI. Le merci attraversano la frontiera tra NI e IE senza ulteriori formalità doganali. Le merci sono presentate all'ufficio di destinazione in IE.

Per merci trasportate da GB si utilizza il regime T1 o T2?

- Cfr. esempio 5.

Esempio 7: GB attraverso NL verso DE

L'ufficio di partenza è situato in GB e le merci lasciano GB attraverso un porto per traghetti. L'ufficio di transito si trova nel porto per traghetti di arrivo nell'UE in NL. La dichiarazione di transito e le merci sono presentate all'ufficio di destinazione in DE.

Esempio 8: IE, attraverso NI, GB, BE, FR, CH verso IT

L'ufficio di partenza si trova in IE. Le merci attraversano la frontiera tra IE e NI senza alcuna formalità doganale e il regime di transito prosegue in NI. Le merci lasciano NI attraverso un porto per traghetti. Il primo ufficio di transito è situato nel porto per traghetti di arrivo in GB. Il regime di transito prosegue in GB fino al porto per traghetti dove le merci entrano in un traghetto con destinazione BE. All'arrivo in BE si applicano le formalità del secondo ufficio di transito. Il regime di transito prosegue nell'UE. Il terzo ufficio di transito è il primo ufficio doganale in CH. Il quarto ufficio di transito è il primo ufficio doganale in IT. La dichiarazione di transito e le merci sono presentate all'ufficio di destinazione in IT.

Esempio 9: NI attraverso IE verso FR (e viceversa)

Le merci partono da NI e attraversano la frontiera tra NI e IE senza alcuna formalità doganale. Le merci lasciano IE attraverso un porto per traghetti. Il porto per traghetti di arrivo si trova in FR. Le merci sono presentate all'ufficio doganale del porto per traghetti di arrivo in FR.

Per merci trasportate tra l'isola d'Irlanda e l'UE si utilizza il regime T1 o T2 o solo la prova della posizione unionale?

- In questo esempio, le merci unionali non sono trasportate attraverso un paese di transito comune. Di conseguenza non può essere utilizzato il regime T2. Se necessario, una prova della posizione unionale è sufficiente quando le merci sono presentate alla dogana nel porto per traghetti di arrivo.
- Se sono trasportate merci non unionali tra l'isola d'Irlanda e l'UE, deve essere utilizzato il regime T1. All'ufficio di destinazione è necessario un regime doganale successivo.

IV.3.3.2.2. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito

*Articolo 43,
appendice I,
convenzione*

Il DAT, compreso l'MRN, e le merci sono presentati a ogni ufficio doganale di transito.

Articolo 304 AE

L'ufficio o gli uffici doganali di transito possono ispezionare le merci se lo reputano necessario. Le eventuali ispezioni saranno effettuate principalmente sulla base delle indicazioni relative all'operazione di transito fornite dall'ufficio doganale di partenza sotto forma di messaggio IE050.

DOGANNA

L'ufficio doganale di transito:

- registra l'MRN;
- registra l'attraversamento della frontiera; e
- invia il messaggio IE118 all'ufficio doganale di partenza.

Nel caso di merci soggette a restrizioni all'esportazione, il DAT reca uno dei codici seguenti:

- nell'ambito del transito comune:
DG0 («Esportazione da un paese soggetta a restrizioni»); oppure
DG1 («Esportazione da un paese soggetta a tassazione»);
- nell'ambito del transito unionale:
DG0 («Esportazione dall'UE soggetta a restrizioni»); oppure
DG1 («Esportazione dall'UE soggetta a tassazione»).

IV.3.3.2.3. Cambio di ufficio doganale di transito

Le merci possono essere trasportate attraverso un ufficio doganale di transito diverso da quello dichiarato nel DAT.

Se le merci e il DAT sono presentati a un ufficio doganale di transito diverso da quello dichiarato e l'MNR inserito dell'effettivo ufficio doganale di transito fa riferimento a un'operazione per la quale detto ufficio doganale non dispone del pertinente messaggio IE050, l'NCTS chiederà automaticamente all'ufficio doganale di partenza di inviare il messaggio di «richiesta ATR» (IE114) all'ufficio doganale di transito effettivo.

L'NCTS dell'ufficio doganale di partenza risponderà automaticamente con il messaggio «risposta a richiesta ATR» (IE115). Dopo aver ricevuto il messaggio IE115, l'NCTS è aggiornato e la registrazione dell'operazione di transito è disponibile come «ATR creato», pronta per essere elaborata dai funzionari doganali.

L'ufficio o gli uffici doganali di transito indicati sulla dichiarazione per i quali le merci non sono transitate saranno avvisati automaticamente della conclusione dell'operazione di transito all'ufficio doganale di destinazione.

Se i dati relativi all'operazione di transito di cui trattasi non possono essere trasmessi, per qualsiasi motivo, è inviato all'ufficio doganale di transito effettivo il messaggio IE115 con il «codice motivo di rifiuto ATR» e con il motivo del rifiuto (il motivo del rifiuto è obbligatorio per il codice 4). L'ufficio doganale in questione prende i provvedimenti opportuni.

DOGANA

Presso l'ufficio doganale di transito effettivo:

- l'MRN è registrato nell'NCTS;
- il messaggio IE114 è trasmesso all'ufficio doganale di partenza;
- l'NCTS dell'ufficio doganale di partenza risponde con il messaggio IE115, includendo le informazioni del messaggio IE050;
- l'NCTS dell'ufficio doganale di transito è aggiornato e la registrazione dell'operazione di transito è disponibile come «ATR creato», pronta per essere elaborata dai funzionari doganali;
- l'ufficio doganale di transito registra l'attraversamento della frontiera e invia il messaggio IE118 all'ufficio doganale di partenza.

IV.3.3.2.4. Disposizioni in caso di irregolarità gravi

Se presso un ufficio doganale di transito sono riscontrate irregolarità gravi in un'operazione di transito, le autorità competenti dell'ufficio in questione devono concludere il regime di transito e avviare le opportune ricerche.

IV.3.4. Situazioni specifiche (promemoria)

IV.3.5. Eccezioni (promemoria)

IV.3.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

IV.3.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.3.8. Allegati

CAPITOLO 4 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DI DESTINAZIONE

IV.4.1. Introduzione

Il capitolo 4 descrive le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione.

Il paragrafo IV.4.2 riporta gli elementi teorici generali e gli elementi normativi.

Il paragrafo IV.4.3 descrive le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione, compresi la conclusione e il controllo del regime.

Il paragrafo IV.4.4 descrive situazioni specifiche.

Il paragrafo IV.4.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo IV.4.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo IV.4.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo IV.4.8 contiene gli allegati del capitolo 4.

IV.4.2. Elementi teorici generali e normativa

Al termine dell'operazione di transito le merci, il DAT e le informazioni richieste dall'ufficio doganale di destinazione (ad esempio, la ricevuta emessa dalla polizia in caso di incidenti, la ricevuta rilasciata da un'officina per l'assistenza a un veicolo, il CMR ecc.) devono essere presentati all'ufficio doganale. Ciò rappresenta la conclusione dell'operazione di transito. Il messaggio di «Avviso di arrivo» (IE006) è immediatamente inviato dall'ufficio doganale di destinazione all'ufficio doganale di partenza.

L'ufficio doganale di destinazione effettuerà un controllo delle merci basandosi sulle informazioni recuperate dall'NCTS e, ove applicabile, sul contenuto del DAT, registrerà i risultati del controllo e invierà il messaggio «risultati del controllo a destinazione» (IE018) all'ufficio doganale di partenza.

In assenza di irregolarità, l'ufficio doganale di partenza appurerà l'operazione di transito.

In caso di irregolarità, si renderanno necessarie ulteriori misure.

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articoli 8 e 45-51, appendice I, convenzione;
- allegato B10, appendice III, convenzione;
- articolo 215 e articolo 233, paragrafi 1, 2 e 3, CDU;
- articoli 306-312 AE;
- allegato 72-03 AE.

IV.4.3. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- la presentazione delle merci e dei documenti all'ufficio doganale di destinazione (paragrafo IV.4.3.1);
- il controllo della conclusione del regime (paragrafo IV.4.3.2).

Il presente paragrafo descrive una situazione priva di discrepanze. Le operazioni da effettuare in caso di discrepanze sono descritte al paragrafo IV.4.4 del presente capitolo.

Nota: **la conclusione** del regime di transito che ha luogo presso l'ufficio doganale di destinazione non equivale all'**appuramento** del regime di transito. Spetta all'ufficio doganale di partenza, sulla base delle informazioni fornite dall'ufficio doganale di destinazione, decidere se il regime di transito può essere appurato o no.

IV.4.3.1. Presentazione delle merci

*Articolo 8,
appendice I,
convenzione*

Il regime di transito si concluderà e gli obblighi del titolare del regime saranno soddisfatti quando le merci vincolate al regime, il DAT e le altre informazioni richieste saranno disponibili all'ufficio doganale di destinazione, conformemente alla normativa doganale.

*Articolo 233,
paragrafi 1 e 2,
CDU*

La conclusione del regime corrisponde sul piano pratico alla presentazione delle merci, del DAT e delle altre informazioni richieste all'ufficio doganale di destinazione. Mentre, sul piano giuridico, essa implica che tale presentazione sia effettuata conformemente alle disposizioni di legge relative al tipo di procedura utilizzata, ossia normale o semplificata ⁽¹⁰⁾. Entrambi gli aspetti sono

⁽¹⁰⁾ Accanto alla definizione generale della conclusione del regime, esistono diverse disposizioni specifiche che fissano le condizioni speciali alle quali il regime si conclude o si considera concluso nel quadro di procedure quali quelle che prevedono le semplificazioni relative allo statuto di destinatario autorizzato e al transito per via aerea, via mare o mediante un'installazione di trasporto fissa (per ulteriori informazioni, cfr. parte V).

di competenza del titolare del regime, del quale costituiscono l'obbligo più importante.

Con la conclusione del regime si concludono anche gli obblighi del titolare del regime nell'ambito del regime. Eventi o inadempimenti successivi a tale data riguardano altre destinazioni e norme doganali diverse da quelle relative al transito. Ciò non significa tuttavia che la responsabilità (finanziaria o di altro genere) del titolare del regime non possa essere chiamata in causa dopo la conclusione del regime; essa però può essere chiamata in causa soltanto in relazione alla precedente operazione di transito.

*Articolo 8
appendice I,
convenzione*

*Articolo 233,
paragrafo 3, CDU*

Oltre al titolare del regime, vi sono altre persone che devono rispettare determinati obblighi nel quadro del regime di transito. Anche il vettore e chiunque riceva le merci sapendo che queste sono state vincolate al regime di transito sono responsabili della presentazione delle merci stesse intatte presso l'ufficio doganale di destinazione, entro il termine stabilito e nel rispetto delle misure predisposte dalle autorità doganali per permetterne l'identificazione. Le merci, il DAT e le altre informazioni richieste devono essere presentati all'ufficio doganale di destinazione. L'operazione è da effettuarsi negli orari ufficiali di apertura dell'ufficio doganale in questione (per le semplificazioni, cfr. parte VI).

La presentazione deve essere effettuata entro il termine fissato dall'ufficio doganale di partenza. Il termine fissato compare nella casella D del DAT.

Il termine fissato dall'ufficio doganale di partenza è vincolante per le autorità competenti dei paesi attraversati durante l'operazione di transito. Le autorità competenti, incluso l'ufficio doganale di destinazione, non devono modificare tale termine (per ulteriori dettagli cfr. parte IV.2.3.6).

L'ufficio doganale di destinazione, servendosi dell'MRN, recupera dall'NCTS i dati inoltrati mediante il messaggio IE001.

Il messaggio IE006 è inviato all'ufficio doganale di partenza quando il funzionario doganale all'ufficio di destinazione ha registrato l'MRN nell'NCTS per informare l'ufficio doganale di partenza che le merci sono arrivate. Tale messaggio è trasmesso il giorno in cui le merci e il DAT sono presentati all'ufficio doganale di destinazione.

Qualora le merci siano state svincolate per il transito nell'NCTS alla partenza, ma all'arrivo delle merci l'NCTS a destinazione non sia disponibile, l'ufficio doganale di destinazione conclude il regime di transito sulla base del DAT e inserisce i dati necessari nell'NCTS non

appena è nuovamente disponibile ai fini dell'appuramento del regime di transito.

IV.4.3.2. Controllo della conclusione del regime di transito

*Articolo 47,
appendice I,
convenzione*

Dopo la presentazione delle merci, del DAT e delle altre informazioni richieste, l'**ufficio doganale di destinazione** registra l'arrivo e inserisce le informazioni seguenti nell'NCTS:

*Articolo 188
CDU*

1. l'MRN (il numero di registrazione dell'operazione di transito);
2. la data di arrivo;

*Articoli 308-309
AE*

3. nel caso di imprevisti verificatisi durante il percorso (ad esempio: apposizione di nuovi sigilli, trasbordi), tutte le informazioni necessarie recuperate dal DAT (ove non siano già state registrate da un altro ufficio doganale).

L'ufficio doganale di destinazione decide se le merci saranno esaminate o meno e trattiene il DAT. L'esame deve essere effettuato utilizzando le informazioni del messaggio IE001 ricevute dall'ufficio doganale di partenza.

L'ufficio doganale di destinazione inserisce nel messaggio IE018 il codice appropriato di risultato del controllo e lo invia all'ufficio doganale di partenza. L'ufficio doganale di destinazione deve registrare il codice dei risultati del controllo seguente:

1. il codice «A1» (conforme) deve essere registrato se l'ufficio doganale di destinazione ha effettuato un controllo fisico delle merci (totale o parziale) e non sono state riscontrate discrepanze. Oltre a un controllo fisico delle merci devono essere controllati almeno:
 - il numero di immatricolazione del mezzo di trasporto alla partenza e a destinazione mediante confronto tra i dati della dichiarazione e quelli disponibili a destinazione;
 - le condizioni degli eventuali sigilli apposti.
2. il codice «A2» (ritenuto conforme) deve essere registrato nei casi seguenti:
 - se l'ufficio doganale di destinazione ha effettuato solo un controllo documentale (nessun controllo fisico delle merci) e non sono state riscontrate discrepanze o se non ha svolto alcun controllo. Anche la verifica delle condizioni dei sigilli apposti, senza il controllo fisico delle merci, è registrata con il codice «A2» a patto che i sigilli siano intatti;

- se le merci sono state consegnate a un destinatario autorizzato e l'ufficio doganale di destinazione decide di non effettuare alcun controllo delle merci e/o dei documenti e il messaggio «Osservazioni sullo scarico» (IE044) non evidenzia alcuna irregolarità.

Si raccomanda che, nel caso del codice «A2», l'ufficio doganale di destinazione invii il messaggio IE018 lo stesso giorno in cui le merci sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione, o al più tardi il giorno lavorativo successivo;

3. il codice «A5» (discrepanze) deve essere registrato nei casi seguenti:

- a) se sono state riscontrate discrepanze minori che non hanno dato luogo a un'obbligazione.

Esempi:

- sigilli mancanti, rotti o danneggiati;
- merci consegnate dopo la scadenza del termine;
- identità/nazionalità del mezzo di trasporto non corretta;
- mancanza delle necessarie annotazioni in caso di imprevisti verificatisi durante la circolazione delle merci;
- irregolarità nel peso senza visibile manomissione delle merci (piccole differenze di peso dovute all'arrotondamento del peso);

- b) se, in caso di discrepanze minori, una sanzione amministrativa era necessaria in base alla normativa nazionale;

- c) se sono state rilevate merci in eccesso (dello stesso tipo o di altro tipo) non dichiarate e se la posizione unionale di tali merci/lo status di tali merci come merci della Parte contraente non possono essere determinati.

Se le merci dichiarate in una dichiarazione di transito sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione, il fatto che siano state rilevate merci in eccesso non impedisce all'ufficio doganale di partenza di appurare la procedura e chiudere il movimento. Le merci originariamente dichiarate per il transito possono allora essere svincolate. Per le merci in eccesso l'ufficio doganale di destinazione deve chiarire la situazione.

L'ufficio doganale di destinazione dovrebbe fornire nel messaggio IE018 una descrizione dettagliata delle discrepanze. Eventuali informazioni inserite nella casella

di testo libero di tale messaggio dovrebbero essere redatte per quanto possibile in una lingua comprensibile dall'ufficio doganale di partenza;

4. il codice «B1» (non conforme) indica gravi discrepanze che non consentono l'appuramento del regime di transito. L'operazione di transito non è chiusa nell'NCTS e il titolare del regime e il fideiussore restano responsabili fino a quando il caso è risolto. Pertanto tale codice dovrebbe essere utilizzato solo in casi debitamente giustificati, quando vi sono merci mancanti (in tutto o in parte) o quando, ad esempio, le merci presentate a destinazione differiscono in modo significativo dalla descrizione nella dichiarazione (per quanto riguarda il tipo e la quantità).

Esistono due tipi di codice B1:

- a) il codice «B1» (non conforme) con l'annotazione «in attesa della risoluzione delle discrepanze» deve essere registrato qualora durante il controllo doganale fisico o documentale sia riscontrato un ammanco di merci o siano presentate merci diverse da quelle dichiarate e l'ufficio doganale di destinazione sospetti che ciò potrebbe essere stato causato da errore o negligenza nel luogo di partenza.

L'ufficio doganale di destinazione:

- deve chiedere all'ufficio doganale di partenza di indagare, in particolare esaminando tutti i documenti presentati dal titolare del regime/dichiarante e confrontandoli con i dati riportati nella dichiarazione; e
- non deve svincolare le merci dal transito.

All'operazione di transito è attribuita la posizione «in attesa della risoluzione delle discrepanze». Presso l'ufficio doganale di partenza la procedura è sospesa fino a quando le irregolarità non sono state chiarite.

Una volta risolto il caso, l'ufficio doganale di partenza ne informa l'ufficio doganale di destinazione inviando il messaggio «Notifica di risoluzione delle discrepanze» (IE020) con il codice «1».

Le merci saranno quindi svincolate dal regime di transito, l'operazione sarà infine appurata quando l'ufficio doganale di partenza la chiude nell'NCTS.

Se il caso non è risolto, l'ufficio doganale di partenza ne informa l'ufficio doganale di destinazione inviando il

*Articoli 112 e 114,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 79,
articolo 87,
paragrafi 1 e 4,
e articolo 124,
paragrafo 1,
lettere g) e h),
CDU*

Articolo 103I AD

messaggio «Notifica di risoluzione delle discrepanze» (IE020) con il codice «0». Dopo aver ricevuto tale messaggio o se non è stato ricevuto alcun messaggio entro 6 giorni di calendario dal giorno in cui è stato inviato il messaggio IE018 con l'annotazione, l'ufficio doganale di destinazione deve avviare un'indagine di propria iniziativa al fine di risolvere il caso ⁽¹¹⁾;

- b) il codice «B1» (non conforme) senza l'annotazione «in attesa della risoluzione delle discrepanze» deve essere registrato qualora durante il controllo doganale fisico o documentale sia stato riscontrato un ammanco di merci o siano presentate merci diverse e l'ufficio doganale di destinazione non sospetta che ciò potrebbe essere stato causato da errore o negligenza nel luogo di partenza. L'ufficio doganale di destinazione avvia un'indagine di propria iniziativa al fine di risolvere il caso.

Per quanto riguarda l'obbligazione di cui ai punti 3 (merci eccedentarie) e 4 a) e b) esistono sono due opzioni:

- è sorta un'obbligazione in conformità dell'articolo 79 del codice/dell'articolo 112, paragrafo 1, lettera b), appendice I, della convenzione (inosservanza di una delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime di transito unionale o comune; sottrazione delle merci ai controlli doganali) e deve essere pagata;
- è sorta un'obbligazione doganale, ma è stata estinta a norma dell'articolo 124, paragrafo 1, lettere g) e h), del codice e dell'articolo 103I AD /articolo 112, paragrafo 2, appendice I, della convenzione.

L'estinzione di un'obbligazione ha luogo quando:

- ✓ la sottrazione delle merci al regime di transito o l'inosservanza delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime di transito o per l'utilizzo del regime di transito è dovuta alla distruzione totale o alla perdita irrimediabile delle merci per una causa inerente alla loro stessa natura, per un caso fortuito o per causa di

⁽¹¹⁾ Se l'ufficio doganale di partenza si trova nei paesi seguenti: BG, CH, CZ, ES, MK ed RS, utilizzare il codice indicato. In altri paesi la procedura è diversa e, a prescindere dal codice indicato nel messaggio IE020, l'operazione è chiusa automaticamente nel sistema. Questo significa che ulteriori procedimenti sono svolti al di fuori dell'NCTS. Per gli altri paesi, si raccomanda di utilizzare il codice «B1» con l'annotazione solo quando l'ufficio doganale di destinazione è assolutamente convinto che un ammanco di merci o la presentazione di merci diverse da quelle dichiarate sono stati causati da errore o negligenza nel luogo di partenza e dovranno essere trattati presso l'ufficio doganale di partenza.

forza maggiore, o a seguito di istruzioni provenienti dalle autorità doganali;

- ✓ l'inosservanza che ha portato al sorgere di tale obbligazione non ha avuto conseguenze significative sul corretto funzionamento del regime di transito e non costituisce un tentativo di frode e tutte le formalità necessarie per regolarizzare la situazione delle merci sono state espletate a posteriori.

L'articolo 103 AD precisa che uno dei casi di inosservanza si verifica quando la vigilanza doganale è stata successivamente ripristinata per merci che non sono coperte da una dichiarazione di transito, ma che in precedenza erano in custodia temporanea o erano vincolate a un regime speciale insieme a merci formalmente vincolate a tale regime di transito ⁽¹²⁾.

Per ulteriori informazioni cfr. la parte VIII.2.3.2.

In entrambi i casi (obbligazione estinta o no) l'ufficio doganale di destinazione continuerà le sue indagini e applicherà le disposizioni dell'articolo 87, paragrafo 1, del codice/articolo 114, paragrafo 1, dell'appendice I della convenzione, al fine di determinare l'autorità doganale competente per il recupero dell'obbligazione o, se del caso, per prendere una decisione in merito all'estinzione dell'obbligazione. Per ulteriori dettagli cfr. le parti VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 e VIII.3.2.

Se l'ufficio doganale di destinazione ritiene di essere competente per il recupero, dovrebbe chiedere all'ufficio doganale di partenza di trasferire la competenza inviando il messaggio IE150 «Richiesta di recupero». Per ulteriori dettagli cfr. le parti VIII.3.3.3, VIII.3.3.4 e VIII.3.3.5.

Dopo la riscossione dell'obbligazione, l'ufficio doganale responsabile del recupero che non sia l'ufficio doganale di partenza è tenuto a informare quest'ultimo in merito a tale recupero inviando il messaggio IE152 «Notifica dell'esecuzione del recupero».

Se l'obbligazione doganale è inferiore a 10 000 EUR, si considera sorta nello Stato membro in cui è avvenuta la constatazione e quindi l'ufficio doganale di destinazione è competente per il recupero (articolo 87, paragrafo 4, del codice) ⁽¹³⁾. Tuttavia lo scambio di messaggi IE150/151 è ancora necessario per consentire all'ufficio doganale di destinazione di avviare la procedura di recupero. Una volta completato il recupero, l'ufficio doganale di destinazione trasmette il messaggio IE152

⁽¹²⁾ Unicamente regime di transito unionale.

⁽¹³⁾ Unicamente regime di transito unionale.

all'ufficio doganale di partenza. Per ulteriori informazioni cfr. la parte VIII.3.3.5.

Nei casi di cui ai punti 1, 3 e 4 l'ufficio doganale di destinazione deve trasmettere il messaggio IE018 al più tardi:

- il terzo giorno successivo al giorno in cui le merci sono presentate all'ufficio doganale di destinazione o in un altro luogo (in casi eccezionali, ad esempio, una serie di giorni festivi, detto termine può essere prorogato fino a un massimo di sei giorni);
- il sesto giorno successivo al giorno in cui le merci sono state ricevute da un destinatario autorizzato.

IV.4.4. Situazioni specifiche

Il presente paragrafo fornisce informazioni circa situazioni specifiche del regime di transito presso l'ufficio doganale di destinazione. Le situazioni specifiche in questione riguardano:

- il rilascio di una ricevuta (paragrafo IV.4.4.1);
- il rilascio di una prova alternativa (paragrafo IV.4.4.2);
- la presentazione delle merci e dei documenti al di fuori dei giorni e delle ore stabiliti e in un luogo diverso dall'ufficio doganale di destinazione (paragrafo IV.4.4.3);
- irregolarità (paragrafo IV.4.4.4);
- il cambio di ufficio doganale di destinazione (paragrafo IX.4.4.5).

IV.4.4.1. Rilascio di una ricevuta

Su richiesta della persona che presenta le merci e il DAT all'ufficio doganale di destinazione, l'ufficio deve rilasciare una ricevuta (TC11). che non può tuttavia essere utilizzata come prova alternativa della conclusione del regime.

*Articolo 46,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 306,
paragrafo 5, AE*

La ricevuta ha due importanti funzioni. In primo luogo, essa informa il titolare del regime dell'avvenuta consegna delle merci e dei documenti di transito da parte del vettore all'ufficio doganale di destinazione. In secondo luogo, riveste una particolare importanza per le eventuali ricerche che sarebbero effettuate qualora all'ufficio doganale di partenza non giungesse il messaggio IE006. In casi simili il titolare del regime può esibire all'ufficio doganale di partenza la ricevuta indicante presso quale ufficio doganale sono stati presentati

le merci e i documenti. Ciò facilita notevolmente la procedura di ricerca.

*Allegato B10,
appendice III,
convenzione*

Il formato della ricevuta deve essere conforme al modello TC11 riportato nell'appendice III, allegato B10, della convenzione/allegato 72-03 AE.

Allegato 72-03 AE

La ricevuta deve essere compilata dalla persona che ne chiede il rilascio e che poi la presenta a un funzionario doganale dell'ufficio doganale di destinazione per il visto.

OPERATORI COMMERCIALI

La persona che chiede una ricevuta all'ufficio doganale di destinazione deve compilare il formulario TC11, in modo leggibile inserendo:

- nome, indirizzo e numero di riferimento dell'ufficio doganale di destinazione;
- la posizione delle merci secondo quanto specificato nel relativo DAT (T1, T2, T2F);
- l'MRN;
- nome, indirizzo e numero di riferimento dell'ufficio doganale di partenza;
- il luogo.

La ricevuta può inoltre contenere altre informazioni relative alle merci. Il titolare del regime, ad esempio, può indicare l'indirizzo a cui il vettore delle merci rinverrà la ricevuta vistata dalla dogana. L'ufficio doganale di destinazione non è tenuto a rinviare la ricevuta per posta, ma può farlo se necessario. Di norma il titolare del regime chiede al vettore di fargli pervenire la ricevuta.

L'indirizzo per il rinvio può essere indicato sul verso della ricevuta.

DOGANA

In caso di richiesta di una ricevuta, l'ufficio doganale di destinazione è tenuto a:

- verificare se sia stato utilizzato il formulario appropriato, cioè il TC11;
- verificare la leggibilità della ricevuta;
- verificare che la ricevuta sia stata compilata correttamente;
- verificare che non vi siano circostanze che impediscano il rilascio della ricevuta;
- se tutto è in ordine, rilasciare la ricevuta alla persona che ne ha fatto richiesta.

IV.4.4.2. Rilascio di una prova alternativa

*Articolo 45,
paragrafo 4,*

Il titolare del regime può chiedere alla dogana di fornirgli un'altra prova a dimostrazione della conclusione corretta del regime di

*appendice I,
convenzione*

transito e dell'assenza di irregolarità sulla copia del DAT. Ciò può essere effettuato al momento della presentazione delle merci e del DAT all'ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 308,
paragrafo 2, AE*

Nota: informazioni dettagliate circa l'accettazione della prova alternativa da parte dell'ufficio doganale di partenza sono fornite nella parte VII, paragrafo 3.3.1.

OPERATORI COMMERCIALI

Per ottenere una prova alternativa, come previsto all'appendice I, articolo 45, paragrafo 4, della convenzione/articolo 308 AE, può essere presentata all'ufficio doganale di destinazione una copia del DAT e (se del caso) dell'EdA per il visto.

La copia, che può essere una fotocopia, deve:

- recare la dicitura «copia»;
- recare il timbro dell'ufficio doganale di destinazione, la firma del funzionario, la data e la dicitura seguente: «Prova alternativa — 99202».

Nell'allegato 8.3 sono riportate tutte le versioni linguistiche della menzione «Prova alternativa».

DOGANA

Il DAT e l'EdA (se del caso) devono essere vistati dall'ufficio doganale di destinazione. La convalida può comportare un visto effettuato mediante sistemi informatici, ma all'ufficio del paese di partenza deve sempre risultare chiaramente che si tratta di un visto originale.

Se non sono rilevate irregolarità, l'ufficio doganale di destinazione vista la prova alternativa. Il timbro, la firma del funzionario e la data sono apposti sul DAT.

La persona che presenta la prova alternativa insieme alle merci e al DAT è considerato il rappresentante del titolare del regime ed è a tale persona che l'ufficio doganale di destinazione consegna la copia vistata del DAT.

IV.4.4.3. Presentazione delle merci e dei documenti al di fuori dei giorni e delle ore stabiliti e in un luogo diverso dall'ufficio doganale di destinazione

*Articolo 45,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

Di norma le merci, il DAT e le altre informazioni devono essere presentate:

- all'ufficio doganale di destinazione; e
- nei giorni e negli orari di apertura previsti.

Articolo 306,
paragrafo 1, AE

Tuttavia l'ufficio può, su richiesta del titolare del regime o di chi presenta le merci, permettere che la presentazione abbia luogo al di fuori dell'orario ufficiale di apertura o in qualsiasi altro luogo.

IV.4.4.4. Irregolarità

IV.4.4.4.1. Irregolarità riguardanti i sigilli

Solo le merci che sono state sigillate sono svincolate per il regime di transito comune/unionale. L'ufficio doganale di destinazione verificherà l'integrità dei sigilli. Se i sigilli sono stati manomessi, l'ufficio doganale di destinazione indica tale informazione nel messaggio IE018 inviato all'ufficio doganale di partenza.

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione verificherà le condizioni dei sigilli e registrerà nell'NCTS il risultato di tale verifica. Se i sigilli mancano, sono in cattive condizioni o se risulta che siano stati manomessi, è fortemente raccomandato che le autorità doganali esaminino le merci e registrino tali fatti nell'NCTS.

IV.4.4.4.2. Altre irregolarità

L'ufficio doganale di destinazione identifica nell'NCTS l'irregolarità riscontrata al fine di informarne l'ufficio doganale di partenza. Tale ufficio utilizzerà le risultanze presentate per valutare l'irregolarità e stabilire le misure appropriate da adottare.

L'ufficio doganale di destinazione potrebbe riscontrare una differenza tra le merci dichiarate nell'NCTS e le merci effettivamente presentate all'ufficio doganale. È opportuno trattare ogni caso singolarmente, in quanto potrebbe essersi verificato un errore alla partenza.

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione:

- registrerà l'MRN; e
- indicherà eventuali irregolarità nel messaggio IE018.

IX.4.4.5. Cambio di ufficio doganale di destinazione/diversione

*Articolo 47,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'operazione di transito può concludersi in un ufficio doganale diverso da quello indicato nella dichiarazione di transito. In tal caso, l'ufficio doganale suddetto sarà considerato l'ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 306,
paragrafo 4, e
articolo 307,
paragrafo 2, AE*

Poiché l'NCTS indicherà che l'effettivo ufficio doganale di destinazione non ha ricevuto il messaggio EI001 per l'MRN presentato, detto ufficio doganale deve inviare il messaggio di «richiesta di messaggio di arrivo previsto» (IE002).

Se l'ufficio doganale di partenza riesce a trovare l'operazione tramite l'MRN, deve inviare il messaggio «risposta a richiesta di messaggio di arrivo previsto» (IE003). L'ufficio doganale di destinazione accetta il cambio di ufficio e invia il messaggio IE006 all'ufficio doganale di partenza.

Se l'ufficio doganale di partenza non riesce a trovare l'operazione tramite l'MRN, deve includere nel messaggio IE003 i motivi (codici da 1 a 4) che gli impediscono di inviare il messaggio IE001. L'NCTS rifiuta l'arrivo e invia all'operatore economico a destinazione un messaggio di «notifica di rifiuto della richiesta di messaggio di arrivo previsto» (IE021). I motivi del rifiuto possono essere:

1. le merci e il DAT sono già arrivati a un altro ufficio doganale di destinazione;
2. l'operazione è stata annullata dall'ufficio doganale di partenza;
3. l'MRN è ignoto (per ragioni tecniche o per irregolarità); oppure
4. altri motivi.

Possono presentarsi tre casi.

1. Il nuovo ufficio doganale di destinazione è situato nella stessa Parte contraente /nello stesso Stato membro dell'ufficio doganale di destinazione indicato nella dichiarazione di transito:

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione:

- registrerà l'MRN;
- chiederà all'ufficio doganale di partenza informazioni riguardo alla dichiarazione sulla base dell'MRN tramite l'invio del messaggio IE002;
- invierà il messaggio IE006 all'ufficio doganale di partenza;

- verificherà il rispetto del termine, lo stato di tutti i sigilli (se apposti) e l'itinerario (se indicato);
- stabilirà il livello di controllo necessario;
- se il risultato del controllo è positivo, lo registrerà nell'NCTS;
- invierà il messaggio IE018 all'ufficio doganale di partenza.

Al ricevimento del messaggio IE006, l'ufficio doganale di partenza informerà l'ufficio doganale di destinazione dichiarato e l'ufficio o gli uffici di transito dichiarati (ma non utilizzati) della conclusione dell'operazione di transito con un messaggio di «avviso di arrivo inoltrato» (IE024).

2. Il nuovo ufficio doganale di destinazione non è situato nella stessa Parte contraente/nello stesso Stato membro dell'ufficio doganale di destinazione indicato nella dichiarazione di transito:

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione:

- registrerà l'MRN;
- chiederà all'ufficio doganale di partenza informazioni riguardo alla dichiarazione sulla base dell'MRN tramite l'invio del messaggio IE002;
- invierà il messaggio IE006 all'ufficio doganale di partenza;
- verificherà il rispetto del termine, lo stato di tutti i sigilli (se apposti) e l'itinerario (se indicato);
- stabilirà il livello di controllo necessario;
- se il risultato del controllo è positivo, lo registrerà nell'NCTS;
- invierà il messaggio IE018 all'ufficio doganale di partenza.

Al ricevimento del messaggio IE006, l'ufficio doganale di partenza informerà l'ufficio doganale di destinazione dichiarato e l'ufficio o gli uffici di transito dichiarati (ma non utilizzati) della conclusione dell'operazione di transito con un messaggio di «avviso di arrivo inoltrato» (IE024).

3. Il nuovo ufficio doganale di destinazione si trova in una Parte contraente/in uno Stato membro diversa/o da quella/o indicata/o sul DAT che reca una delle diciture seguenti:
 - nell'ambito del transito comune:
 - DG0 («Esportazione da un paese soggetta a restrizioni»)
 - oppure
 - DG1 («Esportazione da un paese soggetta a tassazione»)
 - nell'ambito del transito unionale:
 - DG0 («Esportazione dall'UE soggetta a restrizioni»)
 - oppure

- DG1 («Esportazione dall'UE soggetta a tassazione»).

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione:

- registrerà l'MRN;
- chiederà all'ufficio doganale di partenza informazioni riguardo alla dichiarazione sulla base dell'MRN tramite l'invio del messaggio IE002;
- terrà le merci sotto controllo doganale e deciderà se:
 - consentirne il trasferimento nella Parte contraente/nello Stato membro da cui dipende l'ufficio doganale di partenza; oppure
 - non consentirne il trasferimento fino al ricevimento di una specifica autorizzazione scritta da parte dell'ufficio doganale di partenza che ne autorizzi lo svincolo.

IV.4.5. Presentazione delle merci e del DAT dopo la scadenza del termine

*Articolo 45,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 306,
paragrafo 3, AE*

Se le merci e il DAT sono presentati dopo la scadenza del termine fissato dall'ufficio doganale di partenza, si considera che il titolare del regime o il vettore abbiano rispettato il termine se essi stessi sono in grado di dimostrare all'ufficio doganale di destinazione in modo soddisfacente che il ritardo non è loro imputabile.

Di seguito si forniscono alcuni esempi di prove dell'intervento di circostanze impreviste e non imputabili al titolare del regime o al vettore nel mancato rispetto del termine fissato:

- ricevuta rilasciata dalla polizia (ad esempio in caso di incidente o furto);
- ricevuta rilasciata dai servizi sanitari (ad esempio relativa ad assistenza medica);
- ricevuta di un'officina (ad esempio per la riparazione di un veicolo);
- qualunque tipo di prova del fatto che un ritardo sia dovuto a scioperi, condizioni meteorologiche o ad altre circostanze impreviste.

Tuttavia spetta alle autorità doganali dell'ufficio doganale di destinazione decidere della validità della prova.

IV.4.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

IV.4.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.4.8. Allegati

IV.4.8.1. Messaggi strutturati e contenuto dei dati per lo scambio di informazioni

Questo allegato è stato cancellato in quanto non più pertinente.

IV.4.8.2. Codici dei Paesi

IV.4.8.3. Codici dei colli

CAPITOLO 5 — ANDORRA, SAN MARINO E TERRITORI NON FISCALI

IV.5.1. Introduzione

Nei precedenti capitoli è descritto il regime di transito normale. Il presente capitolo 5 descrive i regimi di transito specifici che esistono tra:

- l'Unione europea e Andorra (paragrafo IV.5.2);
- l'Unione europea e San Marino (paragrafo IV.5.3);
- l'Unione europea e i suoi territori fiscali speciali (paragrafo IV.5.4).

Il paragrafo IV.5.5 tratta delle eccezioni.

Il paragrafo IV.5.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo IV.5.7 è riservato alla dogana.

Gli allegati sono riportati nel paragrafo IV.5.8.

IV.5.2. Andorra

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- il contesto e la normativa (IV.5.2.1);
- le formalità (IV.5.2.2).

IV.5.2.1. Contesto e normativa

Nel 1990 la Comunità Economica Europea e Andorra hanno concluso un'unione doganale mediante un accordo in forma di scambio di lettere ⁽¹⁴⁾. L'unione doganale si applica agli scambi di merci di cui ai capitoli 25-97 del sistema armonizzato (SA).

Con la decisione n. 1/96 del comitato misto CE-Andorra ⁽¹⁵⁾, le disposizioni del transito comunitario di cui al codice doganale

⁽¹⁴⁾ Accordo, in forma di scambio di lettere tra la Comunità economica europea e il Principato di Andorra, firmato il 28 giugno 1990 (GU L 374 del 31.12.1990, pag. 14).

⁽¹⁵⁾ Decisione n. 1/96 del Comitato misto CE-Andorra, del 1° luglio 1996, relativa a determinati metodi di cooperazione amministrativa per l'applicazione dell'accordo in forma di scambio di lettere tra la

comunitario (CDC) e alle relative disposizioni d'applicazione (DAC) sono state estese agli scambi effettuati nell'ambito dell'unione doganale. La decisione è stata successivamente sostituita dalla decisione n. 1/2003 del comitato misto CE-Andorra⁽¹⁶⁾. Dopo il 1° maggio 2016 il regime di transito unionale ha sostituito il regime di transito comunitario in quanto il codice doganale dell'Unione e i relativi atti delegati e di esecuzione succedono al codice doganale comunitario e alle relative disposizioni di applicazione.

IV.5.2.2. Formalità

IV.5.2.2.1. Merci di cui ai capitoli 1-24 del sistema armonizzato (SA)

Le esportazioni e importazioni di merci classificate in tali capitoli e aventi per destinazione o origine Andorra sono considerate esportazioni o importazioni verso o da paesi terzi.

Pertanto è presentata una dichiarazione in dogana recante, nella casella 1, la sigla EX in caso di esportazione e IM in caso di importazione.

Esempi ⁽¹⁷⁾:

a) Esportazione di merci unionali con destinazione Andorra

- Prodotti agricoli con restituzione all'esportazione

Presentazione di una dichiarazione di esportazione EX1 (all'ufficio doganale dello Stato membro di esportazione). Il documento di accompagnamento delle esportazioni (DAE) deve essere presentato all'ufficio doganale di uscita dall'Unione (ufficio francese o spagnolo).

- Prodotti agricoli senza restituzione all'esportazione

Presentazione di una dichiarazione di esportazione EX1 (all'ufficio doganale dello Stato membro di esportazione). Il documento di accompagnamento delle esportazioni (DAE) deve essere presentato

Comunità economica europea e il Principato di Andorra e al transito delle merci tra le Parti (GU L 184 del 24.7.1996, pag. 39).

⁽¹⁶⁾ Decisione n. 1/2003 del Comitato misto CE-Andorra, del 3 settembre 2003, relativa alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie al buon funzionamento dell'unione doganale (GU L 253 del 7.10.2003, pag. 3).

⁽¹⁷⁾ Gli esempi si riferiscono al trasporto su strada.

all'ufficio doganale di uscita dall'Unione (ufficio francese o spagnolo).

- Merci soggette ad accisa per le quali è stato rilasciato un documento amministrativo elettronico (e-AD) che accompagna le merci alla frontiera

Presentazione di una dichiarazione di esportazione EX1 (all'ufficio doganale dello Stato membro di esportazione). Il documento di accompagnamento delle esportazioni (DAE) e il documento amministrativo elettronico devono essere presentati all'ufficio doganale di uscita dall'Unione (ufficio francese o spagnolo).

- Prodotti agricoli con restituzione all'esportazione e soggetti ad accisa per i quali è stato rilasciato un documento amministrativo elettronico che accompagna le merci alla frontiera

Presentazione di una dichiarazione di esportazione EX1 (all'ufficio doganale dello Stato membro di esportazione). Il documento di accompagnamento delle esportazioni (DAE) e il documento amministrativo elettronico devono essere presentati all'ufficio doganale di uscita dall'Unione (ufficio francese o spagnolo).

b) Importazione nel territorio doganale dell'Unione di prodotti agricoli provenienti da Andorra

Presso l'ufficio doganale di entrata nell'Unione, le merci sono vincolate a un regime doganale quale l'immissione in libera pratica o il regime di transito unionale esterno (T1) se l'ufficio doganale di destinazione è situato nell'Unione.

Nota: le merci originarie di Andorra, come da definizione fornita nell'accordo di unione doganale, sono esenti da dazi unionali all'importazione purché accompagnate al momento dell'importazione da un certificato di circolazione EUR.1 o da una dichiarazione su fattura dell'esportatore (titolo II dell'accordo di unione doganale).

c) Transito attraverso il territorio doganale dell'Unione a destinazione di Andorra

Presentazione di una dichiarazione di transito per la procedura di transito unionale esterno (T1) presso il punto di entrata nell'Unione (ad esempio in Belgio) al fine di inoltrare merci terze ad Andorra.

d) Transito tra due punti dell'Unione attraverso Andorra

Il regime di transito unionale non copre il transito attraverso Andorra e per tale passaggio è necessario ricorrere a un regime separato (andorrano).

Il regime di transito unionale si considera sospeso nel territorio di Andorra, a condizione che il passaggio attraverso Andorra sia effettuato in base a un titolo di trasporto unico.

In assenza di un titolo di trasporto unico che copra il passaggio attraverso Andorra, il regime di transito unionale è concluso al punto di uscita dall'Unione, prima dell'entrata in Andorra.

IV.5.2.2.2. Merci di cui ai capitoli 25-97 del sistema armonizzato (SA)

La decisione n. 1/2003 fornisce la base per l'applicazione (*mutatis mutandis*) del regime di transito comunitario, di cui al CDC e alle DAC, agli scambi tra la Comunità e Andorra riguardanti le merci classificate ai capitoli da 25 a 97 del sistema armonizzato. Dopo il 1° maggio 2016 il regime di transito comunitario è stato sostituito dal regime di transito unionale specificato nel codice doganale dell'Unione e i relativi atti delegati e di esecuzione, che sono succeduti al codice doganale comunitario e alle relative disposizioni di applicazione.

Per gli scambi tra gli Stati membri dell'Unione e Andorra, le formalità doganali devono essere espletate secondo modalità analoghe a quelle vigenti prima dell'istituzione, nel 1993, del mercato interno. Pertanto è presentata una dichiarazione in dogana recante nella casella 1 la sigla EX in caso di esportazione e IM in caso di importazione.

In questo contesto, occorre distinguere i casi seguenti:

- le merci in libera pratica, come da definizione fornita nell'accordo di unione doganale, circolano vincolate al regime di transito unionale interno (T2) o sono trasportate con una prova della loro posizione doganale di merci dell'Unione;
- le merci che non sono in libera pratica circolano vincolate al regime di transito unionale esterno (T1), come nell'esempio b) al paragrafo 2.2.1;

- il caso specifico dei prodotti di cui al regolamento (CEE) n. 3448/93 ⁽¹⁸⁾ che circolano vincolati al regime di transito unionale esterno (T1), come nell'esempio c).

La garanzia presentata nel quadro del regime di transito unionale deve essere valida tanto per l'Unione quanto per Andorra. Sull'impegno del fideiussore e sui certificati di garanzia non bisogna cancellare le parole: «Principato di Andorra».

Esempi:

a) Spedizione di merci in libera pratica [diverse da quelle interessate dal regolamento (CEE) n. 3448/93] dall'Unione ad Andorra e viceversa.

- Le formalità di spedizione sono espletate presso un ufficio situato in uno Stato membro o ad Andorra: emissione di una dichiarazione di esportazione EX1 e di una dichiarazione per il regime di transito unionale interno (T2); oppure
- le formalità di spedizione sono espletate alla frontiera UE/Andorra: le merci circolano liberamente fino alla frontiera dove è emessa una dichiarazione di esportazione EX1 su presentazione della prova di posizione doganale di merci unionali.

Occorre tuttavia notare che l'ufficio doganale di frontiera che funge da ufficio doganale di uscita può rifiutarsi di vincolare le merci al regime di transito se tale regime è destinato a concludersi presso il confinante ufficio doganale di frontiera.

b) Spedizione di merci non in libera pratica [diverse da quelle interessate dal regolamento (CEE) n. 3448/93] dall'Unione ad Andorra e viceversa.

Le merci che non sono in libera pratica sono trasportate accompagnate da una dichiarazione di regime di transito unionale esterno (T1) fino all'ufficio doganale di destinazione ad Andorra o nell'Unione.

⁽¹⁸⁾ Regolamento (CEE) n. 3448/93 del Consiglio, del 6 dicembre 1993, sul regime di scambi per talune merci ottenute dalla trasformazione di prodotti agricoli (GU L 318 del 20.12.1993, pag. 18). Esempi dei prodotti interessati: mannitolo, sorbite, caseine, caseinati e altri derivati delle caseine, destrina e colle di destrina, amidi e fecole o colle d'amido o di fecola, bozzime preparate e appretti preparati a base di sostanze amidacee.

*c) Caso specifico dei prodotti di cui al regolamento (CEE)
n. 3448/93*

Le procedure sopradescritte si applicano alle condizioni seguenti:

- prodotti agricoli unionali trasformati inviati dall'Unione ad Andorra e che beneficiano di una restituzione all'esportazione.

Emissione di una dichiarazione di esportazione EX1 e di una dichiarazione per il regime di transito unionale interno (T1);

- prodotti agricoli trasformati in libera circolazione ad Andorra e inviati nell'Unione.

Questi prodotti circolano vincolati al regime di transito unionale esterno (T1).

Poiché le autorità doganali unionali devono addebitare l'elemento mobile, il DAT della dichiarazione di regime di transito unionale esterno (T1) deve essere corredato della dicitura seguente, sottolineata in rosso: *«Riscuotere solo l'elemento agricolo — Accordo CEE-Andorra»*.

Altri regimi di transito

Il regime di transito comune non si applica agli scambi con Andorra.

Andorra non è una Parte contraente della convenzione TIR.

Tabella sinottica dei regimi scelti (transito, esportazione, importazione)		
Merci 1-24 del SA		
	Merci provenienti dall'UE	Merci provenienti da Andorra
Con restituzione all'esportazione	EX1	
Senza restituzione all'esportazione	EX1 oppure T1 ⁽¹⁹⁾	
Merci soggette ad accisa	EX1 + e-AD	
Merci soggette ad accisa con restituzione all'esportazione	EX1 + e-AD	

⁽¹⁹⁾ Situazione del transito di merci non unionali attraverso il territorio doganale dell'Unione.

Tutti i tipi di merce		IM4 ⁽²⁰⁾ (+ EUR.1) (per l'immissione in libera pratica) oppure T1
-----------------------	--	--

Merci 25-97 del SA (diverse dai prodotti di cui al reg. 3448/93)		
	Merci provenienti dall'UE	Merci provenienti da Andorra
Merci in libera pratica	EX1 + T2 (T2F) (presso l'ufficio interno) oppure T2, T2LF o il documento con effetto equivalente + EX1 (alla frontiera)	EX1 + T2 (T2F) (presso l'ufficio interno) oppure T2, T2LF o il documento con effetto equivalente + EX1 (alla frontiera)
Merci non in libera pratica	T1	T1 (transito) oppure «IM4» (immissione in libera pratica)

Prodotti agricoli di cui al regolamento 3448/93		
	Merci provenienti dall'UE	Merci provenienti da Andorra
Con restituzione all'esportazione	EX1 + T1	
In libera pratica		T1 + menzione «Riscuotere solo l'elemento agricolo — Accordo CEE-Andorra»

⁽²⁰⁾ L'immissione in libera pratica è effettuata dall'ufficio doganale di entrata nell'Unione.

IV.5.3. San Marino

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- il contesto e la normativa (IV.5.3.1);
- le formalità (IV.5.3.2).

IV.5.3.1. Contesto e normativa

Nel 1992 la CE e San Marino hanno concluso un accordo interinale di commercio e di unione doganale ⁽²¹⁾. L'accordo è stato sostituito dall'accordo di cooperazione e di unione doganale ⁽²²⁾, entrato in vigore il 1° aprile 2002. L'unione doganale si applica alle merci di cui ai capitoli 1-97 della tariffa doganale comune (TDC).

La decisione n. 4/92 del Comitato di cooperazione CEE-San Marino ⁽²³⁾ ha fissato le disposizioni relative alla circolazione delle merci tra la Comunità e San Marino. La decisione, applicata a partire dal 1° aprile 1993, è stata modificata dalla decisione n. 1/2002 ⁽²⁴⁾ che ha preso effetto il 23 marzo 2002.

La decisione n. 1/2010 ⁽²⁵⁾ del Comitato di cooperazione UE-San Marino contiene l'elenco aggiornato degli uffici doganali italiani che possono espletare le formalità per le merci destinate a San Marino.

⁽²¹⁾ Accordo interinale di commercio e di unione doganale tra la Comunità economica europea e la Repubblica di San Marino (GU L 359 del 9.12.1992, pag. 14).

⁽²²⁾ Accordo di cooperazione e di unione doganale tra la Comunità economica europea e la Repubblica di San Marino (GU L 84 del 28.3.2002, pag. 43).

⁽²³⁾ Decisione n. 4/92 del Comitato di cooperazione CEE-San Marino, del 22 dicembre 1992, relativa a determinati metodi di cooperazione amministrativa per l'applicazione dell'accordo intermedio e alla procedura di rimpatrio delle merci verso la Repubblica di San Marino (GU L 42 del 19.2.1993, pag. 34).

⁽²⁴⁾ Decisione n. 1/2002 del Comitato di cooperazione CE-San Marino, del 22 marzo 2002, che modifica la decisione n. 4/92 del Comitato di cooperazione CEE-San Marino relativa a determinati metodi di cooperazione amministrativa per l'applicazione dell'accordo intermedio e alla procedura di rimpatrio delle merci verso la Repubblica di San Marino (GU L 99 del 16.4.2002, pag. 23).

⁽²⁵⁾ Decisione n. 1/2010 del comitato di cooperazione UE-San Marino, del 29 marzo 2010, che stabilisce diverse misure di applicazione dell'accordo di cooperazione e di unione doganale tra la Comunità economica europea e la Repubblica di San Marino (GU L 156 del 23.6.2010, pag. 13).

IV.5.3.2. Formalità

La decisione n. 4/92, modificata, coordina i metodi di cooperazione amministrativa tra San Marino e l'UE applicando le norme del regime di transito comunitario che, a partire dal 1° maggio 2016, è stato sostituito dal regime di transito unionale (il CDU e i relativi atti sono succeduti al CDC e alle DAC).

Alla circolazione delle merci rientranti nell'ambito di applicazione dell'unione doganale UE-San Marino (capitoli 1-97 TDC ad eccezione dei «prodotti CECA») si applicano le norme seguenti:

1. Circolazione delle merci dagli uffici unionali designati in Italia a San Marino

Le merci che circolano in regime di transito unionale esterno (T1) con destinazione San Marino devono essere immesse in libera pratica presso uno degli uffici doganali unionali designati in Italia ⁽²⁶⁾.

L'ufficio doganale designato emette un documento T2-SM (regime di transito interno) o T2L-SM ⁽²⁷⁾ (posizione doganale di merci unionali) destinato ad accompagnare le merci fino a San Marino. Le autorità competenti di San Marino devono chiudere il regime di transito interno T2-SM nell'NCTS oppure vistano uno degli esemplari del documento T2L-SM e lo rinviando all'ufficio doganale di partenza in Italia (cioè a uno degli uffici doganali unionali designati, elencati nella decisione n. 1/2010).

2. Circolazione delle merci dall'Unione ⁽²⁸⁾ a San Marino

Occorre presentare alle autorità competenti di San Marino una prova del fatto che le merci sono in libera pratica all'interno dell'Unione. Tale prova può essere costituita dal DAT(T2 o T2F), dalla prova originale della posizione doganale di merci unionali (T2L o T2LF) o da un documento di effetto equivalente [in particolare il documento amministrativo elettronico di cui al regolamento (CE) n. 684/2009 della Commissione].

⁽²⁶⁾ Tali uffici doganali, che figurano nella decisione n. 1/2010 (GU L 156 del 23.6.2010), sono: Ancona, Bologna, Forlì, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rimini, Roma, Orto al Serio, Milano, Taranto, Trieste e Venezia.

⁽²⁷⁾ Il documento T2L-SM è emesso in tre esemplari e ciascuno degli esemplari reca una delle diciture seguenti: Rilasciato in tre esemplari – Délivré en trois exemplaires. L'originale e una delle copie del documento T2L-SM sono consegnati alla persona interessata, mentre la seconda copia è conservata dall'ufficio di partenza.

⁽²⁸⁾ Gli scambi tra l'Italia e San Marino si svolgono nell'ambito di un regime fiscale (IVA).

3. Circolazione delle merci da San Marino all'Unione (eccetto l'Italia) ⁽²⁹⁾

Le merci che circolano da San Marino nell'Unione devono circolare nell'ambito di un regime di transito interno (T2 o T2F) avviato dalle autorità competenti di San Marino (l'ufficio doganale di destinazione è situato nell'Unione), con la prova attestante la posizione doganale di merci unionali (T2L o T2LF) o con un documento avente effetto equivalente. Il DAT, il T2L o il T2LF o il documento avente effetto equivalente deve essere presentato all'ufficio doganale di importazione dell'Unione per provare che le merci sono in libera pratica a San Marino.

Se le merci destinate a essere trasportate nell'Unione sono precedentemente entrate a San Marino accompagnate da un T2F, un T2LF o da un documento di effetto equivalente [in particolare il documento amministrativo elettronico di cui al regolamento (CE) n. 684/2009], le autorità competenti di San Marino devono includere un riferimento al documento che accompagnava le merci al momento del loro arrivo a San Marino.

La dicitura «Repubblica di San Marino» non deve essere cancellata dall'impegno del fideiussore e dai certificati di garanzia.

Nota: i «prodotti CECA» esulano dall'ambito di applicazione dell'unione doganale. Pertanto, quando arrivano nell'Unione, essi sono trattati come prodotti non immessi in libera pratica.

4. Altri regimi di transito

Il regime di transito comune non si applica agli scambi con San Marino.

San Marino non è una Parte contraente della convenzione TIR.

IV.5.4. Territori fiscali speciali

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- il contesto e la base giuridica (IV.5.4.1);
- il regime di transito unionale interno (IV.5.4.2);
- i documenti comprovanti la posizione doganale (IV.5.4.3).

⁽²⁹⁾ Ibidem

IV.5.4.1. Contesto e normativa

*Articolo 1,
punto 35), AE*

*Direttiva
2006/112/CE*

*Direttiva
2008/118/CE*

«Territori fiscali speciali»: una parte del territorio doganale dell'Unione cui non si applicano le disposizioni della direttiva 2006/112/CE del Consiglio relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, o della direttiva 2008/118/CE del Consiglio relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE.

I territori di seguito riportati sono territori fiscali speciali:

- le Isole Canarie;
- i seguenti dipartimenti francesi d'oltremare: Guadalupa, Martinica, Mayotte, Guyana francese, Riunione e Saint-Martin;
- il monte Athos;
- le isole Åland.

Per informazioni aggiornate sui territori fiscali speciali si prega di consultare il sito:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en

Al fine di garantire il controllo e il calcolo degli oneri fiscali (IVA e accise), la circolazione delle merci unionali verso, da o tra territori non fiscali è soggetta alle formalità seguenti:

Articolo 188 AD

- quando merci unionali sono trasportate da un territorio fiscale speciale verso un'altra parte del territorio doganale dell'Unione che non è un territorio fiscale speciale e tale movimento si conclude in un luogo situato al di fuori dello Stato membro in cui le merci sono state introdotte nella suddetta parte del territorio doganale dell'Unione, tali merci devono essere trasportate in regime di transito unionale interno.

Esempi:

1) Le merci entrate nell'Unione in Francia sono state trasportate dalla Francia alle isole Canarie e successivamente sono state portate in Spagna. Il trasferimento tra le isole Canarie e la Spagna deve avvenire nel quadro del regime di transito unionale interno.

2) Per le merci unionali trasportate delle isole Åland alla Svezia via mare non è necessario applicare il regime di transito unionale interno (T2F) in quanto esse sono trasportate

direttamente da un territorio fiscale speciale a uno Stato membro, ove rimarranno. Tuttavia se le stesse merci sono poi trasportate via terra in Danimarca, che è un'altra parte del territorio doganale dell'Unione, si applica il regime di transito unionale interno (T2F);

- tuttavia in altre situazioni (ad esempio nel caso di merci entrate nell'Unione in Francia dove sono state immesse in libera pratica e che poi sono state trasportate alle isole Canarie e infine portate nuovamente in Francia o nel caso di merci unionali provenienti dalla Svezia e trasportate direttamente nelle isole Åland) il regime di transito interno (T2F) è un'opzione. Le merci possono essere trasportate anche in base alla prova della posizione doganale di merci unionali.

IV.5.4.2. Regime di transito unionale interno

Articoli 47, 50, 52 e 53 ADT Il regime di transito unionale interno per la circolazione di cui all'articolo 188 AD è noto come regime T2F e si applica come segue.

- Dichiarazione di transito:

nella casella 1 della dichiarazione di transito si inserisce la sigla T2F.

- Società aerea o marittima (dichiarazione di transito su supporto cartaceo per merci trasportate per via aerea e marittima):

sul relativo manifesto si inserisce la sigla T2F.

- Società aerea o marittima (documento di trasporto elettronico/ETD come dichiarazione di transito ai fini dell'utilizzo del regime di transito per le merci trasportate per via aerea e marittima):

si inserisce il codice T2F per le merci unionali in questione.

IV.5.5. Eccezioni (promemoria)

IV.5.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

IV.5.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.5.8. Allegati (promemoria)

PARTE V – PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA PER IL TRANSITO COMUNE/UNIONALE

CAPITOLO 1 — INTRODUZIONE

La procedura di continuità operativa descritta nella presente parte disciplina i casi in cui il sistema informatico dell'ufficio doganale o quello dell'operatore non è disponibile.

Il ricorso a tale procedura è soggetto ad una serie di **importanti norme generali**:

- le operazioni di transito nell'NCTS e nella procedura di continuità operativa devono essere considerate procedure chiaramente distinte. Ciò significa che tutte le operazioni avviate e inserite, con esito positivo, nell'NCTS devono essere portate a termine nell'ambito dello stesso sistema e tutte le operazioni avviate nell'ambito della procedura di continuità operativa devono essere concluse secondo le disposizioni che disciplinano l'uso della procedura stessa;
- qualora si decida di tornare a una procedura di continuità operativa, è importante assicurarsi che ogni dichiarazione inserita nell'NCTS ma non elaborata ulteriormente a causa di un guasto del sistema informatico sia annullata.

V.1.1. Elementi teorici generali e normativa

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articolo 26, appendice I, convenzione;
- articolo 6, paragrafo 3, lettera b), CDU;
- articolo 291 AE;
- allegato II, appendice I, convenzione;
- allegato 72-04 AE.

VII.1.2. Dichiarazione di transito in caso di procedura di continuità operativa

La procedura di continuità operativa si fonda su documenti cartacei con funzione di dichiarazioni di transito.

V.1.3. Timbro in caso di procedura di continuità operativa

La dichiarazione di transito su supporto cartaceo utilizzata in caso di procedura di continuità operativa deve essere riconoscibile da tutte le parti interessate all'operazione di transito per evitare problemi all'ufficio o agli uffici doganali di transito e all'ufficio doganale di destinazione.

A tal fine, il ricorso alla procedura di continuità operativa deve essere indicato sugli esemplari della dichiarazione di transito su supporto cartaceo apponendo un timbro (dimensioni: 26 × 59 mm) nella casella A del DAU o nella casella dell'MRN nel DAT. Il timbro può essere prestampato sul DAU o sul DAT.

- Il documento deve essere timbrato dall'ufficio doganale di partenza, nel caso della procedura normale, o dallo speditore autorizzato ove si utilizzi la procedura semplificata.
- Cfr. l'allegato V.1.8.1 per le diverse versioni linguistiche del timbro per la procedura di continuità operativa.

Si noti che entrambe le tipologie di timbro sono accettabili, sia il vecchio timbro introdotto dal regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce un codice doganale comunitario, sia il nuovo timbro introdotto dal CDU. I vecchi timbri possono essere utilizzati fino a esaurimento scorte.

V.1.4. Guasto temporaneo dell'NCTS presso l'ufficio doganale di partenza

Spetta a ciascuna amministrazione nazionale definire precisamente in quali condizioni l'autorità competente ricorre alla procedura di continuità operativa. Tali condizioni devono tuttavia essere fissate anticipatamente e comunicate/rese disponibili agli operatori economici.

V.1.5. Guasto temporaneo del sistema informatico utilizzato dal titolare del regime

Questo paragrafo esamina i casi seguenti:

- il sistema informatico del titolare del regime non è disponibile;
- la connessione elettronica tra il sistema informatico utilizzato dal titolare del regime e l'NCTS non è disponibile.

Qualsiasi ricorso alla procedura di continuità operativa deve essere preventivamente approvato dalle autorità doganali. Per ottenere tale approvazione, il titolare del regime che utilizza la procedura normale

o semplificata è tenuto a comunicare alle autorità doganali per fax, e-mail o altro mezzo le motivazioni e il momento dell'avvio della procedura di continuità operativa.

Nel momento in cui le autorità doganali saranno convinte dell'autenticità dell'indisponibilità, comunicheranno al titolare del regime la loro approvazione a ricorrere alla procedura di continuità operativa. Possono inoltre richiedere prove o procedere a controlli. Tuttavia le autorità doganali hanno la facoltà di negare il consenso in caso di ripetuti annunci di indisponibilità da parte di uno stesso titolare del regime.

Le autorità doganali controlleranno il ricorso alla procedura di continuità operativa per evitarne l'abuso.

Qualora uno speditore autorizzato effettui annualmente oltre il 2 % delle dichiarazioni con la procedura di continuità operativa a causa di guasti del sistema informatico o di disfunzioni della connessione elettronica tra il sistema e l'NCTS, si procederà a un riesame dell'autorizzazione per valutare se continuino a sussistere le condizioni per la procedura di continuità operativa.

V.1.6. Procedure

V.1.6.1. Partenza — Procedura normale

Nel regime normale il titolare del regime deve compilare una dichiarazione di transito su supporto cartaceo e presentarla con le merci all'ufficio doganale di partenza.

Per ulteriori dettagli cfr. paragrafi V.2 e V.3.

Si noti che l'operazione deve essere conclusa e appurata sulla base della dichiarazione cartacea.

DOGANA

Qualora si decida di ricorrere alla procedura di continuità operativa, è importante accertarsi che le dichiarazioni inserite nell'NCTS, ma non ulteriormente elaborate a causa di un guasto del sistema, **siano annullate**. L'operatore ha l'obbligo di informare le autorità competenti ogniqualvolta ricorre alla procedura di continuità operativa per una dichiarazione già registrata nel sistema.

In tali casi, tutti i dati di transito recanti l'LRN o l'MRN assegnati all'operazione di transito devono essere ritirati dall'NCTS.

V.1.6.2. Partenza — Speditore autorizzato

Il benessere delle autorità doganali all'uso della procedura di continuità operativa può essere notificato mediante le modalità concordate in anticipo tra lo speditore autorizzato e dette autorità.

Il titolare del regime deve completare la dichiarazione di transito su supporto cartaceo.

Per maggiori informazioni cfr. VI.3.3.3.2.

Quando il sistema informatico dello speditore autorizzato è nuovamente disponibile, quest'ultimo deve informare le autorità doganali e, se del caso, comunica i dettagli dei documenti cartacei utilizzati.

V.1.6.3. Destinazione — Procedura normale

Se le merci sono state svincolate per il transito nell'NCTS all'ufficio doganale di partenza, ma all'arrivo delle merci il sistema all'ufficio doganale di destinazione non è disponibile, l'ufficio doganale di destinazione deve concludere il regime di transito sulla base del DAT e inserire i dati necessari nell'NCTS non appena è di nuovo disponibile per consentire all'ufficio doganale di partenza l'appuramento del regime.

Se non sono state riscontrate irregolarità, l'ufficio doganale di destinazione deve fornire al titolare del regime o al vettore la prova alternativa della conclusione del regime. Per maggiori informazioni cfr. V.6.4.2.

V.1.6.4. Destinazione — Destinatario autorizzato

In caso di guasto dell'NCTS presso la destinazione, il destinatario autorizzato seguirà le procedure pertinenti indicate nella parte VI.

V.1.7. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

V.1.8. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.1.9. Allegati

V.1.9.1. Timbro utilizzato per la procedura di continuità operativa

A) Il timbro usato prima e dopo il 1° maggio 2016 (fino a esaurimento scorte)

BG:	NCTS АВАРИЙНА ПРОЦЕДУРА <i>НЯМА НАЛИЧНИ ДАННИ В СИСТЕМАТА</i> <i>ЗАПОЧНАТА НА</i> _____ <i>(Дата/час)</i>
CH:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON</i> _____ <i>(Date/hour)</i>
CS:	NCTS HAVARIJNÍ POSTUP <i>DATA NEJSOU V SYSTÉMU</i> <i>ZAHÁJEN DNE</i> _____ <i>(Datum/hodina)</i>
DA:	NCTS NØDPROCEDURE <i>INGEN DATA TILGÆNGELIGE I SYSTEMET</i> <i>PÅBEGYNDT DEN</i> _____ <i>(Dato/klokkeslæt)</i>
DE:	NCTS NOTFALLVERFAHREN <i>KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR</i> <i>Begonnen am</i> _____ <i>(Datum/Uhrzeit)</i> Ticket-Nr: _____
EE:	NCTS ASENDUSTOIMING Süsteemi andmed ei ole kättesaadavad Algatatud _____ <i>(Kuup/kellaeg)</i>
EL:	ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ NCTS <i>ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟ</i> <i>ΑΡΧΙΣΕ ΣΤΙΣ</i> _____ <i>(Ημερομηνία/ώρα)</i>
EN:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON</i> _____ <i>(Date/hour)</i>
ES:	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS <i>DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</i> <i>INICIADO EL</i> _____ <i>(Fecha/hora)</i>
FI:	NCTS-VARAMENETTELY <i>JÄRJESTELMÄ EI KÄYTETTÄVISSÄ</i> <i>ALOITETTU</i> _____ <i>(pvm/kellonaika)</i>

FR: **PROCÉDURE DE SECOURS NSTI**
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
 ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU: **NCTS TARTALÉK ELJÁRÁS**
 NINCS ELÉRHETŐ ADAT A RENDSZERBEN
 INDÍTVA _____
(Dátum/óra)

IS:

IT: **PROCEDURA DI RISERVA DEL NCTS**
DATI NON DISPONIBILI NEL SISTEMA
 AVVIATA IL _____
(Data/ora)

LV: **DTKS ALTERNATĪVĀ PROCEDŪRA**
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
 UZSĀKTS _____
(Datums/stunda)

LT: **NCTS ATSARGINĖ PROCEDŪRA**
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
 PRADĖTA _____
(data/valanda)

MK: **НКТС РЕЗЕРВНА ПОСТАПКА**
 ТРАНЗИТ ВО УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
 НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
 ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)

MT: **PROCEDURA TA' RIŻERVA NCTS**
L-EBDA DEJTA DISPONIBILI FIS-SISTEMA
 MIBDIJA FI _____
(Data/hin)

NL: **NOODPROCEDURE NCTS**
GEGEVENS NIET BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
 BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
 INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL: **PROCEDURA AWARYJNA NCTS**
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
 OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT: **PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO NSIT**
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
 INICIADO A _____
 (Data/hora)

RO: **PROCEDURA DE REZERVĂ NCTS**
NICIO DATA DISPONIBILĂ ÎN SISTEM
 ÎNȚIATĂ LA _____
 (Data/ora)

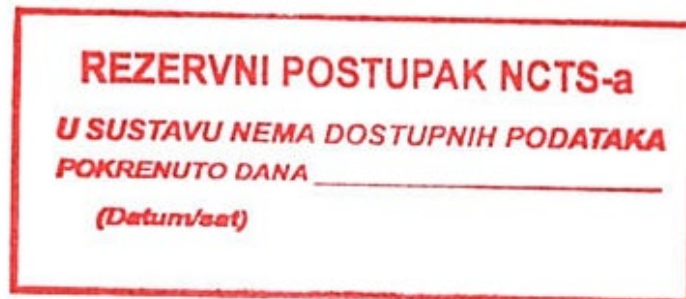
RS **NCTS РЕЗЕРВНИ ПОСТУПАК**
 ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
 У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
 ПОКРЕНУТО ДАНА _____
 (датум/час)

SI: **ALTERNATIVNI POSTOPEK NCTS**
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
 ZAČETO DNE _____
 (Datum/ura)

SK: **NCTS HAVARIJNÝ STAV**
V SYSTÉME NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE
 SPUSTENÝ _____
 (Dátum/hodina)

SV: **RESERVROUTIN NÄR NCTS INTE FUNGERAR**
INGA DATA TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
 INLEDD DEN _____
 (Datum/klockslag)

HR **Stamp**



TR

NCTS KAĞIT USULÜ BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR 'DE BAŞLATILMIŞTIR (Tarih/Saat)

B) Nuovo timbro usato dopo il 1° maggio 2016

BG:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

CS:

ZÁLOŽNÍ POSTUP
TRANZITNÍ REŽIM UNIE/SPOLEČNÝ TRANZITNÍ
REŽIM
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
ZAHÁJEN DNE _____
(datum/hodina)

DA:

BEREDSKABSPROCEDURE
EU-FORSENDELSE/FÆLLES FORSENDELSE
INGEN TILGÆNGELIGE DATA I SYSTEMET
INDLEDT DEN _____
(Dato/tidspunkt)

DE:

BETRIEBSKONTINUITÄTSVERFAHREN
UNIONSVERSANDVERFAHREN/GEMEINSAMES
VERSANDVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
EINGELEITET AM _____
(Datum/Uhrzeit)

EE:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

EL:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ/ΚΟΙΝΗ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ
ΕΝΑΡΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ _____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

ES:

**PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS
ACTIVIDADES**
TRÁNSITO DE LA UNIÓN/TRÁNSITO COMÚN
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
INICIADO EL _____
(Fecha/hora)

FI:

**TOIMINNAN JATKUVUUTTA KOSKEVA
MENETTELY**
UNIONIN PASSITUS / YHTEINEN PASSITUS
JÄRJESTELMÄSSÄ EI OLE TIETOJA
ALOITETTU _____
(Pvm/kellonaika)

FR:

PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS
TRANSIT DE L'UNION/TRANSIT COMMUN
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE
SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU:

ÜZLETMENET-FOLYTONOSSÁGI ELJÁRÁS
UNIÓS/EGYSÉGES ÁRUTOVÁBBÍTÁS
A RENDSZERBEN NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE
ADAT
KEZDŐIDŐPONT _____
(Nap/óra)

IS:

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA
TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE
NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

IT:

DARBĪBAS NEPĀRTRAUKTĪBAS PROCEDŪRA
SAVIENĪBAS TRANZĪTS /KOPĒJAIS TRANZĪTS
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
SĀKUMA DATUMS _____
(Datums/laiks)

LV:

VEIKLOS TĒŠTINUMO PROCEDŪRA
SAJUNGOS TRANZITAS/BENDRASIS TRANZITAS
SISTEMOJE DUOMENŲ NĒRA
PRADĒTA _____
(Data ir laikas)

LT:

**МК: ПОСТАПКА ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА
КОНТИНУИТЕТ ВО РАБОТЕЊЕТО
ТРАНЗИТ НА УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)**

**IL-PROCEDURA TAL-KONTINWITÀ
TAL-OPERAT**
IT-TRANŻITU TAL-UNJONI/IT-TRANŻITU KOMUNI
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
INBDIET NHAR _____
(Id-data/il-hin)

MT:

BEDRIJFSCONTINUÏTEITSPROCEDURE
UNIEDOUANEVERVOER/GEMEENSCHAPPELIJK
DOUANEVERVOER
GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR IN HET
SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NL:

NO:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL:

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA
PROCEDURA TRANZYTU UNIJNEGO/WSPÓLNA
PROCEDURA TRANZYTOWA
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT:

**PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS
ATIVIDADES**
TRÂNSITO DA UNIÃO/TRÂNSITO COMUM
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO EM _____
(Data/hora)

RO:

**PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII
ACTIVITĂȚII**
TRANZIT UNIONAL/TRANZIT COMUN
NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM
INIȚIAT LA DATA _____
(Data/ora)

SI:

POSTOPEK NEPREKINJENEGA POSLOVANJA
TRANZIT UNIJE / SKUPNI TRANZIT
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
SPROŽEN DNE _____
(Datum/ura)

SK:

**PLÁN NA ZABEZPEČENIE KONTINUITY
ČINNOSTÍ**
COLNÝ REŽIM TRANZITU ÚNIE/SPOLOČNÝ
TRANZITNÝ REŽIM
V SYSTÉME NIE SÚ DOSTUPNÉ ŽIADNE ÚDAJE
ZAČATÝ _____
(dátum/hodina)

SV:

KONTINUITETSPLAN UNIONSTRANSITERING/GEMENSAM TRANSITERING INGA DATA ÄR TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET INLEDD DEN _____ (Datum/klockslag)

HR:

POSTUPAK OSIGURAVANJA KONTINUITETA POSLOVANJA PROVOZ UNIJE / ZAJEDNIČKI PROVOZ PODACI NISU RASPOLOŽIVI U SUSTAVU POKRENUĆ DANA _____ (Datum/sat)
--

TR:

İŞ SÜREKLİLİĞİ USULÜ BİRLİK TRANSİT/ORTAK TRANSİT SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR'DE BAŞLATILMIŞTIR (Tarih/Sat)

**RS: ОСИГУРАЊЕ КОНТИНУИТЕТА ПОСТУПКА
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА _____
(датум/час)**

CAPITOLO 2 — ISTRUZIONI GENERALI RELATIVE AL DOCUMENTO AMMINISTRATIVO UNICO E AL DOCUMENTO DI ACCOMPAGNAMENTO TRANSITO

*Articolo 3 I,
lettere d) e v),
appendice,
convenzione*

La parte V riguarda la procedura di continuità operativa basata sull'uso del documento amministrativo unico (DAU) o del documento di accompagnamento transito (DAT) quale dichiarazione di transito su supporto cartaceo. È suddivisa in sei capitoli.

*Articolo 5,
paragrafo 12, e
articolo 6,
paragrafo 3,
lettera b), CDU*

Il capitolo 3 tratta del regime di dichiarazione di transito normale.

Il capitolo 4 tratta delle formalità da espletare presso l'ufficio doganale di partenza.

Il capitolo 5 tratta degli imprevisti che si possono verificare durante il trasporto.

Il capitolo 6 tratta delle formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione.

Nota:

si tenga presente che l'espressione «**dichiarazione di transito**» ha due significati: in primo luogo, indica la dichiarazione mediante la quale una persona manifesta, nella forma e secondo le modalità stabilite, l'intenzione di vincolare una merce al regime di transito e, in secondo luogo, indica il documento utilizzato come dichiarazione di transito, vale a dire gli «**esemplari del DAU o del DAT**» richiesti. Nei prossimi capitoli, l'espressione «dichiarazione di transito» è utilizzata nel suo primo significato, mentre per indicare il formulario prestabilito è utilizzato il termine «DAU» o «DAT».

CAPITOLO 3 — DICHIARAZIONE DI TRANSITO NORMALE

V.3.1. Introduzione

Il presente capitolo descrive la procedura di continuità operativa basata sull'uso del DAU o del DAT quale dichiarazione di transito su supporto cartaceo.

Il paragrafo V.3.2 riporta gli elementi teorici generali e la normativa relativi alle dichiarazioni di transito normale.

Il paragrafo V.3.3 descrive il regime di dichiarazione di transito normale a partire dal carico delle merci fino alla compilazione e firma della dichiarazione.

Il paragrafo V.3.4 tratta di situazioni specifiche relative alla procedura di dichiarazione di transito.

Il paragrafo V.3.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo V.3.6 è riservato alle indicazioni nazionali specifiche.

Il paragrafo V.3.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo V.3.8 contiene gli allegati del capitolo 3.

V.3.2. Elementi teorici generali e normativa

La dichiarazione di transito su supporto cartaceo è la dichiarazione della dogana che vincola le merci al regime di transito. Può essere presentata in una delle forme seguenti:

- un documento amministrativo unico (DAU); oppure
- un DAU stampato su carta normale dal sistema informatico dell'operatore; oppure
- un documento di accompagnamento transito (DAT) integrato, se necessario, dall'elenco degli articoli (EdA).

In tal caso il DAT non reca l'MRN.

Le fonti giuridiche per la dichiarazione di transito in forma di DAU e DAT sono le seguenti:

- convenzione DAU;
- appendice I, convenzione:
 - ✓ articolo 3, lettera c), punto v), e articolo 26;
- appendice III, convenzione:
 - ✓ titolo II, articoli 5 e 6;
 - ✓ allegati A3, A4, A5 e A6;
 - ✓ allegati B1, B4, B5 e B6;
- articolo 5, paragrafo 12 e articolo 6, paragrafo 3, lettera b), CDU;
- appendici B1-B6, C1, D1, F1 e F2, allegato 9, ADT;
- allegato 72-04, capi III e IV, AE.

V.3.3. Procedura di dichiarazione

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- dichiarazioni di transito su supporto cartaceo tramite i fogli supplementari DAS e DAS-BIS (paragrafo V.3.3.1);
- il formulario e l'uso delle distinte di carico (paragrafo V.3.3.2);
- le dichiarazioni di transito su supporto cartaceo tramite DAT (paragrafo V.3.3.3);
- le spedizioni miste (paragrafo V.3.3.4);
- la firma della dichiarazione di transito (paragrafo V.3.3.5).

V.3.3.1. Dichiarazioni di transito su supporto cartaceo

V.3.3.1.1. Formulare e compilazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo sul DAU

Il DAU si compone di esemplari numerati e si presenta come segue:

- sotto forma di pacchetti di esemplari composti da 8 pagine in cui gli esemplari sono numerati progressivamente (da esemplare 1 a esemplare 8); oppure
- sotto forma di pacchetti di esemplari composti da 4 pagine in cui gli esemplari sono numerati progressivamente (esemplari 1/6, 2/7, 3/8 e 4/5).

Il DAU può essere integrato, se necessario, da formulari complementari DAU BIS o da distinte di carico. I formulari DAU BIS sono numerati allo stesso modo dei normali pacchetti di esemplari:

- pacchetti di esemplari da 8 pagine contenenti gli esemplari da 1 BIS a 8 BIS;
- pacchetti di esemplari da 4 pagine contenenti gli esemplari 1/6 BIS, 2/7 BIS, 3/8 BIS e 4/5 BIS.

Per ulteriori informazioni sulle distinte di carico cfr. il paragrafo V.3.3.1.2.

Per la dichiarazione di transito cartacea sono necessari tre esemplari del DAU, cioè gli esemplari 1, 4 e 5:

- l'esemplare n. 1 è conservato dall'ufficio doganale di partenza dopo la registrazione della dichiarazione;
- l'esemplare n. 4 accompagna le merci fino all'ufficio doganale di destinazione, dove è poi conservato;
- l'esemplare n. 5 accompagna le merci fino all'ufficio doganale di destinazione, che lo rinvia nel paese di partenza dopo la conclusione del regime di transito.

Quando per la dichiarazione di transito cartacea si adoperano pacchetti di esemplari da 4 pagine, occorre utilizzare due pacchetti: gli esemplari n. 1 e 4 di un pacchetto e l'esemplare n. 5 dell'altro pacchetto. In ciascun pacchetto occorre indicare gli esemplari non utilizzati sbarrando sul margine i numeri corrispondenti; ad esempio, se sull'esemplare 1/6 il numero 6 è sbarrato, significa che si sta utilizzando l'esemplare n. 1.

*Appendice III,
titolo I, articoli 5
e 6, convenzione*

I formulari DAU utilizzati come dichiarazione di transito devono soddisfare le prescrizioni tecniche seguenti, salvo nel caso in cui la dichiarazione sia redatta tramite il sistema informatico dell'operatore economico.

*Allegato II,
convenzione DAU*

*Appendici B1-B6,
C1 e D1,
allegato 9, ADT*

La regola generale è che le dichiarazioni di transito su supporto cartaceo sono redatte sul DAU o in forma scritta manualmente (assicurandosi che siano compilate in modo leggibile, con inchiostro e in stampatello) o stampate da un sistema informatico dell'operatore economico. Tuttavia può essere consentita la stampa del DAU mediante sistemi informatici ufficiali o privati, se necessario su carta comune, purché siano rispettate alcune condizioni (per ulteriori dettagli cfr. l'allegato 9, appendice C1, ADT/appendice III, allegato B6, della convenzione).

*Appendice 3,
allegato II,
convenzione DAU*

La compilazione di una dichiarazione di transito su supporto cartaceo comporta il completamento di tutte le caselle obbligatorie degli esemplari del DAU; per altre caselle la compilazione è facoltativa.

*Allegato B6,
appendice III,
convenzione*

È necessario compilare solo il primo esemplare (esemplare superiore) del DAU. Poiché il documento da utilizzare deve essere autocopiante, i dati compariranno anche sugli altri esemplari.

*Appendice C1,
allegato 9, ADT*

Le dichiarazioni di transito devono essere redatte in una delle lingue ufficiali delle Parti contraenti accettata dalle autorità doganali dello Stato di partenza.

È importante che gli operatori compilino in modo corretto il DAU così da evitare ritardi all'ufficio doganale di partenza/destinazione (o all'ufficio doganale di transito).

L'ufficio doganale di partenza è tenuto a verificare che il DAU sia compilato in modo corretto e leggibile e che su di esso sia apposto con chiarezza il timbro dell'ufficio doganale di partenza.

DOGANA

Le caselle del DAU contrassegnate dalle lettere maiuscole B, C, D(/J), E(/J), F, G e I devono essere compilate dalle autorità doganali. Tuttavia la parte sinistra della casella I può essere utilizzata per annotazioni del destinatario autorizzato.

*Appendice 3,
allegato II,
convenzione DAU*

*Appendice C1,
allegato 9, ADT*

Non è consentito cancellare né sovrascrivere. Qualunque correzione deve essere effettuata depennando le indicazioni errate e aggiungendo, ove occorra, le indicazioni volute e deve essere siglata dall'autore. Le correzioni così effettuate devono essere convalidate dalle autorità doganali. Le autorità doganali possono, in alcuni casi, esigere la presentazione di una nuova dichiarazione.

*Articolo 173
CDU*

*Articolo 31,
appendice I,
convenzione*

Tuttavia non sono ammesse correzioni nel caso in cui le autorità competenti, dopo aver ricevuto la dichiarazione di transito, manifestino l'intenzione di esaminare le merci, abbiano constatato l'inesattezza delle indicazioni fornite o abbiano già svincolato le merci per il transito.

Il DAU può essere completato, eventualmente, da uno o più formulari complementari denominati formulari DAU-BIS.

I formulari DAU-BIS possono essere utilizzati nei casi seguenti:

*Appendice 3,
allegato I,
convenzione DAU*

*Appendice B3,
allegato 9, ADT*

- quando la dichiarazione di transito si riferisce a più di un articolo; oppure
- quando una spedizione comprende tanto merci T1 quanto merci T2 e T2F.

In questo caso i formulari DAU-BIS sono usati (come distinte di carico) per registrare i dettagli delle merci di ciascuna posizione doganale (T1, T2 o T2F). Il DAU deve inoltre contenere una sintesi dei formulari DAU-BIS utilizzati per le merci di ciascuna posizione doganale.

I formulari DAU-BIS fanno parte della dichiarazione di transito e devono soddisfare i medesimi requisiti tecnici.

Essi devono essere compilati seguendo le istruzioni relative alla compilazione del formulario DAU.

Nota: non è consentito l'uso contemporaneo di formulari DAU-BIS e di distinte di carico.

V.3.3.1.2. Formulario e compilazione delle distinte di carico

*Allegati B4 e B5,
appendice III,
convenzione*

Allegato 11 ADT

*Capi III e IV,
allegato 72-04, AE*

Le distinte di carico possono essere utilizzate come parte descrittiva del DAU con funzione di dichiarazione di transito.

L'uso di distinte di carico non pregiudica gli obblighi riguardanti la procedura di spedizione/esportazione o qualsiasi altra procedura nel paese di destinazione né gli obblighi relativi ai formulari utilizzati per tali formalità.

Soltanto il recto dei formulari può essere utilizzato come distinta di carico.

La distinta di carico deve essere emessa nello stesso numero di esemplari della dichiarazione di transito cui si riferisce.

OPERATORI COMMERCIALI

1. Ogni articolo inserito in una distinta di carico deve essere preceduto da un numero d'ordine.
2. Ogni articolo deve essere seguito, ove opportuno, da tutti i riferimenti richiesti dalla normativa, in particolare i riferimenti ai documenti, certificati e autorizzazioni presentati.
3. Sotto l'ultima voce deve essere tracciata una linea orizzontale e i rimanenti spazi inutilizzati devono essere sbarrati in modo da rendere impossibili aggiunte successive.
4. Quando le distinte di carico sono utilizzate per spedizioni che comprendono due o più tipi di merci, la casella 31 «Colli e designazione delle merci» del DAU non deve essere usata per riportare marche, numeri, quantità e natura dei colli o la designazione delle merci. Tale casella deve tuttavia riportare, come opportuno, un riferimento al numero d'ordine e al codice (T1, T2, T2F) delle distinte di carico allegate.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza deve apporre sulla distinta di carico il numero di registrazione. Tale numero sarà identico al numero di registrazione del DAU cui la distinta di carico si riferisce. Il numero è apposto a mezzo di un timbro recante il nome dell'ufficio doganale di partenza oppure a mano. Se apposto a mano, il numero deve essere accompagnato dal timbro dell'ufficio doganale di partenza. La firma del funzionario doganale è comunque facoltativa.

Le autorità competenti possono autorizzare i titolari del regime a utilizzare distinte di carico speciali che non rispettano i requisiti di cui sopra.

Tali distinte possono essere utilizzate unicamente:

- se sono stilate da imprese le cui scritture sono basate su un sistema di trattamento elettronico dei dati;
- se sono concepite e compilate in modo da poter essere utilizzate senza difficoltà dalle autorità competenti;
- se comprendono, per ogni articolo, le informazioni richieste nelle distinte di carico normale.

Quando a un unico DAU sono allegati due o più distinte di carico, ciascuna distinta di carico deve recare un numero d'ordine attribuito dal titolare del regime. Il numero totale delle distinte di carico allegati è riportato nella casella 4 «distinte di carico» del DAU.

V.3.3.1.3. Formulario e compilazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo nel DAT

Allegati A3, A4, A5 e A6, appendice III, convenzione Il formulario del documento di accompagnamento transito (DAT) può essere utilizzato come dichiarazione di transito su supporto cartaceo, integrato, se necessario, dall'elenco degli articoli (EdA).

Appendice F1 e F2, allegato 9, ADT Il DAT deve essere compilato o in forma scritta a mano (assicurandosi che sia compilato in modo leggibile, a penna e in stampatello), o stampato da un sistema informatico dell'operatore economico. Tutte le caselle obbligatorie della dichiarazione di transito devono essere compilate conformemente all'appendice III, allegato B6, convenzione/ allegato 9, appendice C1, ADT.

Quando il DAT è usato come dichiarazione di transito su supporto cartaceo, all'operazione di transito non è assegnato l'MRN. Al suo posto si utilizza il numero di riferimento nazionale per il regime di continuità operativa, che è inserito nell'angolo in alto a destra del DAT.

Se un'operazione di transito copre più di un articolo, è necessario allegare al DAT uno o più elenchi di articoli. L'EdA deve riportare lo stesso numero di riferimento della dichiarazione di transito riportato sul DAT a cui è allegato. L'EdA deve essere compilato conformemente all'appendice III, allegato A5, convenzione/allegato 9, appendice F2, ADT.

Un EdA può contenere diversi articoli (le caselle possono essere ingrandite in senso verticale). Il numero massimo di articoli per una dichiarazione di transito è 99.

V.3.3.1.4. Spedizioni miste

Articolo 28, appendice I, convenzione
Articolo 294 AE
Appendice D1,
Allegato 9, ADT
Allegato B AE Nel caso di spedizioni composte tanto da merci non unionali, che circolano vincolate al regime di transito T1, quanto da merci unionali, che circolano vincolate al regime di transito T2/T2F, comprese in un'unica dichiarazione di transito, al DAU sono allegati formulari DAU-BIS separati (cfr. il paragrafo V.3.3.2.2) oppure distinte di carico (cfr. il paragrafo V.3.3.2.3) separate. Il DAU riporta le informazioni comuni e una sintesi dei formulari DAU-BIS o delle distinte di carico utilizzati per le merci di diverse posizioni. Ciascun formulario DAU-BIS o

ciascuna distinta di carico contiene merci appartenenti alla medesima posizione doganale. Nella terza sottocasella della casella n. 1 del DAU figura il codice «T-»; il codice «T1bis», «T2bis» o «T2Fbis», a seconda dei casi, sarà apposto nella terza sottocasella della casella n. 1 «Dichiarazione» del modulo DAU-BIS.

Qualora sia utilizzato il DAT come dichiarazione di transito su supporto cartaceo, nella sottocasella destra della casella 1 si indica la sigla «T-» e per ciascun articolo dell'EdA si deve riportare il codice pertinente (T1, T2 o T2F) nella casella 1/3.

Se la spedizione non è mista, le caselle 31 (per la designazione delle merci) non utilizzate devono essere sbarrate per evitare che siano utilizzate successivamente.

In alternativa, è possibile redigere DAU o TAD separati (ad esempio: un DAU/TAD T1 per le merci non unionali e un DAU/TAD T2 o T2F per le merci unionali).

Nota: può accadere che merci unionali non vincolate al regime di transito (e che circolano all'interno del territorio doganale dell'Unione) siano trasportate sullo stesso mezzo di trasporto di merci vincolate al regime di transito. In tal caso la dichiarazione di transito copre esclusivamente le merci vincolate al regime di transito.

V.3.3.1.5. Firma della dichiarazione di transito

*Allegato II,
appendice I,
convenzione*

Allegato 72-04 AE

Con la firma della dichiarazione di transito, il titolare del regime si assume la responsabilità dell'esattezza delle informazioni fornite nella dichiarazione, dell'autenticità dei documenti presentati e del rispetto di tutti gli obblighi inerenti all'entrata delle merci vincolate al regime di transito.

OPERATORI COMMERCIALI

Il titolare del regime o il suo rappresentante devono firmare la dichiarazione di transito nella casella 50 del DAU o del DAT.

*Allegato II,
appendice I,
convenzione*

*Allegati B6 e B9,
appendice III,
convenzione*

Allegato 72-04 AE

Allo spedite autorizzato può essere consentito di non firmare le dichiarazioni di transito recanti il timbro speciale. Questa dispensa può essere concessa a condizione che lo spedite autorizzato abbia previamente presentato all'autorità doganale un impegno scritto con il quale riconosce di essere il titolare del regime per tutte le operazioni di transito effettuate sotto la copertura di dichiarazioni di transito recanti il loro timbro speciale.

La dichiarazione di transito non firmata deve recare, nella casella riservata alla firma del titolare del regime, la seguente dicitura: «Dispensa dalla firma — 99207».

Ulteriori informazioni su questa procedura, considerata una semplificazione del regime di transito normale, sono fornite nella parte VI.

V.3.4. Situazioni specifiche (promemoria)

V.3.4.1. Norme applicabili alle merci provviste di imballaggi

Maggiori informazioni figurano nella parte IV.I.5.1.

V.3.4.2. Merci al seguito dei viaggiatori

Maggiori informazioni figurano nella parte IV.I.5.2.

IV.3.4.3. Trasporto di merci unionali verso, da o attraverso un paese di transito comune

Maggiori informazioni figurano nella parte IV.I.5.3.

V.3.4.4. Duplicati

In caso di furto, perdita o distruzione di una dichiarazione di transito o di un documento T2L/T2LF, l'ufficio doganale che ha rilasciato il documento originale può rilasciare un duplicato.

La parte interessata che richiede il duplicato deve debitamente giustificare la richiesta e dichiarare per iscritto che restituirà l'originale se rinvenuto.

Anche gli speditori autorizzati e gli emittenti autorizzati a rilasciare tali documenti possono rilasciare un duplicato di dichiarazione di transito o di documenti T2L/T2LF, a condizione che:

- abbiano rilasciato il documento originale;
- abbiano presentato all'autorità competente una richiesta debitamente giustificata di autorizzazione a rilasciare un duplicato dell'originale; e
- l'autorità competente abbia accettato tale richiesta.

Le dogane dovrebbero valutare il rischio di abusi e indagare, in particolare, le richieste ricorrenti.

Il duplicato deve riportare in grassetto: i) la dicitura «DUPLICATO»; ii) il timbro dell'ufficio doganale, dello speditore autorizzato o dell'emittente autorizzato che ha rilasciato il duplicato; e iii) la firma della persona competente.

V.3.5. Eccezioni (promemoria)

V.3.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

V.3.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

IV.3.8. Allegati

V.4.1. Introduzione

Il paragrafo V.4.2 fornisce gli elementi teorici generali relativi alle formalità da espletare presso l'ufficio doganale di partenza nonché informazioni generali riguardo alle fonti giuridiche.

Il paragrafo V.4.3 descrive la procedura da applicare presso l'ufficio doganale di partenza.

Il paragrafo V.4.4 tratta di situazioni specifiche.

Il paragrafo V.4.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo V.4.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo V.4.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo V.4.8 contiene gli allegati del capitolo 4.

V.4.2. Elementi teorici generali e normativa

Il regime di transito ha inizio presso l'ufficio doganale di partenza con la presentazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo (sotto forma di DAU o DAT) e delle merci.

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articolo 26, appendice I, convenzione;
- articolo 6, paragrafo 3, lettera b), CDU;
- articolo 291 AE;
- allegato II, appendice I, convenzione;
- allegato 72-04 AE.

V.4.3. Descrizione della procedura presso l'ufficio doganale di partenza

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- la presentazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo (paragrafo V.4.3.1);
- la presentazione di una garanzia (paragrafo V.4.3.2);
- l'accettazione, la registrazione e il visto della dichiarazione di transito su supporto cartaceo (paragrafo V.4.3.3);
- la rettifica della dichiarazione di transito su supporto cartaceo (paragrafo V.4.3.4);

- l'annullamento della dichiarazione di transito su supporto cartaceo (paragrafo V.4.3.5);
- la verifica della dichiarazione di transito su supporto cartaceo (paragrafo V.4.3.6);
- l'itinerario (paragrafo V.4.3.7);
- il termine (paragrafo V.4.3.8);
- le misure di identificazione (paragrafo V.4.3.9);
- lo svincolo delle merci per il transito (paragrafo V.4.3.10).

V.4.3.1. Presentazione della dichiarazione di transito su supporto cartaceo

La dichiarazione di transito su supporto cartaceo e tutti i documenti di accompagnamento dovrebbero essere presentati insieme alle merci all'ufficio doganale di partenza nei giorni e negli orari di apertura. Tuttavia, su richiesta del titolare del regime, i documenti e le merci possono essere presentati in altri orari o in altri luoghi autorizzati dall'ufficio doganale di partenza.

OPERATORI COMMERCIALI

I documenti seguenti devono essere presentati all'ufficio doganale di partenza:

- gli esemplari n. 1, 4 e 5 del DAU debitamente compilati. Eventuali formulari DAU-BIS o distinte di carico devono essere allegati al DAU;
- due esemplari del DAU, corredati, se necessario, dall'EdA;
- una garanzia (ove richiesto: cfr. parte III);
- altri documenti necessari, ove richiesto.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza:

- controllerà che gli esemplari n. 1, 4 e 5 del DAU siano debitamente compilati e che i formulari DAU-BIS o le distinte di carico eventualmente utilizzati siano allegati al DAU;
- controllerà che due esemplari del DAT siano debitamente compilati e che gli elenchi degli articoli eventualmente utilizzati siano allegati al DAT;
- verificherà la validità e l'importo della garanzia;
- verificherà gli altri documenti necessari.

V.4.3.2. Presentazione di una garanzia

Articolo 9, appendice I, convenzione Per avviare una procedura di transito è necessaria una garanzia (tranne nei casi esenti per legge o per autorizzazione).

Articolo 89, paragrafo 2, CDU Ulteriori informazioni riguardo alle garanzie sono fornite nella parte III.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza è tenuto a verificare che:

- i dettagli relativi alla garanzia riportati nella casella 52 del DAU o del DAT coincidano con i documenti di garanzia presentati;
- l'importo della garanzia sia sufficiente;
- la garanzia sia valida in tutte le Parti contraenti interessate dall'operazione di transito;
- la garanzia sia a nome del titolare del regime indicato nella casella 50 del DAU o del DAT;
- la garanzia non sia scaduta (certificati TC31 e TC33 ancora validi);
- il periodo di validità di un anno dalla data di emissione non sia scaduto (validità del certificato TC32);
- la firma apposta sulla dichiarazione nella casella 50 del DAU o del DAT corrisponda alla firma apposta sul verso del certificato di garanzia globale TC31 o del certificato di esonero dalla garanzia TC33.

Si noti che i documenti di garanzia devono essere presentati in originale.

Per garanzie isolate sotto forma di certificati, il certificato di garanzia TC32 è trattenuto e allegato all'esemplare n. 1 del DAU o al primo esemplare del DAT.

Per una garanzia isolata a mezzo di fideiussione, la fideiussione è trattenuta e allegata all'esemplare n. 1 del DAU o al primo esemplare del DAT.

Per una garanzia globale o per l'esonero dalla garanzia, il certificato di garanzia originale (TC31 o TC33) è rinviato al dichiarante.

V.4.3.3. Accettazione e registrazione della dichiarazione di transito

Articoli 30 e 35, appendice I, convenzione L'ufficio doganale di partenza accetta la dichiarazione di transito a condizione che:

- Articoli 171-172 CDU*
- contenga tutte le informazioni necessarie per il regime di transito comune/unionale;
 - sia corredata di tutti i documenti richiesti;

Articolo 143 AD

- le merci di cui si tratta nella dichiarazione cui fa riferimento sono state presentate all'ufficio doganale negli orari di apertura ufficiali.

Non saranno accettati DAU o DAT apparentemente inesatti (o incompleti).

Il funzionario dell'ufficio doganale di partenza registrerà la dichiarazione di transito apponendo un numero di registrazione nella casella C «Ufficio di partenza» del DAU o del DAT e inserendo nella casella D(/J) «Controllo dell'ufficio di partenza» del DAU o del DAT i dettagli relativi alle ispezioni effettuate, ai sigilli apposti e al termine concesso per la presentazione a destinazione; a ciò aggiungerà la propria firma e il timbro.

Il sistema di registrazione utilizzato nei casi in cui si ricorre alla procedura di continuità operativa deve essere diverso dal sistema NCTS.

L'ufficio doganale di partenza deve essere competente per le operazioni di transito e il tipo di traffico in questione. Per un elenco degli uffici doganali competenti per le operazioni di transito comune si rimanda a:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm

V.4.3.4. Rettifica della dichiarazione di transito

*Articolo 31,
appendice I,
convenzione*

Articolo 173 CDU

Il titolare del regime può chiedere il permesso di rettificare la dichiarazione di transito dopo l'accettazione di quest'ultima da parte delle autorità doganali. La rettifica non può avere l'effetto di includere nella dichiarazione di transito merci diverse da quelle già dichiarate.

Le rettifiche devono essere effettuate depennando le indicazioni erronee e aggiungendo, ove occorra, le indicazioni volute e devono essere siglate dal dichiarante. Le rettifiche devono essere viste dalle autorità doganali. Le autorità doganali possono, all'occorrenza, esigere la presentazione di una nuova dichiarazione. Non è consentito cancellare né sovrascrivere.

Non sono ammesse rettifiche nel caso in cui le autorità competenti, dopo aver ricevuto la dichiarazione di transito, abbiano comunicato di volere procedere all'esame delle merci, abbiano constatato l'inesattezza delle indicazioni fornite o abbiano già svincolato le merci per il transito, eccetto nei casi contemplati dall'articolo 173, paragrafo 3, CDU.

Se la dichiarazione di transito è stata pre-presentata e non è ancora accettata, non può essere modificata.

V.4.3.5. Annullamento della dichiarazione di transito

*Articolo 32,
appendice I,
convenzione*

Una dichiarazione di transito può essere annullata dall'ufficio doganale di partenza sulla base della richiesta effettuata dal dichiarante solo prima che le merci siano svincolate per il transito. Il dichiarante sarà successivamente informato dall'ufficio doganale di partenza circa il risultato della sua richiesta.

*Articolo 174
CDU*

Articolo 148 AD

Tuttavia se l'ufficio doganale di partenza ha informato il dichiarante che intende procedere all'esame delle merci, la richiesta di annullamento non è accettata prima dello svolgimento di tale esame.

La dichiarazione di transito non può essere annullata dopo che le merci sono state svincolate per il transito, ad eccezione dei casi seguenti:

- se merci unionali sono state erroneamente dichiarate per un regime doganale applicabile a merci non unionali e la loro posizione doganale di merci unionali è stata successivamente dimostrata mediante un documento T2L, T2LF o un manifesto doganale delle merci in dogana;
- se le merci sono state erroneamente dichiarate in più dichiarazioni doganali.

In caso di procedura di continuità operativa per il transito, è importante accertarsi che le dichiarazioni inserite nell'NCTS, ma non ulteriormente elaborate a causa di un guasto del sistema, siano annullate.

L'operatore economico ha l'obbligo di informare le autorità competenti ogniqualvolta ricorre alla procedura di continuità operativa per una dichiarazione già registrata nel sistema.

Le autorità doganali possono, all'occorrenza, esigere la presentazione di una nuova dichiarazione. In tal caso, la dichiarazione precedente è annullata e quella nuova è presentata.

V.4.3.6. Verifica della dichiarazione di transito e controllo delle merci

*Articolo 35,
appendice I,
convenzione*

Dopo aver accettato la dichiarazione, l'ufficio doganale di partenza, allo scopo di appurare l'esattezza delle indicazioni figuranti in una

Articolo 188 CDU

dichiarazione di transito, può effettuare i controlli seguenti sulla base di un'analisi del rischio o a campione:

*Articoli 238 e 239
AE*

- esame della dichiarazione e dei documenti di accompagnamento;
- richiesta al dichiarante di fornire altri documenti;
- esame delle merci e prelievo di campioni per l'analisi o per un controllo approfondito delle merci.

Le merci sono esaminate nei luoghi designati dall'ufficio doganale di partenza e negli orari previsti a tal fine. Il titolare del regime sarà informato circa il luogo e l'orario. Tuttavia le autorità doganali possono, su richiesta del titolare del regime, chiedere di esaminare le merci in luoghi diversi al di fuori degli orari di apertura ufficiali.

Se dal controllo emergono discrepanze minori, l'ufficio doganale di partenza lo comunica al titolare del regime. Al fine di sanare tali discrepanze, l'ufficio doganale di partenza apporterà modifiche minori (d'accordo con il titolare del regime) alla dichiarazione, in modo che le merci possano essere svincolate per il transito.

Se dal controllo emergono discrepanze minori, l'ufficio doganale di partenza comunica al titolare del regime che non si sta procedendo allo svincolo delle merci.

Il codice seguente sui risultati del controllo deve essere registrato dall'ufficio doganale di partenza o da uno spedite autorizzato sul DAU o sul DAT:

- «A1» (conforme): se le merci sono svincolate per il transito dopo il controllo fisico (totale o parziale) e non sono state riscontrate irregolarità;
- «A2» (ritenuto conforme): se le merci sono svincolate per il transito dopo un controllo documentale (senza un controllo fisico) e non sono state riscontrate discrepanze, o senza alcun controllo;
- «A3» (procedura semplificata): se le merci sono svincolate per il transito da uno spedite autorizzato.

V.4.3.7. Itinerario per la circolazione delle merci

*Articolo 33,
appendice I,
convenzione*

Di norma, le merci vincolate al regime del transito devono essere inoltrate all'ufficio di destinazione secondo un itinerario economicamente giustificato.

Articolo 298 AE

Tuttavia qualora l'ufficio doganale di partenza o il titolare del regime lo ritengano necessario, l'ufficio doganale prescriverà un itinerario

per la circolazione delle merci in regime di transito tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del regime.

In caso di itinerario vincolante, l'ufficio doganale di partenza deve inserire nella casella 44 del DAU o del DAT almeno l'indicazione degli Stati membri o delle altre Parti contraenti (dei paesi di transito comune) i cui territori sono attraversati dal regime di transito.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza, tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del regime, fisserà un itinerario vincolante:

- inserendo nella casella 44 del DAU o del DAT la dicitura «itinerario vincolante» seguita da dettagli relativi ai paesi da attraversare (l'indicazione dei codici dei paesi è sufficiente).

Nota 1: per l'Unione devono essere indicati i codici relativi agli Stati membri interessati.

Nota 2: devono essere indicati i codici di tutti i paesi terzi inclusi nell'itinerario vincolante.

*Articolo 44,
appendice I,
convenzione*

Articolo 305 AE

Allegato 72-04 AE

L'itinerario vincolante può essere modificato nel corso dell'operazione di transito. In tal caso, il vettore è tenuto a inserire le dovute annotazioni nella casella 56 degli esemplari n. 4 e 5 del DAU o in un secondo esemplare del DAT e, senza indebito ritardo dopo la modifica dell'itinerario, è tenuto a presentare tali esemplari insieme alle merci alle autorità doganali più vicine del paese sul cui territorio si trova il mezzo di trasporto. Le autorità competenti valuteranno allora se l'operazione di transito possa continuare, adotteranno tutte le misure eventualmente necessarie e visteranno gli esemplari n. 4 e 5 del DAU o il secondo esemplare del DAT nella casella G.

Ulteriori dettagli sulle procedure da seguire in caso di imprevisti che si verifichino durante il trasporto sono riportati nel paragrafo V.5.3.1.

V.4.3.8. Termine per la presentazione delle merci

*Articolo 34 e
articolo 45,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'ufficio doganale di partenza fisserà il termine entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 297 e
articolo 306,
paragrafo 3, AE*

Il termine fissato dall'ufficio doganale per la presentazione a destinazione è vincolante per le autorità competenti dei paesi

attraversati dalle merci durante l'operazione di transito e non può essere da queste modificato.

Se le merci sono presentate presso l'ufficio doganale di destinazione dopo la scadenza del termine fissato dall'ufficio doganale di partenza, si considera che il titolare del regime abbia rispettato il termine se egli stesso o il trasportatore è in grado di dimostrare, con soddisfazione dell'ufficio doganale di destinazione, che il ritardo non gli è imputabile.

DOGANA

Nel fissare il termine per la presentazione a destinazione, l'ufficio doganale di partenza tiene conto:

- del mezzo di trasporto da utilizzare;
- dell'itinerario;
- della normativa in materia di trasporti o delle altre normative che potrebbero avere un impatto sulla fissazione di un termine (ad esempio: normativa sociale o ambientale che incide sulle modalità di trasporto, le norme sui trasporti che riguardano gli orari di lavoro e i periodi di riposo obbligatorio per gli autisti);
- di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del regime.

Nella casella D(/J) del DAU o del DAT, l'ufficio doganale di partenza indicherà il termine stabilito (secondo il formato GG-MM-AA) e/o convaliderà, se lo ritiene accettabile, il termine indicato dal titolare del regime. Entro tale data le merci, la dichiarazione di transito e gli eventuali documenti di accompagnamento devono essere presentati all'ufficio doganale di destinazione.

V.4.3.9. Mezzi di identificazione

Il presente paragrafo è suddiviso come segue:

- introduzione (paragrafo V.4.3.9.1.);
- metodi di sigillatura (paragrafo V.4.3.9.2);
- caratteristiche dei sigilli (paragrafo V.4.3.9.3);
- utilizzo di sigilli di modello speciale (paragrafo V.4.3.9.4).

V.4.3.9.1. Introduzione

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione*

È molto importante che sia garantita la possibilità di identificare le merci che circolano vincolate al regime del transito. Di norma, l'identificazione di tali merci è garantita mediante la sigillatura.

*Articoli 36-39,
appendice I,
convenzione*

Tutti i documenti utilizzati per l'identificazione delle merci devono essere allegati al DAU o al DAT e devono recare timbri che ne rendano impossibile la sostituzione.

Articolo 192 CDU

Articolo 299 AE

*Articolo 39,
appendice I,
convenzione*

Tuttavia l'ufficio doganale di partenza può dispensare dalla sigillatura quando la descrizione delle merci nella dichiarazione o nei documenti integrativi è sufficientemente precisa da permetterne una facile identificazione e ne descrive la qualità, la natura e le caratteristiche speciali (laddove sono indicati, ad esempio, numeri di motore e di telaio nel caso di trasporto di autoveicoli vincolati al regime del transito o i numeri d'ordine delle merci). Tale descrizione deve essere riportata nella casella 31 del DAU o del DAT.

Articolo 302 AE

In deroga, non sono necessari i sigilli (a meno che l'ufficio doganale di partenza non decida altrimenti) se:

- le merci sono trasportate per via aerea e a ciascuna spedizione è apposta un'etichetta recante il numero della relativa lettera di vettura aerea, o la spedizione costituisce un'unità di carico su cui è indicato il numero della relativa lettera di vettura aerea;
- le merci sono trasportate per ferrovia e sono applicate misure di identificazione a cura delle aziende ferroviarie.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza, apposti i sigilli, indicherà nella casella D(/J) del DAU o del DAT, sotto la voce «sigilli apposti», il numero in cifre e le marche di identificazione dei sigilli apposti.

Quando per l'identificazione non sono necessari sigilli, l'ufficio doganale di partenza apporrà nella casella D (/J) del DAU o del DAT, sotto la voce «sigilli apposti», la menzione «DISPENSA - 99201».

Nell'allegato V.4.8.1 sono riportate tutte le versioni linguistiche della menzione «dispensa».

Se su uno stesso mezzo di trasporto sono trasportate merci non vincolate al regime di transito insieme a merci vincolate al regime di transito, di norma al veicolo non saranno apposti sigilli se

l'identificazione delle merci è garantita dalla sigillatura dei singoli colli o da una descrizione esatta delle merci.

Nota: le merci devono essere chiaramente separate ed etichettate affinché sia agevole identificare quelle che sono vincolate al regime di transito e quelle che non lo sono.

*Articolo 38,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

Qualora non sia possibile garantire l'identificazione della spedizione mediante sigillatura o descrizione precisa delle merci, l'ufficio doganale di partenza non consentirà che le merci siano vincolate al regime del transito.

*Articolo 301,
paragrafo 5, AE*

I sigilli non possono essere rotti senza l'approvazione delle autorità doganali competenti.

Quando un veicolo o un container è stato sigillato nell'ufficio doganale di partenza e trasporta merci destinate a diversi uffici di destinazione che sono oggetto di dichiarazioni di transito in cui lo scarico ha luogo in fasi successive in più uffici di destinazione situati in diversi paesi, le autorità doganali degli uffici di destinazione intermedi, che hanno rotto i sigilli per permettere lo scarico parziale delle merci, devono apporre nuovi sigilli facendone menzione nella casella F degli esemplari n. 4 e 5 del DAU o su due esemplari del DAT.

In tal caso, le autorità doganali provvederanno opportunamente a riapporre un sigillo doganale con caratteristiche di sicurezza almeno equivalenti.

V.4.3.9.2. Metodi di sigillatura

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione*

La sigillatura per volume può essere effettuata solo su mezzi di trasporto idonei alla sigillatura.

La sigillatura può essere effettuata in due modi:

Articolo 299 AE

- sigillando il vano contenente le merci, quando il mezzo di trasporto o il container sono stati riconosciuti idonei alla sigillatura da parte dell'ufficio doganale di partenza;
- sigillando ciascun singolo collo, negli altri casi.

La sigillatura per volume può essere effettuata solo su mezzi di trasporto idonei alla sigillatura.

DOGANA

L'ufficio doganale di partenza ritiene idonei alla sigillatura i mezzi di trasporto se:

- il mezzo di trasporto o il container consente un'apposizione semplice ed efficace dei sigilli;
- il mezzo di trasporto o il container non presenta vani idonei all'occultamento di merci;
- gli spazi riservati al carico sono facilmente accessibili per l'ispezione delle autorità competenti. *(Articolo 11 della convenzione/articolo 300 AE)*

Nota: i mezzi di trasporto o i container sono ritenuti idonei alla sigillatura se sono approvati per il trasporto di merci sotto sigillo doganale, conformemente a un accordo internazionale cui hanno acceduto le Parti contraenti (per esempio la convenzione doganale del 14 dicembre 1975 relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR).

V.4.3.9.3. Caratteristiche dei sigilli

Tutti i sigilli utilizzati quali mezzi di identificazione devono presentare determinate caratteristiche e specifiche tecniche.

*Articolo 38,
appendice I,
convenzione*

Articolo 301 AE

I sigilli devono presentare le caratteristiche essenziali seguenti:

- rimanere intatti e solidamente fissati nelle normali condizioni d'uso;
- essere facilmente verificabili e riconoscibili;
- essere fabbricati in modo che qualsiasi violazione, tentativo di violazione o rimozione lasci tracce visibili a occhio nudo;
- non essere riutilizzabili o, per i sigilli ad uso multiplo, permettere ad ogni loro riapposizione di essere chiaramente identificati con una marca d'identificazione unica;
- essere muniti di singoli identificatori permanenti, facilmente leggibili e numerati in maniera unica.

I sigilli devono inoltre essere conformi alle specifiche tecniche seguenti:

- la forma e le dimensioni dei sigilli possono variare in funzione del metodo di sigillatura utilizzato, ma le dimensioni devono essere tali da garantire che le marche di identificazione siano facilmente leggibili;
- le marche di identificazione dei sigilli devono essere non falsificabili e difficilmente riproducibili;

- il materiale utilizzato deve essere tale da evitare rotture accidentali e impedire la falsificazione o la riutilizzazione senza tracce.

Sono considerati conformi alle prescrizioni di cui sopra i sigilli certificati da un organismo competente in conformità della norma internazionale ISO 17712:2013 «Container per il trasporto di merci — Sigilli meccanici».

Per i trasporti effettuati in container devono essere utilizzati, nella misura del possibile, sigilli con caratteristiche di alta sicurezza.

Il sigillo doganale deve recare le indicazioni seguenti:

- il termine «Dogana» in una delle lingue ufficiali dell'Unione o del paese di transito comune o un'abbreviazione corrispondente;
- un codice di paese, sotto forma di codice ISO-alfa-2 del paese, che identifichi il paese in cui il sigillo è stato apposto.

Inoltre le Parti contraenti possono di comune accordo decidere di utilizzare caratteristiche di sicurezza e tecnologie comuni.

Ciascun paese deve informare la Commissione circa i tipi di sigillo doganale di cui fa uso. La Commissione deve trasmettere tali informazioni a tutti i paesi.

V.4.3.9.4. Utilizzo di sigilli di modello speciale

*Articoli 81-83,
appendice I,
convenzione*

Per poter utilizzare sigilli di modello speciale, il titolare del regime deve essere autorizzato dalle autorità competenti.

*Articoli 317-318
AE*

L'uso di sigilli di modello speciale costituisce una semplificazione soggetta a determinate condizioni (per ulteriori dettagli cfr. il paragrafo VI.3.3.).

In caso di utilizzo di sigilli di modello speciale, il titolare del regime deve indicare nella casella D(/J) del DAU o del DAT, sotto la voce «sigilli apposti», la marca, il tipo e il numero dei sigilli apposti. I sigilli devono essere apposti prima dello svincolo delle merci.

V.4.3.10. Svincolo delle merci

*Articolo 40,
appendice I,
convenzione*

Le merci saranno svincolate e la data dello svincolo sarà indicata nella casella D(/J) degli esemplari del DAU e del DAT dopo l'espletamento di tutte le formalità presso l'ufficio doganale di partenza. «Espletamento di tutte le formalità» significa:

Articolo 303 AE

- la corretta compilazione degli opportuni esemplari del DAU o del DAT;
- il completamento di eventuali controlli;
- la presentazione della garanzia, ove richiesto (cfr. parte III);
- la fissazione del termine;
- la definizione di un itinerario vincolante, ove richiesto;
- l'accettazione e la registrazione della dichiarazione;
- il controllo della dichiarazione; e
- l'apposizione di sigilli, ove necessario.

DOGANÀ

Se tutte le formalità sono state espletate:

- l'ufficio doganale di partenza indicherà il codice del risultato del controllo nella casella D(/J) dell'esemplare 1 del DAU o del DAT;
- «A1» (conforme): se le merci sono svincolate per il transito dopo il controllo fisico (totale o parziale) e non sono state riscontrate discrepanze;
- «A2» (ritenuto conforme): se le merci sono svincolate per il transito dopo un controllo documentale (senza un controllo fisico) e non sono state riscontrate discrepanze, o senza aver eseguito alcun controllo;
- lo spedite autorizzato inserirà il codice «A3» (procedura semplificata) nei casi in cui le merci siano svincolate per il transito;
- sia l'ufficio doganale di partenza sia lo spedite autorizzato si devono accertare che le menzioni inserite nella casella D(/J) siano autentiche dalla firma del funzionario doganale/dello spedite autorizzato e rechino una chiara impronta del timbro e la data;
- sia l'ufficio doganale di partenza sia lo spedite autorizzato apporranno il timbro di continuità operativa (dimensioni: 26 × 59 mm) sugli esemplari della dichiarazione di transito nella casella A del DAU o del DAT.

Nell'allegato V.1.8.1 è riportato il «timbro della procedura di continuità operativa» in tutte le versioni linguistiche.

OPERATORI COMMERCIALI — Nota Bene

L'operatore commerciale deve informare le autorità doganali che la dichiarazione è stata inserita nell'NCTS, ma che, prima dello svincolo delle merci, è stata avviata la procedura di continuità operativa.

DOGANÀ — Nota Bene

L'ufficio doganale di partenza deve annullare le dichiarazioni che sono state inserite nell'NCTS ma che non sono state ulteriormente elaborate a causa di un guasto del sistema.

*Articolo 40,
appendice I,
convenzione*

Articolo 303 AE

L'esemplare 1 del DAU e il primo esemplare del DAT rimangono presso l'ufficio doganale di partenza. Le merci vincolate al regime di transito sono inoltrate all'ufficio doganale di destinazione accompagnate dagli esemplari n. 4 e 5 del DAU o da un secondo esemplare del DAT.

V.4.4. Situazioni specifiche (promemoria)

Nei casi particolari in cui un gran numero di articoli diversi in piccole quantità (ad esempio l'approvvigionamento di navi o gli oggetti domestici nei traslochi internazionali), spediti allo stesso destinatario finale, devono essere vincolati al regime di transito unionale/comune, una descrizione generica delle merci dovrebbe essere sufficiente per evitare i costi aggiuntivi da sostenere per inserire le specifiche nella dichiarazione di transito. Un accordo di questo tipo sarà soggetto a un'ulteriore condizione; la spedizione deve infatti essere accompagnata da una descrizione completa e dettagliata delle merci messa a disposizione ai fini doganali.

In ogni caso, è necessario verificare previamente che tutte le merci necessitino effettivamente di essere vincolate a un regime di transito unionale/comune.

V.4.5. Eccezioni (promemoria)

V.4.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

V.4.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

V.4.8. Allegati

V.4.8.1. Menzione «dispensa»

BG	Освободено
CS	Osvobození
DA	Fritaget
DE	Befreiung
EE	Loobumine
EL	Απαλλαγή
ES	Dispensa
FR	Dispense
HR	Oslobodeno
IT	Dispensa
LV	Atbrīvojums
LT	Leista neplombuoti
HU	Mentesség
MK	ИЗЕМАЊЕ
MT	Tneħħija
NL	Vrijstelling
PL	Zwolnienie
PT	Dispensa
RO	Dispensă
RS	Ослобођено
SI	Opustitev
SK	Oslobodenie
FI	Vapautettu
SV	Befrielse
EN	Waiver
IS	Undanþegið
NO	Fritak
TR	Vazgeçme

V.4.8.2. Menzione «conforme»

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

CAPITOLO 5 – FORMALITÀ E IMPREVISTI DURANTE LA CIRCOLAZIONE DI MERCI NELL'AMBITO DI UN'OPERAZIONE DI TRANSITO COMUNE/UNIONALE

V.5.1. Introduzione

Il presente capitolo tratta delle formalità da espletare e degli imprevisti che si possono verificare durante il trasporto di merci in transito nell'ambito della procedura di continuità operativa.

Il paragrafo V.5.2 riporta gli elementi teorici generali e la normativa.

Il paragrafo V.5.3 descrive le formalità da espletare in caso di imprevisti che si verificano durante il trasporto di merci e le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito.

Il paragrafo V.5.4 tratta di situazioni specifiche.

Il paragrafo V.5.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo V.5.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo V.5.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo V.5.8 contiene gli allegati del capitolo 5.

V.5.2. Elementi teorici generali e normativa

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articoli 43 e 44, appendice I, convenzione;
- allegato B6, titolo II, punto II, appendice III, convenzione;
- articoli 304 e 305 AE;
- appendice C1 ed F1, allegato 9, ADT.

V.5.3. Formalità da espletare in caso di imprevisti e formalità da espletare presso l'ufficio di transito

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- le formalità da espletare nel caso in cui si verificano imprevisti durante il trasporto di merci nell'ambito di un'operazione di transito comune/unionale (paragrafo V.5.3.1);
- le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito (paragrafo V.5.3.2).

V.5.3.1. Formalità da espletare nel caso di imprevisti che si verificano durante il trasporto

Gli esempi più frequenti di imprevisti che possono verificarsi durante il trasporto di merci nell'ambito di un'operazione di transito comune/unionale sono:

- impossibilità di seguire l'itinerario a causa di circostanze che sfuggono al controllo del vettore;
- rottura o manomissione accidentali dei sigilli per cause indipendenti dalla volontà del vettore;
- trasferimento delle merci da un mezzo di trasporto a un altro;
- situazione di pericolo imminente che renda necessario l'immediato scarico, parziale o totale, del mezzo di trasporto;
- incidente che può condizionare la capacità del titolare del regime o del trasportatore di adempiere ai propri obblighi;
- modifica di uno degli elementi che costituiscono un mezzo di trasporto unico (ad esempio ritiro di un vagone).

*Articolo 44,
appendice I,
convenzione*

Articolo 305 AE

In tutti questi casi, il vettore deve informare immediatamente l'ufficio doganale competente più vicino del paese nel cui territorio si trova il mezzo di trasporto. È inoltre tenuto a compilare opportunamente, senza indebito ritardo dopo l'imprevisto, la casella 56 del DAU o del DAT e a presentare le merci e il DAU o il DAT a detto ufficio doganale. Le autorità competenti dell'ufficio doganale di cui sopra decideranno se l'operazione di transito in questione possa proseguire o meno. Se l'operazione può proseguire, l'ufficio competente vista il DAU o il DAT nella casella G, specificando i provvedimenti adottati.

In caso di rottura dei sigilli per una causa indipendente dalla volontà del vettore, l'autorità competente esaminerà le merci e il veicolo. Se il proseguimento dell'operazione di transito è autorizzato, devono essere apposti nuovi sigilli e il DAU o il DAT devono essere opportunamente vistati.

Il trasbordo delle merci da un mezzo di trasporto a un altro può essere effettuato solo con il permesso e sotto la supervisione delle autorità competenti del luogo in cui si intende effettuarlo. In questo caso il vettore deve compilare la casella 55 «Trasbordi» del DAU o del DAT. Ciò può essere fatto a mano, a penna e in stampatello, ma deve essere fatto in modo leggibile. Se del caso, le autorità doganali vistano la casella F del DAU o del DAT. Se sono già stati effettuati due trasbordi e la casella F è pertanto già completa, il vettore deve inserire le informazioni necessarie nella casella 56 del DAU o del DAT.

Tuttavia, qualora le merci siano trasferite da un mezzo di trasporto sprovvisto di sigilli, nonostante i dati inseriti dal vettore, non è necessario che le merci e il DAU o il DAT siano presentati all'ufficio doganale più vicino, né è apposto alcun visto doganale.

Qualora uno o più elementi che costituiscono un mezzo di trasporto unico siano modificati, le merci e il mezzo di trasporto possono non essere presentati all'ufficio doganale più vicino, né è necessario il visto di tale ufficio nei casi seguenti:

- se una o più carrozze o vagoni ferroviari sono ritirati da un gruppo di carrozze o di vagoni ferroviari a causa di problemi tecnici. In tal caso, il vettore può, dopo aver inserito le opportune annotazioni sul DAU o sul DAT, proseguire l'operazione di transito;
- se durante il trasporto è cambiata solo la motrice di un veicolo stradale e non i suoi rimorchi o semirimorchi (senza che vi siano manipolazioni o trasbordi di merci), il vettore inserisce il numero di immatricolazione e la nazionalità della nuova unità motrice nella casella 56 del DAU o del DAT e l'operazione di transito può proseguire.

In tutti i casi sopra descritti le informazioni relative all'evento, comprese quelle relative ai nuovi sigilli, sono indicate con il visto dell'autorità competente nella casella della sezione F del DAU o del DAT.

Qualunque frazionamento di una spedizione deve essere effettuato sotto il controllo dell'autorità doganale e rende obbligatoria la conclusione del regime di transito. Per ciascuna frazione del carico deve essere predisposta una nuova dichiarazione di transito.

V.5.3.2. Formalità presso l'ufficio doganale di transito

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- l'ufficio doganale di transito (paragrafo IV.5.3.2.1);
- le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di transito (paragrafo V.5.3.2.2);
- il cambio di ufficio doganale di transito (paragrafo V.5.3.2.3);
- i provvedimenti in caso di irregolarità (paragrafo V.5.3.2.4).

V.5.3.2.1. Ufficio doganale di transito

*Articolo 3,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

L'ufficio doganale di transito è un ufficio doganale situato in un punto di entrata o di uscita. Nella tabella seguente sono presentate le diverse possibilità per il transito comune e unionale.

*Articolo 1,
paragrafo 13, AE*

	Transito comune	Transito unionale
Punto di entrata	- nel territorio di una Parte contraente.	- nel territorio doganale dell'Unione quando le merci hanno attraversato il territorio di un paese terzo durante un'operazione di transito.
Punto di uscita	- dal territorio di una Parte contraente quando una spedizione lascia il territorio doganale di tale Parte contraente nel corso di un'operazione di transito attraverso una frontiera posta tra la Parte contraente in questione e un paese terzo.	- dal territorio doganale dell'Unione quando una spedizione lascia detto territorio nel corso di un'operazione di transito attraverso una frontiera posta tra uno Stato membro e un paese terzo diverso da un paese di transito comune.

Per facilitare la circolazione delle merci unionali fra le diverse parti del territorio doganale dell'Unione quando devono attraversare il territorio di un paese terzo diverso da un paese di transito comune, gli Stati membri devono impegnarsi a realizzare, ove le circostanze locali lo consentano, corsie speciali a fianco degli uffici doganali situati alla

frontiera esterna dell'Unione riservate al controllo delle merci unionali che circolano accompagnate da una dichiarazione doganale rilasciata in un altro Stato membro.

Il controllo di tali merci sarà limitato all'esame della prova della posizione doganale di merci unionali e, se necessario, della conclusione dell'operazione di trasporto, purché le circostanze di tale operazione non richiedano un esame più approfondito.

Qualora dall'esame di cui sopra non emergano irregolarità, le merci saranno autorizzate a proseguire verso la loro destinazione.

V.5.3.2.2. Formalità presso l'ufficio doganale di transito

*Articolo 43,
appendice I,
convenzione*

Il DAU o il DAT è presentato, insieme alle merci, ad ogni ufficio doganale di transito. L'ufficio o gli uffici doganali di transito possono ispezionare le merci se lo reputano necessario.

Articolo 304 AE

Il vettore deve presentare ad ogni ufficio doganale di transito, che lo conserva, un avviso di passaggio. In luogo dell'avviso di passaggio, l'ufficio doganale di transito può accettare e conservare una fotocopia dell'esemplare 4 del DAU o una fotocopia del secondo esemplare del DAT.

*Allegato B8,
appendice III,
convenzione*

Quando il trasporto delle merci è effettuato attraverso un ufficio doganale diverso da quello dichiarato, l'ufficio doganale di transito effettivo deve informarne l'ufficio doganale di partenza.

*Capo V, allegato
72-04, AE*

L'ufficio o gli uffici doganali di transito possono ispezionare le merci se lo reputano necessario.

Per il modello dell'avviso di passaggio (TC10) cfr. l'allegato B8, appendice III, convenzione/il capo V, allegato 72-04, AE.

DOGANA

L'ufficio doganale di transito:

- verifica il timbro della procedura di continuità operativa sul DAU o sul DAT;
- verifica il timbro dell'ufficio doganale di partenza o, in caso di procedura semplificata, il timbro dello spedite autorizzato sul DAU o sul DAT;
- conserva un avviso di passaggio o un documento di valore equivalente;

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">– esegue le operazioni necessarie; e– appone il timbro dell'ufficio doganale sul DAU o sul DAT. |
|--|

V.5.3.2.3. Provvedimenti in caso di irregolarità gravi

Se presso un ufficio doganale di transito sono riscontrate irregolarità gravi in un'operazione di transito, le autorità competenti dell'ufficio in questione devono concludere il regime di transito e avviare le opportune indagini.

V.5.4. Situazioni specifiche (promemoria)

V.5.5. Eccezioni (promemoria)

V.5.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

V.5.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

V.5.8. Allegati

CAPITOLO 6 — FORMALITÀ DA ESPLETARE PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DI DESTINAZIONE

V.6.1. Introduzione

Il capitolo 6 descrive le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione.

Il paragrafo V.6.2 riporta gli elementi teorici generali e la normativa.

Il paragrafo V.6.3 descrive le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione, comprese la conclusione e il controllo del regime.

Il paragrafo V.6.4 tratta di situazioni specifiche.

Il paragrafo V.6.5 verte sulle eccezioni alle norme generali.

Il paragrafo V.6.6 è riservato alle norme nazionali specifiche.

Il paragrafo V.6.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo V.6.8 contiene gli allegati del capitolo 6.

V.6.2. Elementi teorici generali e normativa

Al termine dell'operazione di transito, le merci, insieme al DAU o al DAT e alle informazioni richieste dall'ufficio doganale di destinazione, devono essere presentate alle autorità doganali di detto ufficio. Ciò rappresenta la conclusione del movimento di transito.

L'ufficio doganale di destinazione controlla le merci sulla base delle informazioni contenute nel DAU o nel DAT, registra i risultati dell'ispezione sul DAU o sul DAT e rinvia il documento all'ufficio doganale di partenza.

In assenza di irregolarità, l'ufficio doganale di partenza appura il regime di transito dopo aver ricevuto il risultato del controllo in versione cartacea.

In caso di irregolarità, si rendono necessarie ulteriori misure.

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- articoli 8, 45, 46, 48 e 51, appendice I, convenzione;
- allegato II, appendice I, convenzione;
- allegato B10, appendice III, convenzione;

- articolo 215 e articolo 233, paragrafi 1, 2 e 3, CDU;
- articoli 306, 308, 310 e 312 AE;
- allegati 72-03 e 72-04 AE.

V.6.3. Formalità da espletare presso l'ufficio doganale di destinazione

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- la presentazione delle merci e dei documenti all'ufficio doganale di destinazione (paragrafo V.6.3.1);
- il controllo della conclusione del regime (paragrafo V.6.3.2).

Il presente paragrafo descrive una situazione priva di irregolarità. Le operazioni da effettuare in caso di irregolarità sono descritte al paragrafo V.6.4.4.

Nota: **la conclusione** del regime di transito che ha luogo presso l'ufficio doganale di destinazione non equivale all'**appuramento** del regime di transito. Spetta all'ufficio doganale di partenza, sulla base delle informazioni fornite dall'ufficio doganale di destinazione, decidere se il regime di transito può essere appurato o meno.

V.6.3.1. Presentazione delle merci e dei documenti

Il regime di transito si conclude e gli obblighi del titolare del regime si considerano soddisfatti quando le merci vincolate al regime di transito, il DAU o il DAT e gli altri documenti necessari sono presentati all'ufficio doganale di destinazione, conformemente alle disposizioni che disciplinano il regime.

La conclusione del regime corrisponde sul piano pratico alla presentazione delle merci, del DAU o del DAT e degli altri documenti richiesti all'ufficio doganale di destinazione, mentre sul piano giuridico essa implica che tale presentazione sia effettuata conformemente alle disposizioni di legge relative al tipo di procedura utilizzata, ossia normale o semplificata ⁽³⁰⁾. Entrambi gli aspetti sono di competenza del titolare del regime, del quale costituiscono l'obbligo più importante.

⁽³⁰⁾ Accanto alla definizione generale della conclusione del regime, esiste una serie di disposizioni specifiche che fissano le condizioni speciali alle quali il regime si conclude o si considera concluso nel quadro di procedure quali quelle che riguardano il destinatario autorizzato, il trasporto per via aerea, via mare o mediante un'infrastruttura di trasporto fissa (cfr. parte VI).

Quando il regime si conclude, giungono a conclusione anche gli obblighi del titolare del regime. Eventi o inadempimenti successivi a tale data riguardano altre destinazioni e norme doganali diverse da quelle relative al transito. Ciò, tuttavia, non significa che la responsabilità (finanziaria o di altro genere) del titolare del regime non possa essere chiamata in causa dopo la conclusione del regime; essa però può essere chiamata in causa soltanto in relazione alla precedente operazione di transito.

Oltre al titolare del regime, vi sono altre persone che devono rispettare determinati obblighi nel quadro del regime di transito. Anche il vettore e chiunque riceva le merci sapendo che queste sono state vincolate al regime di transito sono responsabili della presentazione delle merci stesse tal quali presso l'ufficio doganale di destinazione, entro il termine stabilito e rispettando le misure adottate dalle autorità doganali per garantirne l'identificazione.

Le merci, il DAU o il DAT e i documenti necessari devono essere presentati all'ufficio doganale di destinazione nei giorni e negli orari di apertura dell'ufficio di destinazione. Per le semplificazioni cfr. la parte VI.

La presentazione deve essere effettuata entro il termine fissato dall'ufficio doganale di partenza. Il termine è indicato nella casella D del DAU o del DAT.

Il termine fissato dall'ufficio doganale di partenza per la presentazione a destinazione è vincolante per le autorità competenti dei paesi attraversati durante il regime di transito. Le autorità competenti, comprese le autorità doganali dell'ufficio doganale di destinazione, non possono modificare tale termine. Maggiori informazioni figurano nella parte IV.2.3.7.

V.6.3.2. Controllo della conclusione del regime di transito

*Allegato II,
punti 13 e 15,
appendice I,
convenzione*

Articolo 188 CDU

*Allegato 72-04,
punti 13 e 15, AE*

Dopo la presentazione delle merci, del DAU o del DAT e dei documenti necessari, l'ufficio doganale di destinazione svolge le azioni seguenti:

- registrare gli esemplari della dichiarazione di transito e annotarvi la data di arrivo;
- verificare il timbro della procedura di continuità operativa sul DAU o sul DAT;
- verificare il timbro dell'ufficio doganale di partenza o, in caso di procedura semplificata, il timbro dello speditore autorizzato sul DAU o sul DAT;
- effettuare un controllo, se necessario;

- apporre sul DAU o sul DAT il timbro dell'ufficio doganale.

L'ufficio doganale di destinazione decide se le merci saranno esaminate. Le merci sono esaminate sulla base delle informazioni contenute nel DAU o nel DAT presentato all'ufficio doganale di destinazione.

L'ufficio doganale di destinazione conserva l'esemplare n. 4 del DAU o la prima copia del DAT.

L'ufficio doganale di destinazione inserisce il codice del risultato del controllo appropriato nella casella I del DAU o del DAT prima di inviare l'esemplare n. 5 del DAU o una seconda copia del DAT all'ufficio doganale di partenza.

1. Il codice «A1» (conforme) deve essere inserito se l'ufficio doganale di destinazione ha effettuato un controllo fisico delle merci (totale o parziale) e non sono state riscontrate discrepanze. Oltre a un controllo fisico delle merci devono essere controllati almeno:

- il numero di immatricolazione del mezzo di trasporto alla partenza e a destinazione mediante confronto tra i dati della dichiarazione e quelli disponibili a destinazione;
- le condizioni degli eventuali sigilli apposti.

2. Il codice «A2» (ritenuto conforme) deve essere inserito nei casi seguenti:

- se l'ufficio doganale di destinazione ha effettuato solo un controllo documentale, senza alcun controllo fisico delle merci, e non sono state riscontrate discrepanze o se non ha svolto alcun controllo;
- se le merci sono state consegnate a un destinatario autorizzato e l'ufficio doganale di destinazione decide di non effettuare alcun controllo delle merci e/o dei documenti e le informazioni ricevute dal destinatario autorizzato non evidenziano alcuna discrepanza.

Anche la verifica delle condizioni dei sigilli apposti, senza il controllo fisico delle merci, è registrata con il codice «A2» a patto che i sigilli siano intatti.

3. Il codice «A5» (discrepanze) deve essere inserito nei casi seguenti:

- a) se sono state riscontrate discrepanze minori che non hanno dato luogo a un'obbligazione;

ad esempio:

- sigilli mancanti, rotti o danneggiati;
- merci consegnate dopo lo scadenza del termine;
- identità/nazionalità del mezzo di trasporto non corretta;

- mancanza delle necessarie annotazioni in caso di imprevisti durante la circolazione delle merci;
 - irregolarità nel peso senza visibile manomissione delle merci (peso modesto o piccole differenze dovute all'arrotondamento del peso);
- b) se, in caso di discrepanze minori, una sanzione amministrativa era necessaria in base alla normativa nazionale;
- se sono state rilevate merci in eccesso (dello stesso tipo o di altro tipo) non dichiarate e se la posizione unionale di tali merci/lo status di tali merci come merci della Parte contraente non possono essere determinati.

Poiché le merci dichiarate in una dichiarazione di transito sono state consegnate all'ufficio doganale di destinazione, il fatto che siano state rilevate merci in eccesso non impedisce all'ufficio doganale di partenza di appurare il regime. Le merci originariamente dichiarate per il transito possono allora essere svincolate. Per le merci in eccesso l'ufficio doganale di destinazione deve chiarire la situazione.

4. Il codice «B1» (non conforme) indica gravi discrepanze che non consentono l'appuramento del regime di transito. Il titolare del regime e il fideiussore restano responsabili fino a quando il caso è risolto. Pertanto il codice B1 deve essere utilizzato solo in casi debitamente giustificati, quando vi sono merci mancanti (in tutto o in parte) o quando, ad esempio, le merci presentate a destinazione differiscono in modo significativo dalla descrizione nella dichiarazione (per quanto riguarda il tipo e la quantità).

Se l'ufficio doganale di destinazione sospetta che una discrepanza nel quantitativo di merci o la presentazione di merci diverse da quelle dichiarate potrebbero essere state causate da errore o negligenza nel luogo di partenza, dovrebbe contattare immediatamente, e prima di inviare l'esemplare n. 5 del DAU o una seconda copia del DAT, l'ufficio doganale di partenza (tramite e-mail o telefono o tramite il coordinatore nazionale per il transito o l'help desk nazionale) al fine di risolvere il caso. Una volta che il caso è risolto, l'ufficio doganale di destinazione inserisce il codice «A1», anziché il codice «B1», sull'esemplare n. 5 del DAU o su una seconda copia del DAT e lo invia all'ufficio doganale di partenza.

Tuttavia se il caso non è risolto oppure se l'ufficio doganale di destinazione non ritiene che la discrepanza nel quantitativo delle merci o la presentazione di merci diverse potrebbero essere state causate da errore o negligenza nel luogo di partenza, inserisce il

*Articoli 112 e 114,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 79,
articolo 87,
paragrafi 1 e 4, e
articolo 124,
paragrafo 1,
lettere g) e h),
CDU*

codice «B1» sull'esemplare n. 5 del DAU o su una seconda copia del DAT e lo invia all'ufficio doganale di partenza.

L'ufficio doganale di destinazione deve avviare un'indagine di propria iniziativa al fine di risolvere il caso.

Per quanto riguarda l'obbligazione di cui ai punti 3 (merci eccedentarie) e 4 esistono due opzioni:

- è sorta un'obbligazione in conformità dell'articolo 79 del codice/articolo 112, paragrafo 1, lettera b), appendice I, della convenzione (ad esempio, inosservanza di una delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime di transito unionale o comune; sottrazione delle merci ai controlli doganali) e deve essere pagata;
- era sorta un'obbligazione doganale, ma è stata estinta a norma dell'articolo 124, paragrafo 1, lettere g) e h), del codice e dell'articolo 103I AD/articolo 112, paragrafo 2, appendice I, della convenzione.

L'estinzione di un'obbligazione ha luogo quando:

- ✓ la sottrazione delle merci al regime di transito o l'inosservanza delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime di transito o per l'utilizzo del regime di transito è dovuta alla distruzione totale o alla perdita irrimediabile delle merci per una causa inerente alla loro stessa natura, per un caso fortuito o per causa di forza maggiore, o per ordine delle autorità doganali;
- ✓ l'inosservanza che ha portato al sorgere di tale obbligazione non ha avuto conseguenze significative sul corretto funzionamento del regime di transito e non costituiva un tentativo di frode, e tutte le formalità necessarie per regolarizzare la situazione delle merci sono state espletate a posteriori.

L'articolo 103I AD precisa che uno dei casi di inosservanza si verifica quando la vigilanza doganale è stata successivamente ripristinata per merci che non sono coperte da una dichiarazione di transito, ma che in precedenza erano in custodia temporanea o erano vincolate a un regime speciale insieme a merci formalmente vincolate a tale regime di transito ⁽³¹⁾.

Per ulteriori dettagli cfr. il paragrafo VIII.2.3.2.

In entrambi i casi (obbligazione estinta o no) l'ufficio doganale di destinazione continua le sue indagini e applica le disposizioni dell'articolo 87, paragrafo 1, del codice/articolo 114, paragrafo 1, appendice I, della convenzione, al fine di determinare l'autorità

⁽³¹⁾ Unicamente regime di transito unionale.

doganale competente per il recupero dell'obbligazione o, se del caso, per prendere una decisione in merito all'estinzione dell'obbligazione. Per ulteriori dettagli cfr. VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 e VIII.3.2.

Se l'ufficio doganale di destinazione ritiene di essere competente per il recupero, chiede all'ufficio doganale di partenza di trasferire la competenza inviando il documento «TC24 — Determinazione dell'autorità competente per il recupero». Per ulteriori dettagli cfr. VIII.3.3.4.

Se l'obbligazione doganale è inferiore a 10 000 EUR, si considera sorta nello Stato membro in cui è avvenuta la constatazione e quindi l'ufficio doganale di destinazione è competente per il recupero (articolo 87, paragrafo 4, del codice) ⁽³²⁾. Tuttavia tale ufficio doganale, prima di avviare la procedura di recupero, deve trasmettere il documento «TC24» anche all'ufficio doganale di partenza, anche se solo per informazione.

Nei casi di cui ai precedenti punti 1-4, l'esemplare n. 5 del DAU o una seconda copia del DAT devono essere restituiti all'autorità doganale dello Stato membro o della Parte contraente di partenza senza indugio, e comunque al più tardi entro otto giorni dal giorno in cui l'operazione di transito è stata conclusa.

V.6.4. Situazioni specifiche

Il presente paragrafo fornisce informazioni circa situazioni specifiche del regime di transito presso l'ufficio doganale di destinazione. Le situazioni specifiche in questione riguardano:

- il rilascio di una ricevuta (paragrafo V.6.4.1);
- il rilascio di una prova alternativa (paragrafo V.6.4.2);
- la presentazione delle merci e dei documenti al di fuori dei giorni e delle ore stabiliti e in un luogo diverso dall'ufficio di destinazione (paragrafo V.6.4.3);
- irregolarità (punto V.6.4.4);
- il cambio di ufficio doganale di transito (paragrafo V.6.4.5).

⁽³²⁾ Unicamente regime di transito unionale.

V.6.4.1. Rilascio di una ricevuta

Su richiesta della persona che presenta il DAU o il DAT e le merci all'ufficio doganale di destinazione, le autorità doganali rilasceranno una ricevuta. La ricevuta non può tuttavia essere utilizzata come prova alternativa della conclusione del regime.

*Articolo 46,
appendice I,
convenzione
Articolo 306,
paragrafo 5, AE*

La ricevuta ha due importanti funzioni. In primo luogo, essa informa il titolare del regime dell'avvenuta consegna dei documenti di transito da parte del vettore all'ufficio doganale di destinazione. In secondo luogo, la ricevuta riveste una particolare importanza per le eventuali ricerche che sarebbero avviate qualora all'ufficio doganale di partenza non giungesse l'informazione di arrivo della spedizione. In casi simili il titolare del regime sarà in grado di esibire all'ufficio doganale di partenza la ricevuta indicante presso quale ufficio doganale sono stati presentati le merci e i documenti di transito. Ciò facilita notevolmente la procedura di ricerca.

*Allegato B10,
appendice III,
convenzione
Allegato 72-03*

La ricevuta può essere compilata utilizzando:

- i) il modello TC11 riportato nell'appendice III, allegato B10, della convenzione/allegato 72-03 AE; oppure
- ii) l'apposito spazio provvisto sul verso dell'esemplare n. 5 del DAU.

*Allegato I,
convenzione DAU*

Qualora il verso dell'esemplare n. 5 sia utilizzato come ricevuta, l'ufficio doganale di destinazione deve inserire i dati seguenti:

*Appendice B1,
allegato 9, ADT*

- numero di riferimento dell'operazione di transito;
- nome, indirizzo e numero di riferimento dell'ufficio doganale di partenza;
- data e firma.

La ricevuta è compilata dalla persona che ne chiede il rilascio nel formulario TC11 ed è presentata ad un funzionario doganale dell'ufficio doganale di destinazione per il visto.

OPERATORI COMMERCIALI

La persona che chiede una ricevuta all'ufficio doganale di destinazione deve compilare il formulario TC11, a mano e in modo leggibile inserendo:

- nome, indirizzo e numero di riferimento dell'ufficio doganale di destinazione;
- la posizione delle merci secondo quanto specificato nel relativo DAU o DAT;
- numero di riferimento dell'operazione di transito;
- nome, indirizzo e numero di riferimento dell'ufficio doganale di partenza.

La ricevuta può inoltre contenere altre informazioni relative alle merci. Ad esempio, il titolare del regime può indicare l'indirizzo cui il vettore delle merci rinvierà la ricevuta vistata dalla dogana. L'ufficio doganale di destinazione non è tenuto a rinviare la ricevuta per posta, ma può farlo se necessario. Di norma il titolare del regime chiede al vettore di fargli pervenire la ricevuta.

L'indirizzo per il rinvio può essere indicato sul verso della ricevuta.

DOGANA

In caso di richiesta di una ricevuta, l'ufficio doganale di destinazione è tenuto a:

- verificare se sia stato utilizzato il formulario appropriato, cioè il TC11;
- verificare la leggibilità della ricevuta;
- verificare che la ricevuta sia stata compilata correttamente;
- verificare che non vi siano circostanze che impediscano il rilascio della ricevuta;
- se tutto è in ordine, rilasciare la ricevuta alla persona che ne ha fatto richiesta.

V.6.4.2. Rilascio di una prova alternativa

*Articolo 51,
appendice I,
convenzione*

Articolo 312 AE

Il titolare del regime può chiedere alle autorità doganali il rilascio di una prova alternativa della corretta conclusione del regime di transito e dell'assenza di irregolarità. Ciò può essere effettuato al momento della presentazione della dichiarazione di transito e delle merci all'ufficio di destinazione.

Il titolare del regime può chiedere alle autorità doganali il rilascio di una prova alternativa su una fotocopia del secondo esemplare del TAD della corretta conclusione del regime di transito e dell'assenza di irregolarità. Ciò può essere effettuato al momento della presentazione delle merci e del DAT all'ufficio doganale di destinazione.

Nota: per informazioni dettagliate sull'accettazione di prove alternative da parte dell'ufficio doganale di partenza cfr. VII.3.3.1.

OPERATORI COMMERCIALI

Per ottenere una prova alternativa di cui all'appendice I, articolo 45, paragrafo 4, della convenzione/articolo 308 AE, all'ufficio doganale di destinazione può essere presentata una fotocopia di un secondo esemplare del DAT e, ove opportuno, dell'EdA, per l'apposizione del visto.

La fotocopia deve:

- recare la dicitura «copia»;
- recare il timbro dell'ufficio doganale di destinazione, la firma del funzionario, la data e la dicitura seguente: «Prova alternativa — 99202»;
- contenere un numero di riferimento e i dati della dichiarazione di transito.

Nell'allegato IV.8.3 sono riportate tutte le versioni linguistiche della menzione «prova alternativa».

DOGANA

Il DAT e l'EdA (ove opportuno) col numero di riferimento devono essere visti dall'ufficio doganale di destinazione. La convalida può comportare una certificazione effettuata mediante sistemi informatici, ma all'ufficio doganale di partenza deve sempre risultare chiaramente che si tratta di una certificazione originale.

Se non rileva irregolarità, l'ufficio doganale di destinazione visterà la prova alternativa. Il timbro, la firma del funzionario e la data sono apposti sul documento.

La persona che presenta la prova alternativa insieme alle merci e al DAT è considerato il rappresentante del titolare del regime ed è a tale persona che l'ufficio doganale di destinazione consegna la copia vistata del DAT.

V.6.4.3. Presentazione delle merci e dei documenti al di fuori dei giorni e degli orari prestabiliti e in un luogo diverso dall'ufficio doganale di destinazione

*Articolo 45,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

Di norma le merci, la dichiarazione di transito e i documenti richiesti devono essere presentati:

- all'ufficio doganale di destinazione; e
- nei giorni e negli orari di apertura previsti.

*Articolo 306,
paragrafo 1, AE*

Tuttavia l'ufficio doganale di destinazione può, su richiesta del titolare del regime o della persona che presenta le merci, permettere che la presentazione delle merci e dei documenti di transito avvenga al di fuori dell'orario ufficiale di apertura o in qualsiasi altro luogo.

V.6.4.4. Irregolarità

V.6.4.4.1. Irregolarità riguardanti i sigilli

Solo le merci che sono state sigillate possono essere svincolate per il regime di transito comune/unionale. L'ufficio doganale di destinazione deve verificare l'integrità dei sigilli. Se i sigilli sono stati manomessi, l'ufficio doganale di destinazione deve indicare tale informazione nel DAU o nel DAT che invia all'ufficio doganale di partenza.

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione verifica le condizioni dei sigilli e riporta il risultato di tale verifica nel DAU o nel DAT. Se i sigilli sono in cattive condizioni o se risulta che siano stati manomessi, è fortemente raccomandato che le autorità doganali esaminino le merci e riportino il risultato di tale esame sul DAU o sul DAT.

V.6.4.4.2. Altre irregolarità

L'ufficio doganale di destinazione indica nel DAU o nel DAT le irregolarità riscontrate per informarne l'ufficio doganale di partenza e adotta i dovuti provvedimenti.

È possibile che presso l'ufficio doganale di destinazione sia riscontrata una differenza tra le merci dichiarate sulla carta e le merci effettivamente presentate all'ufficio doganale di destinazione. Ogni caso deve essere preso in considerazione singolarmente, in quanto potrebbe essersi verificato un errore alla partenza.

Le eccedenze e le deficienze possono riguardare il numero dei colli, la massa lorda o entrambi.

Le differenze di classificazione tariffaria devono essere indicate solo se richieste dalla legislazione comune/unionale sul transito.

Se necessario, tali differenze dovrebbero essere segnalate a mezzo lettera o su una fotocopia del documento pertinente (T1, T2, T2F, T2L, T2LF, CIM).

Le eccedenze e le deficienze devono indicare anche la massa netta, lorda o un'altra unità quantitativa appropriata.

Nell'allegato V.6.8.4 sono riportate tutte le versioni linguistiche della menzione «differenze».

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione:

- indica sul DAU o sul DAT le eventuali irregolarità.

V.6.4.5. Cambio di ufficio doganale di destinazione

*Articolo 47,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'operazione di transito può concludersi in un ufficio diverso da quello indicato nella dichiarazione di transito. Tale ufficio diventa, in tal caso, l'ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 306,
paragrafo 4, AE*

In caso di cambiamento di ufficio doganale di destinazione, il titolare del regime non ha ottemperato a tutti i propri obblighi nel momento in cui presenta le merci all'ultimo ufficio doganale di transito che era l'ufficio doganale di destinazione inizialmente previsto. Pertanto egli risponde del regolare svolgimento dell'operazione fino al nuovo ufficio doganale di destinazione.

Possono presentarsi tre casi:

1. il nuovo ufficio doganale di destinazione è situato nella stessa Parte contraente/nello stesso Stato membro dell'ufficio doganale di destinazione indicato nella dichiarazione di transito:

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione:

- registra la dichiarazione di transito;
- verifica che le informazioni sull'esemplare 4 del DAU o su un primo esemplare del DAT corrispondano alle informazioni sull'esemplare 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT;
- verifica il rispetto del termine, lo stato di tutti i sigilli (se apposti) e l'itinerario (se vincolante);
- stabilisce il livello di controllo necessario;
- se il risultato del controllo è soddisfacente, inserisce nella casella I dell'esemplare n. 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT, alla voce «osservazioni», il codice «A1», «A2» o «A5»;
- se il risultato del controllo non è soddisfacente, inserisce nella casella I dell'esemplare n. 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT, alla voce «osservazioni», il codice «B1»;
- rinvia l'esemplare n. 5 del DAU o un secondo esemplare del DAT al paese di partenza attraverso i canali normali.

2. il nuovo ufficio doganale di destinazione è situato in una Parte contraente/uno Stato membro diversa/o da quella/o indicata/o nella dichiarazione di transito:

DOGANÀ

L'ufficio doganale di destinazione:

- registra la dichiarazione di transito;
- controlla la casella 52 del DAU o del DAT per accertarsi che la garanzia sia valida nel paese interessato;
- verifica che le informazioni sull'esemplare 4 del DAU o su un primo esemplare del DAT corrispondano alle informazioni sull'esemplare 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT;
- verifica il rispetto del termine, lo stato di tutti i sigilli (se apposti) e l'itinerario (se vincolante);
- stabilisce il livello di controllo necessario;
- dopo aver inserito il codice del risultato del controllo («A1», «A2», «A5» o «B1»), inserisce nella casella I dell'esemplare n. 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT, alla voce «osservazioni», la dicitura seguente: «DIFFERENZE: UFFICIO DOGANALE AL QUALE SONO STATE PRESENTATE LE MERCI ... (NOME E PAESE)»;
- rinvia l'esemplare n. 5 del DAU o un secondo esemplare del DAT al paese di partenza attraverso i canali normali.

Nell'allegato V.6.8.9 sono riportate tutte le versioni linguistiche della menzione «differenze: ...».

3. il nuovo ufficio doganale di destinazione è situato in una Parte contraente/uno Stato membro diversa/o da quella/o indicata/o nel DAU o nel DAT che riporta la dicitura:

«USCITA DA SOGGETTA A RESTRIZIONI O IMPOSIZIONI
A NORMA DEL(LA)
REGOLAMENTO/DIRETTIVA/DECISIONE n.»

Nell'allegato 8.10 sono riportate tutte le versioni linguistiche della dicitura.

DOGANÀ

L'ufficio doganale di destinazione:

- registra la dichiarazione di transito;
- controlla la casella 52 del DAU o del DAT per accertarsi che la garanzia sia valida per il paese interessato;
- verifica che le informazioni sull'esemplare 4 del DAU o su un primo esemplare del DAT corrispondano alle informazioni sull'esemplare 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT;

- verifica il rispetto del termine, lo stato di tutti i sigilli (se apposti) e l'itinerario (se vincolante);
- stabilisce il livello di controllo necessario;
- se il risultato del controllo è soddisfacente, inserisce nella casella I dell'esemplare 5 del DAU o su un secondo esemplare del DAT, alla voce «osservazioni», la dicitura: «DIFFERENZE: UFFICIO AL QUALE SONO STATE PRESENTATE LE MERCI.....(NOME E PAESE)»;
- rinvia al paese di partenza attraverso i canali normali:
 - la notifica della consegna all'ufficio doganale interessato delle merci soggette a restrizioni di esportazione o a dazi all'esportazione;
 - esemplare 5 del DAU o secondo esemplare del DAT;
- tiene le merci sotto controllo doganale e decide se:
 - consentirne il trasferimento nella Parte contraente da cui dipende l'ufficio doganale di partenza; oppure
 - non consentirne il trasferimento fino al ricevimento di una specifica autorizzazione scritta da parte dell'ufficio doganale di partenza che ne autorizzi lo svincolo.

IV.6.5. Presentazione delle merci e della dichiarazione di transito dopo lo scadere del termine

Di seguito si forniscono alcuni esempi di prove dell'intervento di circostanze impreviste e non imputabili al vettore o al titolare del regime nel mancato rispetto del termine prestabilito:

- ricevuta rilasciata dalla polizia (ad esempio in caso di incidente o furto);
- ricevuta rilasciata dai servizi sanitari (ad esempio, per assistenza medica);
- ricevuta di un'officina (ad esempio per la riparazione di un veicolo);
- qualunque tipo di prova del fatto che un ritardo sia dovuto a scioperi o ad altre circostanze impreviste.

Tuttavia spetta alle autorità doganali dell'ufficio doganale di destinazione decidere della validità della prova.

V.6.6. Indicazioni nazionali specifiche (riservato)

V.6.7. Parte ad uso esclusivo delle dogane

V.6.8. Allegati

V.6.8.1. Visto standard «conforme»

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

V.6.8.2. Menzione «prova alternativa»

BG	Алтернативно доказателство
CS	Alternativní důkaz
DE	Alternativnachweis
EE	Alternatiivsed tõendid
EL	Εναλλακτική απόδειξη
ES	Prueba alternativa
FR	Preuve alternative
IT	Prova alternativa
LV	Alternatīvs pierādījums
LT	Alternatyvusis įrodymas
HU	Alternatív igazolás
MK	Алтернативен доказ
MT	Prova alternattiva
NL	Alternatief bewijs,
PL	Alternatywny dowód
PT	Prova alternativa
RO	RO Probă alternativă
SI	Alternativno dokazilo
SK	Alternatívny dôkaz
RS	Алтернативни доказ
FI	Vaihtoehtoinen todiste
SV	Alternativt bevis
EN	Alternative proof
IS	Önnur sönnun
NO	Alternativt bevis
HR	Alternativni dokaz
TR	Alternatif Kanıt

V.6.8.3. Elenco degli uffici centralizzati per il rinvio degli esemplari 5 del DAU o di un secondo esemplare del DAT

Per l'ultima versione di questo elenco, fare clic sul link seguente:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

V.6.8.4. Menzione «Differenze»

Menzione da apporre nel caso in cui l'ufficio di destinazione abbia rilevato differenze.

Nella casella I alla voce «Osservazioni»:

BG:	Разлики:	В повече.... Липси.... Описание на стоките. Тарифна позиция....
CS:	Odlišnosti:	přebytečné množství chybějící množství název zboží sazební zařazení
DA:	Uoverensstemmelser:	overtallig: manko: varebeskrivelse: tarifering:
DE:	Unstimmigkeiten:	Mehrmenge: Fehlmenge: Art der Waren: Unterposition HS:
EE:	Erinevused:	ülejääk: puudujääk: kauba kirjeldus: tariifne klassifitseerimine:
EL:	Διαφορές	Πλεόνασμα: Ελλειμμα:..... Φύση των εμπορευμάτων:.... Δασμολογική κατάταξη:
ES:	Diferencias:	sobra: falta: clase de mercancía: clasificación arancelaria:
FR:	Différences:	excédent: manquant: nature des marchandises: classement tarifaire:
IT:	Differenze:	Eccedenza:

		Deficienza:
		Natura della merci:
		Classificazione tariffaria:
LV:	Atšķirības:	vairāk:
		Mazāk:
		Preču apraksts:
		Tarifu klasifikācija:
LT:	Neatitikimai:	perteklius:
		trūkumas:
		prekių aprašimas:
		tarifinis klasifikavimas:
HU:	Eltérések:	többlet
		hiány
		az áruk fajtája....
		tarifaszáma
MT:		
MK:	Разлики:	
		ВИШОК:
		КУСОК:
		ОПИС НА СТОКА:
		тарифно распоредување:
NL:	Verschillen:	teveel:
		tekort:
		soort goederen:
		tariefpostonderverdeling:
PL:	Nie zgodności:	nadwyżki
		braki
		opis towarów ...
		klasyfikacja taryfowa
PT:	Diferenças:	para mais:
		para menos:
		natureza das mercadorias:
		onsigneeion pautal:
RO:	Diferențe:	excedent:
		lipsa:
		descrierea mărfurilor:.....
		încadrare tarifară:
SI:	Razlike:	višek:

		manko:
		opis blaga:
		tarifna oznaka:
SK:	Nezrovnalosti:	nadbytočné množstvo chýbajúce množstvo druh tovaru sadzobné zaradenie
RS:	Разлике:	Вишак:..... Мањак:..... Опис робе:..... Тарифна ознака:.....
FI:	Eroavuudet:	ylilukuinen tavara: puuttuu: tavaralaji: tariffiointi:
SV:	Avvikelser:	övertaligt gods: manko: varuslag: klassificering:
EN:	Differences:	excess: shortage: description of goods: tariff classification:
IS:	Osamræmi:	Umframmagn: Vöntun: Vörulysing: Tollflokkun:....
NO:	Uoverensstemmelser:	overtallig: manko:..... varebeskrivelse:.... tariffering:..
HR:	Razlike:	višak: manjak:..... opis robe:.... * razvrstavanje u tarifu
TR:	Farklılıklar:	fazlalık:..... eksiklik:..... eşya tanımı:..... *tarife sınıflandırması

V.6.8.5. Menzione «Discrepanza»

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

V.6.8.6. Menzione «Indagini in corso»

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

V.6.8.7. Menzione «Dazi e tributi riscossi»

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

V.6.8.8. Menzione «Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci (nome e paese)»

BG	Различия: митническо учреждение, където стоките са представени (наименование и страна)
CS	Nesrovnalosti: úřad, kterému bylo zboží předloženo..... (název a země)
DA	Forskelle: det sted, hvor varerne blev frembudt (navn og land)
DE	Unstimmigkeiten: Stelle, bei der die Gestellung erfolgte (Name und Land)
EE	Erinevused: asutus, kuhu kaup esitati(nimi ja riik)
EL	Διαφορές: εμπορεύματα προσκομισθέντα στο τελωνείο.....(Όνομα και χώρα)
ES	Diferencias: mercancías presentadas en la oficina (nombre y país)
FR	Différences: marchandises présentées au bureau (nom et pays)
IT	Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci (nome e paese)
LV	Atšķirības: muitas iestāde, kurā preces tika uzrādītas (nosaukums un valsts)
LT	Skirtumai: įstaiga, kuriai pateiktos prekės (pavadinimas ir valstybė)
HU	Eltérések: hivatal, ahol az áruk bemutatása megtörtént (név és ország)
MK	Разлики: испостава каде стоките се ставени на увид (назив и земја)
MT	Differenzi: uffiċċju fejn l-oġġetti kienu ppreżentati (isem u pajjiż)
NL	Verschillen: kantoor waar de goederen zijn aangebracht (naam en land)
PL	Nie zgodności: urząd w którym przedstawiono towar(nazwa i kraj)
PT	Diferenças: mercadorias apresentadas na estância (nome e país)
RO	Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal (numebiroul unde au fost prezentate mărfurile (denumire și țara)
SI	Razlike: urad, pri katerem je bilo blago predloženo ... (naziv in država)
SK	Nezrovnalosti: úrad, ktorému bol tovar dodaný (názov a krajina)
FI	Muutos: toimipaikka, jossa tavarat esitetty (nimi ja maa)
RS	Разлике: царинарница којој је роба предата (назив и земља)
SV	Avvikelse: tullkontor där varorna anmäldes (namn och land)
EN	Differences: office where goods were presented (name and country)
IS	Breying: tollstjórnaskrifstofa þar sem vörum var framvísað (nafn og land)
NO	Forskjell: det tollsted hvor varene ble fremlagt (navn og land)
HR	Razlike: carinski ured kojem je roba podnesena...(naziv i zemlja)
TR	Farklılıklar: Eşyanın sunulduğu idare... (adı/ülkesi)

V.6.8.9. Menzione «Uscita da soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n.....»

- BG Напускането на Подлежи на ограничения или такси съгласно Регламент/Директива/Решение № ...
- CS Výstup ze podléhá omezením nebo dávkám podle nařízení/směrnice/rozhodnutí č ...
- DA Udpassage fra undergivet restriktioner eller afgifter i henhold til forordning/direktiv/afgørelse nr. ...
- DE Ausgang aus- gemäß Verordnung/Richtlinie/Beschluss Nr. ... Beschränkungen oder Abgaben unterworfen.
- EE Ühenduse territooriumilt väljumine on aluseks piirangutele ja maksudele vastavalt määrusele/direktiivile/otsusele nr....
- EL Η έξοδος από Υποβάλλεται σε περιορισμούς ή σε επιβαρύνσεις από τον Κανονισμό/την Οδηγία/την Απόφαση αριθ. ...
- ES Salida de..... sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión no ...
- FR Sortie de soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision no ...
- IT Uscita da soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n. ...
- LV Izvešana no, piemērojot ierobežojumus vai maksājumus saskaņā ar Regulu/Direktīvu/Lēmumu No...,
- LT Išvežimui iš taikomi apribojimai arba mokesčiai, nustatyti Reglamentu/Direktyva/Sprendimu Nr....,
- HU A kilépés..... területéről a rendelet/irányelv/határozat szerinti korlátozás vagy teher megfizetésének kötelezettsége alá esik
- МК Излезот од предмет на ограничувања или давачки согласно Уредба/Директива/Решение Бр. ...
- MT Ҳруғ mill-sugġett għall-restrizzjonijiet jew ҥlasijiet taht Regola/Direttiva/Deċiżjoni Nru...
- NL Bij uitgang uit de zijn de beperkingen of heffingen van Verordening/Richtlijn/Besluit nr. ... van toepassing.

- PL Wyprowadzenie z..... podlega ograniczeniom lub opłatom zgodnie z rozporządzeniem/dyrektywą/decyzją nr ...
- PT Saída da sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Directiva/Decisão n.º ...
- RO Ieşire din ... supusă restricţiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia Nr ...
- SI Iznos iz zavezan omejitvam ali obveznim dajatvam na podlagi uredbe/direktive/odločbe št ...
- SK Výstup z..... podlieha obmedzeniam alebo platbám podľa nariadenia/smernice/rozhodnutia č
- RS Излаз из..... подлеже ограничењима или трошковима на основу Уредбе/Директиве/ Одлуке бр.....
- FI vientiin sovelletaan asetuksen/direktiivin/päätöksen N:o ... mukaisia rajoituksia tai maksuja
- SV Utförsel från underkastad restriktioner eller avgifter i enlighet med förordning/direktiv/beslut nr ...
- EN Exit from subject to restrictions or charges under Regulation/Directive/Decision No ...
- IS Útflutningur fráháð takmörkunum eða gjöldum samkvæmt reglugerð/fyrirmælum/ákvörðun nr.
- NO Utförsel fra Utförsel fra underlagt restriksjoner eller avgifter i henhold til forordning/direktiv/vedtak nr. ...
- HR Izlaz iz ... podliježe ograničenjima ili pristojbama na temelju Uredbe/Direktive/Odluke br...
- TR Eşyanın’dan çıkışı No.lu Tüzük/ Direktif / Karar kapsamında kısıtlamalara veya mali yükümlülöklere tabidir

PARTE VI — SEMPLIFICAZIONI

VI.1. Introduzione

La parte VI tratta delle semplificazioni del transito.

Il paragrafo VI.2 illustra gli elementi teorici generali e gli elementi normativi riguardanti le semplificazioni del transito.

Il paragrafo VI.3 descrive le singole semplificazioni del transito.

Il paragrafo VI.4 tratta delle situazioni specifiche.

Il paragrafo VI.5 riguarda le eccezioni.

Il paragrafo VI.6 è riservato alle indicazioni nazionali specifiche.

Il paragrafo VI.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo VI.8 contiene gli allegati.

VI.2. Teoria generale e normativa

Le fonti giuridiche sono le seguenti:

- Articoli 55-111 ter, appendice I, convenzione;
- Articolo 233, paragrafo 4, CDU;
- Articoli 191-200 AD;
- Articoli 313-320 AE;
- Articoli 25-26 ADT.

In generale, le semplificazioni del transito si dividono in due categorie principali:

1. le semplificazioni connesse all'operatore commerciale;
2. le semplificazioni connesse al modo di trasporto.

Le semplificazioni del transito, tutte subordinate all'affidabilità dell'operatore economico e soggette ad autorizzazione, sono finalizzate a stabilire un equilibrio tra controllo doganale e agevolazione degli scambi. Le diverse semplificazioni del transito sono illustrate al paragrafo VI.3.

Il presente paragrafo descrive la procedura da seguire per ottenere un'autorizzazione per una semplificazione del transito. In esso sono illustrate:

- le condizioni generali che un operatore economico deve soddisfare per ottenere l'autorizzazione all'uso di una semplificazione (paragrafo VI.2.1);
- la procedura per ottenere un'autorizzazione (paragrafo VI.2.2);
- il controllo di un'autorizzazione (paragrafo VI.2.3);
- la procedura per l'annullamento, la revoca e la modifica di un'autorizzazione (paragrafo VI.2.4);
- la procedura per la sospensione di un'autorizzazione (paragrafo VI.2.5);
- il riesame di un'autorizzazione (paragrafo VI.2.6).

VI.2.1. Tipi di semplificazioni e condizioni di transito

*Articolo 6
convenzione*

*Articolo 55,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 89,
paragrafo 5, e
articolo 233,
paragrafo 4, CDU*

*Articolo 24,
paragrafo 1,
lettera b), e
articoli 25-28 ADT*

Dietro presentazione di una richiesta di semplificazione, le autorità doganali possono autorizzare una delle semplificazioni seguenti per quanto riguarda il vincolo delle merci al regime di transito comune/unionale o la conclusione di detto regime:

- a) l'uso di una garanzia globale e di una garanzia globale con un importo ridotto (compreso un esonero dalla garanzia);
- b) l'uso di sigilli di un modello speciale, quando è richiesto il suggellamento per assicurare l'individuazione delle merci vincolate al regime di transito comune/unionale;
- c) lo status di spedite autorizzato, che consenta al titolare dell'autorizzazione di vincolare le merci al regime di transito comune/unionale senza presentarle in dogana;
- d) lo status di destinatario autorizzato, che consente al titolare dell'autorizzazione di ricevere le merci in circolazione in regime di transito comune/unionale in un luogo autorizzato per concludere il regime;
- e) utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea (applicabile solo fino alla data del potenziamento del sistema NCTS);
- f) utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima (applicabile solo fino alla data dell'aggiornamento del sistema NCTS);
- g) utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione in dogana per vincolare le merci trasportate per via aerea al regime di transito comune o unionale e le merci trasportate per via marittima al regime di transito unionale;
- h) utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia (applicabile solo fino a quando non sarà potenziato il sistema NCTS);

i) utilizzo di altre procedure semplificate a norma dell'articolo 6 della convenzione.

1. Per la semplificazione che comporta l'utilizzo di una garanzia globale dovrebbero essere soddisfatte le condizioni seguenti:

- il richiedente è stabilito nel territorio doganale di una Parte contraente;
- il richiedente non ha commesso infrazioni gravi o ripetute della legislazione doganale e fiscale e non ha trascorsi di reati gravi in relazione all'attività economica svolta;
- il richiedente utilizza regolarmente il regime di transito comune/unionale o dispone degli standard pratici di competenza o delle qualifiche professionali direttamente connesse all'attività svolta.

L'importo di riferimento della garanzia globale può essere ridotto al 50 %, al 30 % o a 0 (esonero) purché siano soddisfatti i criteri aggiuntivi seguenti:

*Articoli 57 e 75,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 95,
paragrafo 1, CDU*

Articolo 84 AD

- 50 % dell'importo di riferimento:
 - il richiedente tiene un sistema contabile compatibile con i principi contabili generalmente accettati applicati nella Parte contraente in cui è tenuta la contabilità, consente i controlli doganali mediante audit e conserva una documentazione cronologica dei dati che fornisce una pista di controllo dal momento dell'entrata dei dati nel fascicolo;
 - il richiedente dispone di un'organizzazione amministrativa che corrisponde al tipo e alla dimensione dell'impresa e che è adatta alla gestione dei flussi di merci, e di un sistema di controllo interno che consente di prevenire, individuare e correggere gli errori e di prevenire e individuare le transazioni illegali o fraudolente;
 - il richiedente non è oggetto di una procedura fallimentare;
 - nei tre anni precedenti la presentazione della domanda il richiedente ha ottemperato ai propri obblighi finanziari per quanto riguarda il pagamento dell'obbligazione (doganale) riscossa per o in relazione all'importazione o all'esportazione di merci;
 - il richiedente dimostra, sulla base delle scritture e delle informazioni disponibili per gli ultimi tre anni precedenti alla presentazione della domanda, che dispone di sufficiente capacità finanziaria per ottemperare ai propri obblighi e adempiere ai propri impegni dato il tipo e il

volume di attività commerciale, incluso il fatto di non aver registrato un attivo netto negativo, salvo nei casi in cui questo può essere coperto;

- il 30 % dell'importo di riferimento:
 - il richiedente tiene un sistema contabile compatibile con i principi contabili generalmente accettati applicati nella Parte contraente in cui è tenuta la contabilità, consente i controlli doganali mediante audit e conserva una documentazione cronologica dei dati che fornisce una pista di controllo dal momento dell'entrata dei dati nel fascicolo;
 - il richiedente dispone di un'organizzazione amministrativa che corrisponde al tipo e alla dimensione dell'impresa e che è adatta alla gestione dei flussi di merci, e di un sistema di controllo interno che consente di prevenire, individuare e correggere gli errori e di prevenire e individuare le transazioni illegali o fraudolente;
 - il richiedente provvede affinché i dipendenti responsabili abbiano l'istruzione di informare le autorità doganali ogniqualvolta incontrano difficoltà nell'ottemperare alle norme doganali e stabilisce procedure per informare le autorità doganali di tali difficoltà;
 - il richiedente non è oggetto di una procedura fallimentare;
 - nei tre anni precedenti la presentazione della domanda il richiedente ha ottemperato ai propri obblighi finanziari per quanto riguarda il pagamento dell'obbligazione (doganale) riscossa per o in relazione all'importazione o all'esportazione di merci;
 - il richiedente dimostra, sulla base delle scritture e delle informazioni disponibili per gli ultimi tre anni precedenti alla presentazione della domanda, che dispone di sufficiente capacità finanziaria per ottemperare ai propri obblighi e adempiere ai propri impegni dato il tipo e il volume di attività commerciale, incluso il fatto di non aver registrato un attivo netto negativo, salvo nei casi in cui questo può essere coperto;
- 0 % dell'importo di riferimento (esonero dalla garanzia):
 - il richiedente tiene un sistema contabile compatibile con i principi contabili generalmente accettati applicati nella Parte contraente in cui è tenuta la contabilità, consente i controlli doganali mediante audit e conserva una documentazione cronologica dei dati che fornisce una pista di controllo dal momento dell'entrata dei dati nel fascicolo;

- il richiedente consente all'autorità doganale l'accesso fisico ai suoi sistemi contabili e, se del caso, alle sue scritture commerciali e relative ai trasporti;
- il richiedente dispone di un sistema logistico che identifica una merce come merce in libera pratica nella Parte contraente o come merce di un paese terzo e indica, se del caso, la sua ubicazione;
- il richiedente dispone di un'organizzazione amministrativa che corrisponde al tipo e alla dimensione dell'impresa e che è adatta alla gestione dei flussi di merci, e di un sistema di controllo interno che consente di prevenire, individuare e correggere gli errori e di prevenire e individuare le transazioni illegali o fraudolente;
- ove applicabile, il richiedente dispone di procedure soddisfacenti che consentono di gestire le licenze e le autorizzazioni concesse conformemente alle misure di politica commerciale o connesse agli scambi di prodotti agricoli;
- il richiedente dispone di procedure soddisfacenti di archiviazione delle proprie scritture e informazioni e di protezione contro la perdita dei dati;
- il richiedente provvede affinché i dipendenti responsabili abbiano l'istruzione di informare le autorità doganali ogniqualvolta incontrano difficoltà nell'ottemperare alle norme doganali e stabilisce procedure per informare le autorità doganali di tali difficoltà;
- il richiedente dispone di misure di sicurezza adeguate al fine di proteggere il proprio sistema informatico contro qualsiasi manipolazione non autorizzata e tutelare la propria documentazione;
- il richiedente non è oggetto di una procedura fallimentare;
- nei tre anni precedenti la presentazione della domanda il richiedente ha ottemperato ai propri obblighi finanziari per quanto riguarda il pagamento dell'obbligazione (doganale) riscossa per o in relazione all'importazione o all'esportazione di merci;
- il richiedente dimostra, sulla base delle scritture e delle informazioni disponibili per gli ultimi tre anni precedenti alla presentazione della domanda, che dispone di sufficiente capacità finanziaria per ottemperare ai propri obblighi e adempiere ai propri impegni dato il tipo e il volume di attività commerciale, incluso il fatto di non aver registrato un attivo netto negativo, salvo nei casi in cui questo può essere coperto.

*Articolo 57,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 191, 193,
195, 199 e 200 AD*

*Articolo 25-28
ADT*

2. Per le autorizzazioni seguenti: uso di sigilli di modello speciale, qualifica di speditore autorizzato e qualifica di destinatario autorizzato dovrebbero essere rispettate le condizioni seguenti:

- il richiedente è stabilito nel territorio doganale di una Parte contraente;
- il richiedente dichiara che intende utilizzare regolarmente il regime di transito comune/unionale;
- il richiedente non ha commesso infrazioni gravi o ripetute della legislazione doganale e fiscale e non ha trascorsi di reati gravi in relazione all'attività economica svolta;
- il richiedente dimostra un alto livello di controllo sulle sue operazioni e sul flusso di merci, mediante un sistema di gestione delle scritture commerciali e, se del caso, di quelle relative ai trasporti, che consenta adeguati controlli doganali;
- il richiedente dispone degli standard pratici di competenza o delle qualifiche professionali direttamente connesse all'attività svolta.

3. Per l'autorizzazione relativa all'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea:

- il richiedente è una compagnia aerea ed è stabilito nel territorio doganale di una Parte contraente;
- il richiedente utilizza regolarmente il regime di transito comune/unionale o l'autorità doganale competente sa che è in grado di adempiere agli obblighi previsti da tale regime;
- il richiedente non ha commesso infrazioni gravi o ripetute alla legislazione doganale o fiscale.

4. Per l'autorizzazione relativa all'utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima:

- il richiedente è una società di navigazione ed è stabilito nel territorio doganale dell'Unione;
- il richiedente utilizza regolarmente il regime di transito unionale o l'autorità doganale competente sa che è in grado di adempiere agli obblighi previsti da tale regime;

- il richiedente non ha commesso infrazioni gravi o ripetute alla legislazione doganale o fiscale.

5. Per l'autorizzazione che comporta l'utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale:

- per quanto riguarda il trasporto aereo (applicabile al transito comune/unionale):
 - ✓ il richiedente opera un numero significativo di voli tra aeroporti dell'Unione/di paesi di transito comune;
 - ✓ il richiedente dimostra di essere in grado di garantire che le indicazioni dell'ETD siano disponibili presso l'ufficio doganale di partenza all'aeroporto di partenza e presso l'ufficio doganale di destinazione all'aeroporto di destinazione e che tali indicazioni siano le stesse presso l'ufficio doganale di partenza e l'ufficio doganale di destinazione;
 - ✓ il richiedente è stabilito nel territorio di una Parte contraente;
 - ✓ il richiedente dichiara che intende utilizzare regolarmente il regime di transito unionale/comune;
 - ✓ il richiedente non ha commesso violazioni gravi o ripetute della legislazione doganale e fiscale e non ha trascorsi di reati gravi in relazione all'attività economica svolta;
 - ✓ il richiedente dimostra un alto livello di controllo sulle sue operazioni e sul flusso di merci, mediante un sistema di gestione delle scritture commerciali e, se del caso, di quelle relative ai trasporti, che consenta adeguati controlli doganali;
 - ✓ il richiedente può dimostrare di disporre di standard pratici di competenza o di qualifiche professionali direttamente connesse all'attività svolta.
- per quanto riguarda il trasporto marittimo (applicabile solo al transito unionale):
 - ✓ il richiedente opera un numero significativo di viaggi tra porti dell'UE;
 - ✓ il richiedente dimostra di essere in grado di garantire che le indicazioni dell'ETD siano disponibili presso l'ufficio doganale di partenza al porto di partenza e presso l'ufficio doganale di destinazione al porto di destinazione e che tali indicazioni siano le stesse

*Articoli 111 bis-
111 ter,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 233,
paragrafo 4, CDU*

*Articoli 191, 199 e
200 AD*

- presso l'ufficio doganale di partenza e l'ufficio doganale di destinazione;
- ✓ il richiedente è stabilito nel territorio dell'Unione;
 - ✓ il richiedente dichiara che intende utilizzare regolarmente il regime di transito unionale;
 - ✓ il richiedente non ha commesso violazioni gravi o ripetute della legislazione doganale e fiscale e non ha trascorsi di reati gravi in relazione all'attività economica svolta;
 - ✓ il richiedente dimostra un alto livello di controllo sulle sue operazioni e sul flusso di merci, mediante un sistema di gestione delle scritture commerciali e, se del caso, di quelle relative ai trasporti, che consenta adeguati controlli doganali;
 - ✓ il richiedente può dimostrare di disporre di standard pratici di competenza o di qualifiche professionali direttamente connesse all'attività svolta.

6. Per l'autorizzazione relativa all'utilizzo del regime di transito comune basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia:

- il richiedente è un'impresa ferroviaria;
- il richiedente è stabilito nel territorio doganale di una Parte contraente;
- il richiedente utilizza regolarmente il regime di transito comune/unionale o l'autorità doganale competente sa che è in grado di adempiere agli obblighi previsti da tale regime;
- il richiedente non ha commesso infrazioni gravi o ripetute alla legislazione doganale o fiscale.

Tutte le autorizzazioni saranno concesse solo a condizione che l'autorità doganale ritenga di essere in grado di vigilare sul regime di transito comune/unionale e di effettuare controlli senza uno sforzo amministrativo sproporzionato rispetto alle necessità della persona interessata.

VI.2.2. Procedura di autorizzazione

*Articolo 61,
appendice I,
convenzione*

Tutte le semplificazioni sono soggette ad autorizzazione. Le domande devono essere presentate per via elettronica o per iscritto, autenticate e datate⁽³³⁾. Il richiedente deve fornire alle autorità competenti tutti gli elementi necessari alla concessione dell'autorizzazione.

*Articolo 22,
paragrafo 1, CDU*

*Articoli 192 e 194
AD*

Il luogo della presentazione della domanda dipende dal tipo di semplificazione. In genere la domanda è presentata alle autorità doganali competenti per il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente a fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione. Tuttavia in casi specifici il luogo di presentazione della domanda è diverso. Nel caso dello speditore autorizzato la domanda è presentata alle autorità competenti del paese in cui l'operazione di transito comune/unionale si prevede avrà inizio, mentre nel caso del destinatario autorizzato la domanda è presentata alle autorità competenti del paese in cui l'operazione di transito comune/unionale si prevede avrà termine. Per quanto concerne l'autorizzazione relativa all'uso dei sigilli di modello speciale, il richiedente può scegliere le autorità doganali competenti. Se il richiedente è uno speditore autorizzato, può presentare la domanda per l'uso dei sigilli di modello speciale alle autorità doganali competenti per il rilascio dell'autorizzazione per lo speditore autorizzato o in base alle norme generali summenzionate.

Le procedure relative all'accettazione delle autorizzazioni e al loro rifiuto devono essere condotte in conformità delle disposizioni generali della legislazione nazionale delle Parti contraenti.

OPERATORI COMMERCIALI

Per ottenere un'autorizzazione:

1. Presentare per via elettronica o per iscritto una domanda autenticata e datata che specifichi la semplificazione richiesta.
2. Includere tutti gli elementi necessari, quali:
 - dati del richiedente;
 - luogo di stabilimento;

⁽³³⁾ All'interno dell'Unione, il sistema di gestione delle decisioni doganali (CDMS) dell'Unione è applicabile alle domande e alle autorizzazioni.

– tutte le informazioni che consentono alle autorità competenti di decidere se le condizioni sono soddisfatte.

3. Illustrare l'impostazione delle scritture relative alle attività commerciali.

Nota: il richiedente sarà responsabile dell'esattezza delle informazioni fornite e dell'autenticità dei documenti presentati.

Prima di rilasciare l'autorizzazione, le autorità competenti devono verificare la conformità alle condizioni.

Le condizioni principali per tutte le semplificazioni del transito sono costituite dai criteri AEO di cui all'articolo 39, lettere a), b) e d), CDU, tranne per le semplificazioni seguenti:

- utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea;
- l'utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima;
- l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia.

*Articolo 64,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 22,
paragrafi 4 e 5, e
articolo 39 CDU*

Articolo 14 AD

In questi casi, si applicano solo i criteri AEO di cui all'articolo 39, lettera a), CDU.

Per la verifica di questi criteri si raccomanda vivamente di consultare il documento [«Operatori economici autorizzati — Orientamenti»](#).

Il documento descrive in dettaglio le modalità di verifica dei criteri e dei sottocriteri specifici da parte delle autorità doganali competenti, tenendo conto delle dimensioni e del tipo di richiedente (per esempio società multinazionali e grandi imprese, piccole e medie imprese, imprese di trasporto, operatori di corriere espresso, speditori/destinatari).

Durante la verifica delle condizioni è inoltre possibile tenere conto di eventuali informazioni supplementari di altre autorità o agenzie pubbliche.

L'autorizzazione deve contenere tutte le informazioni necessarie alla corretta applicazione della semplificazione in questione da parte dell'operatore economico e alla vigilanza da parte delle autorità competenti.

Di solito l'autorizzazione rimane valida senza limitazioni di tempo.

*Articolo 62,
appendice I,
convenzione*

L'autorizzazione prende effetto dalla data in cui il richiedente la riceve, o si ritiene l'abbia ricevuta, ed è applicabile da parte delle autorità doganali a decorrere da tale data. La data è diversa solo in casi eccezionali:

*Articolo 58,
appendice I,
convenzione*

- se il richiedente ha chiesto una diversa data di decorrenza degli effetti;
- se un'autorizzazione precedente è stata emanata con una limitazione di tempo e l'unico scopo dell'autorizzazione attuale è prorogarne la validità, nel qual caso l'autorizzazione prende effetto a decorrere dal giorno successivo alla data di scadenza del periodo di validità dell'autorizzazione precedente;
- se l'effetto dell'autorizzazione è subordinato all'espletamento di determinate formalità da parte del richiedente, nel qual caso l'autorizzazione prende effetto a decorrere dalla data in cui il richiedente riceve la comunicazione dell'autorità doganale competente attestante che le formalità sono state espletate in modo soddisfacente.

*Articolo 23,
paragrafo 5, CDU*

Il titolare dell'autorizzazione deve informare le autorità doganali in merito a eventuali fattori emersi dopo la concessione dell'autorizzazione e potenzialmente in grado di incidere sul mantenimento o sul contenuto di quest'ultima.

La decisione di rifiuto della domanda deve essere motivata e comunicata al richiedente conformemente ai termini e alle disposizioni vigenti nella Parte contraente interessata.

La autorità doganali devono controllare le condizioni che il titolare dell'autorizzazione deve soddisfare e il rispetto degli obblighi derivanti da tale autorizzazione.

DOGANA

L'ufficio doganale competente:

- fornisce al richiedente un'autorizzazione autenticata e datata (insieme a una o più copie se l'autorizzazione è stata rilasciata per iscritto);
- conserva le domande e tutti i documenti giustificativi ad esse relativi;
- conserva una copia dell'autorizzazione.

In alcuni casi, una domanda sarà respinta o un'autorizzazione annullata, revocata, modificata o sospesa. In questi casi, la domanda e la decisione che respinge la domanda o

annulla, revoca, modifica o sospende l'autorizzazione, e tutti i documenti giustificativi allegati, devono essere conservati per almeno tre anni. Il termine decorre dalla fine dell'anno civile in cui la domanda è stata rifiutata o l'autorizzazione è stata annullata, revocata, modificata o sospesa.

OPERATORI COMMERCIALI

Se l'autorizzazione è stata rilasciata, il relativo numero di riferimento è indicato sulla dichiarazione di transito ogniqualvolta l'ufficio doganale di partenza lo richieda nel caso delle semplificazioni seguenti:

- utilizzo di sigilli di modello speciale;
- l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea
- l'utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima
- utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione in dogana per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale.

Questa informazione deve essere fornita, a meno che non sia possibile ricavarla da altri dati, quali il numero EORI del titolare dell'autorizzazione o il sistema di gestione delle decisioni doganali (*Customs Decision Management System – CDMS*).

VI.2.3. Controllo di un'autorizzazione

*Articolo 58,
appendice I,
convenzione*

Ciascuna autorizzazione concessa deve essere controllata regolarmente e costantemente dalle autorità doganali competenti.

*Articolo 23,
paragrafo 5, CDU*

L'obiettivo è rilevare, in una fase iniziale, qualsiasi indicazione di non conformità agli obblighi derivanti dall'autorizzazione.

Se il titolare dell'autorizzazione risulta stabilito da meno di tre anni, le autorità doganali devono provvedere a un attento controllo nel corso del primo anno dopo che l'autorizzazione è stata concessa.

Ai fini del controllo, l'autorità doganale competente può elaborare un piano di monitoraggio che delinei le singole attività di controllo, ivi comprese la loro frequenza e le tempistiche (per esempio la verifica della conformità a criteri e norme, anche in merito alle attività quotidiane dell'operatore, visite in loco, verifica di diverse banche dati, relazioni presentate dagli operatori).

Il piano di monitoraggio dovrebbe basarsi sull'analisi dei rischi svolta nel corso delle varie fasi (verifica prima della concessione dell'autorizzazione, gestione dell'autorizzazione concessa ecc.), considerando in particolare:

- il tipo di autorizzazione;
- la stabilità dell'operatore economico;
- le dimensioni dell'impresa e il numero di siti;
- la cooperazione con l'operatore economico;
- le informazioni ricevute dall'operatore economico in merito a eventuali discrepanze riscontrate o a qualsiasi modifica che possa influenzare le condizioni dell'autorizzazione;
- se l'operatore economico disponga o no della qualifica di AEO.

Si raccomanda di effettuare visite in loco presso gli operatori almeno una volta all'anno.

L'elaborazione del piano di monitoraggio e tutte le visite presso i locali dell'operatore devono essere coordinate dalle autorità doganali (tenendo conto di qualsiasi altra attività di audit/controllo prevista per l'operatore, ad esempio audit e controllo AEO) al fine di evitare qualsiasi duplicazione di esami.

VI.2.4. Annullamento, revoca e modifica di un'autorizzazione

*Articolo 65,
paragrafi 2 e 3,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 27 e 28
CDU*

Le autorità doganali annulleranno un'autorizzazione se è stata concessa sulla base di informazioni inesatte o incomplete e se il titolare sapeva o avrebbe dovuto sapere che tali informazioni erano inesatte o incomplete (ad es. numero inesatto delle operazioni di transito che giustificano il ricorso a una semplificazione, ubicazione non corretta delle merci).

L'autorizzazione sarà revocata o modificata su richiesta del titolare.

Allo stesso modo, l'autorizzazione può essere revocata o modificata dalle autorità competenti se queste stabiliscono, per proprio conto o sulla base di informazioni ricevute, che tale autorizzazione non soddisfa più le condizioni richieste, ad esempio:

- una o più condizioni necessarie per il rilascio dell'autorizzazione non sussistono più;
- un fattore emerso dopo il rilascio dell'autorizzazione ne influenza il contenuto o il mantenimento;

<i>Articolo 65, paragrafi 4, 5 e 6, appendice I, convenzione</i>	• il titolare non soddisfa più un obbligo cui è tenuto ai sensi dell'autorizzazione. Le autorità competenti devono informare il titolare in merito all'annullamento, alla revoca o alla modifica dell'autorizzazione conformemente ai termini e alle disposizioni vigenti nella Parte contraente.
<i>Articoli 27 e 28 CDU</i>	L'annullamento di un'autorizzazione prende effetto a decorrere dalla data in cui ha preso effetto l'autorizzazione iniziale. La revoca o la modifica di un'autorizzazione prende effetto a decorrere dalla data in cui il richiedente la riceve o si ritiene l'abbia ricevuta. Tuttavia, in casi eccezionali in cui gli interessi legittimi del titolare dell'autorizzazione lo richiedano, le autorità doganali possono rinviare la data di decorrenza degli effetti della revoca o modifica conformemente ai termini in vigore nelle Parti contraenti. La data in cui la decisione prende effetto deve essere indicata nella decisione relativa alla revoca o alla modifica dell'autorizzazione. Nei casi in cui l'autorizzazione è valida in altri paesi, tali paesi devono essere immediatamente informati dalle autorità doganali competenti in merito all'annullamento, alla revoca o alla modifica dell'autorizzazione nella modalità specificata per ciascun tipo di semplificazione.

VI.2.5. Sospensione di un'autorizzazione

<i>Articoli 67-69, appendice I, convenzione</i>	La sospensione dell'autorizzazione significa che l'autorizzazione concessa non è valida per un determinato periodo.
<i>Articoli 16-18 AD</i>	L'autorizzazione può anche essere sospesa, invece che annullata, revocata o modificata, nei casi seguenti: • esistono motivi sufficienti per annullare, revocare o modificare l'autorizzazione, ma le autorità competenti non dispongono ancora di tutti gli elementi necessari per decidere in merito all'annullamento, alla revoca o alla modifica; • il titolare dell'autorizzazione non soddisfa più una o più condizioni o non garantisce il rispetto dei propri obblighi, ma le autorità doganali gli consentono di adottare provvedimenti adeguati a migliorare la situazione; • il titolare dell'autorizzazione chiede tale sospensione perché si trova temporaneamente nell'incapacità di soddisfare le condizioni previste per l'autorizzazione o di rispettare gli obblighi imposti a norma di tale autorizzazione.

Quando il titolare ha migliorato la situazione, informa le autorità doganali:

- i) dei provvedimenti che si impegna ad adottare per garantire l'adempimento delle condizioni o il rispetto degli obblighi;
e
- ii) del periodo di tempo necessario per adottare detti provvedimenti.

Le autorità doganali devono fissare il periodo di sospensione. In genere esso dovrebbe corrispondere al periodo di tempo di cui tali autorità necessitano per stabilire se le condizioni per l'annullamento, la revoca o la modifica sono soddisfatte.

Il periodo di sospensione può essere ulteriormente prorogato su richiesta del titolare dell'autorizzazione. Le autorità doganali possono ulteriormente prorogare detto periodo qualora necessitino di tempo supplementare per verificare i provvedimenti adottati dal titolare per soddisfare le condizioni o rispettare gli obblighi; tale proroga non deve tuttavia superare i 30 giorni.

La proroga del periodo di sospensione è necessaria anche quando, in seguito alla sospensione, le autorità doganali intendono annullare, revocare o modificare l'autorizzazione. In questo caso il periodo è prorogato fino a quando la decisione di annullamento, revoca o modifica prende effetto.

La sospensione cessa allo scadere del periodo di sospensione a meno che, prima della scadenza di tale termine, si verifichi uno dei casi seguenti:

- la sospensione è revocata perché non vi sono motivi per annullare, revocare o modificare l'autorizzazione, nel qual caso la sospensione cessa alla data della revoca;
- la sospensione è revocata perché il titolare dell'autorizzazione ha adottato, con soddisfazione dell'autorità doganale competente a concedere l'autorizzazione, i provvedimenti necessari per soddisfare le condizioni stabilite per l'autorizzazione o per conformarsi agli obblighi imposti a norma di tale autorizzazione. In questo caso la sospensione cessa alla data della revoca;
- l'autorizzazione sospesa è annullata, revocata o modificata, nel qual caso la sospensione cessa alla data dell'annullamento, della revoca o della modifica.

Le autorità doganali comunicano al titolare dell'autorizzazione la fine del periodo di sospensione.

Nei casi in cui l'autorizzazione è valida in altri paesi, tali paesi devono essere immediatamente informati dalle autorità doganali competenti in merito alla sospensione e alla fine della sospensione dell'autorizzazione nella modalità specificata per ciascun tipo di semplificazione.

VI.2.6. Riesame di un'autorizzazione

*Articolo 66,
appendice I,
convenzione*

Le autorità doganali competenti a concedere l'autorizzazione sono obbligate a riesaminarla ogni tanto in uno dei casi seguenti:

Articolo 15 AD

- in caso di modifiche della normativa che incidono sull'autorizzazione;
- se necessario, a seguito del controllo effettuato;
- a seguito delle informazioni fornite dal titolare dell'autorizzazione o da altre autorità.

In funzione dei motivi, potrà avere luogo un riesame totale o parziale delle condizioni concrete.

L'esito del riesame è comunicato al titolare dell'autorizzazione.

Per maggiori informazioni sul riesame delle autorizzazioni si raccomanda vivamente di consultare il documento [«Operatori economici autorizzati — Orientamenti»](#).

Gli esiti possibili del riesame possono essere i seguenti:

- mantenimento dell'autorizzazione concessa, senza modifiche;
- modifica dell'autorizzazione;
- revoca dell'autorizzazione;
- sospensione dell'autorizzazione.

VI.3. Descrizione delle semplificazioni

Il presente paragrafo descrive le seguenti semplificazioni:

- la garanzia globale e l'esonero dalla garanzia (paragrafo VI.3.1);
- l'utilizzo di sigilli di modello speciale (paragrafo VI.3.2);
- lo speditore autorizzato (paragrafo VI.3.3);
- il destinatario autorizzato (paragrafo VI.3.4);

- l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia (paragrafo VI.3.5);
- l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea (paragrafo VI.3.6);
- l'utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima (paragrafo VI.3.7);
- procedure semplificate basate sull'articolo 6 della convenzione/articolo 97, paragrafo 2, del CDC (paragrafo VI.3.8);
- l'utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per vincolare le merci trasportate per via aerea al regime di transito comune/unionale (paragrafo VI.3.9);
- l'utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per vincolare le merci trasportate per via marittima al regime di transito unionale (paragrafo VI.3.10).

Validità geografica delle semplificazioni del transito	
TUTTI I PAESI:	- garanzia globale* - garanzia globale ridotta* - esonero dalla garanzia* - l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia * ad eccezione dei paesi esclusi dal fideiussore. La validità in Andorra e/o a San Marino è ammessa solo per il transito unionale.
TUTTI I PAESI a condizione che l'operazione di transito abbia inizio nel paese in cui è stata concessa l'autorizzazione:	- utilizzo di sigilli di modello speciale - speditore autorizzato
PAESE in cui è stata concessa l'autorizzazione:	- destinatario autorizzato
PAESE/PAESI interessato/i:	- l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea

	- l'utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima - l'utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito - l'utilizzo delle altre procedure semplificate a norma dell'articolo 6 della convenzione
--	--

VI.3.1. Garanzia globale e esonero dalla garanzia

Ove richiesto, per poter vincolare le merci al regime di transito, il titolare del regime deve fornire una garanzia.

Articoli 74-80, appendice I, convenzione

La garanzia standard per il transito è una garanzia isolata che copre un'unica operazione di transito.

Articolo 89, paragrafo 5, e articolo 95, CDU Articolo 84 AD

Tuttavia un operatore economico può essere autorizzato, alle condizioni specificate al paragrafo 2.1, ad utilizzare una garanzia globale o un esonero dalla garanzia in cui rientrano diverse operazioni di transito. Per ulteriori dettagli sulla garanzia globale e sull'esonero dalla garanzia cfr. parte III.

La procedura di autorizzazione deve essere conforme a quanto riportato al paragrafo VI.2.2.

Per la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.4.

IV.3.2. Utilizzo di sigilli di modello speciale

Articoli 81-83, appendice I, convenzione

Le autorità competenti possono autorizzare i titolari del regime a utilizzare sigilli di modello speciale sui loro mezzi di trasporto, container o imballaggi.

Articoli 317-318 AE

L'autorità doganale deve inoltre accettare, nel contesto dell'autorizzazione, i sigilli di modello speciale approvati dalle autorità doganali di un altro paese a meno che non disponga di informazioni indicanti che il particolare sigillo non è adatto ai fini doganali.

I sigilli di modello speciale devono essere conformi alle caratteristiche dei sigilli descritte al paragrafo IV.2.3.8.4.

I sigilli certificati da un organismo competente in conformità della norma internazionale ISO 17712:2013 «Container per il trasporto di

merci — Sigilli meccanici» saranno considerati conformi a tali requisiti.

Per i trasporti effettuati in container devono essere utilizzati, nella misura del possibile, sigilli con caratteristiche di alta sicurezza.

I sigilli di modello speciale devono recare una delle indicazioni seguenti:

- il nome del titolare dell'autorizzazione;
- un'abbreviazione o un codice corrispondente sulla base dei quali l'autorità doganale del paese di partenza è in grado di identificare la persona.

La procedura di autorizzazione deve avvenire conformemente a quanto riportato al paragrafo VI.2.2.

Per la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.4.

DOGANA

L'autorità doganale deve effettuare le operazioni seguenti:

- notifica alla Commissione e alle autorità doganali delle altre Parti contraenti i sigilli di modello speciale in uso e i sigilli di modello speciale che essa ha deciso di non approvare per motivi di irregolarità o carenze tecniche;
- riesamina i sigilli di modello speciale da essa approvati e in uso, se viene informata che un'altra autorità ha deciso di non approvare un determinato sigillo di modello speciale;
- conduce una consultazione reciproca al fine di giungere a una valutazione comune;
- effettua un monitoraggio dell'utilizzo dei sigilli di modello speciale da parte delle persone autorizzate.

Se necessario, gli Stati membri e le altre Parti contraenti possono di comune accordo stabilire un sistema di numerazione comune e decidere di utilizzare caratteristiche di sicurezza e tecnologie comuni.

OPERATORI COMMERCIALI

Il titolare del regime (per lo più lo speditore autorizzato) deve indicare il numero e i singoli identificatori dei sigilli di modello speciale nella dichiarazione di transito e apporre i sigilli al più tardi al momento dello svincolo delle merci per il regime di transito comune/unionale.

VI.3.3. Speditore autorizzato

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo VI.3.3.1);
- autorizzazione (paragrafo VI.3.3.2);
- regimi (paragrafo VI.3.3.3).

VI.3.3.1. Introduzione

*Articoli 84 e 86,
appendice I,
convenzione*

Articolo 314 AE

Lo speditore autorizzato è una persona autorizzata dalle autorità competenti ad effettuare operazioni di transito senza presentare le merci all'ufficio doganale di partenza. Tale persona è il titolare del regime. Le merci devono essere sotto il suo controllo nei suoi locali specificati nell'autorizzazione nel momento in cui effettua la dichiarazione.

Lo speditore autorizzato può presentare una dichiarazione di transito nel sistema NCTS ed inserire nel sistema le informazioni seguenti:

- il numero e i singoli identificatori dei sigilli (se sono stati apposti sigilli);
- il termine entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione;
- l'itinerario vincolante, se richiesto.

Lo speditore autorizzato appone i sigilli di modello speciale e pertanto ha bisogno di un'autorizzazione separata (cfr. paragrafo 3.2).

VI.3.3.2. Autorizzazione

*Articolo 84,
appendice I,
convenzione*

Articolo 193 AD

La procedura di autorizzazione deve avvenire conformemente a quanto riportato al paragrafo VI.2.2.

Per ottenere la qualifica di speditore autorizzato, un operatore economico deve soddisfare le condizioni (cfr. VI.2.1) e deve inoltre:

- essere titolare di un'autorizzazione per l'utilizzo di una garanzia globale o di una garanzia globale con un importo ridotto (compreso un esonero dalla garanzia) (cfr. parte III, paragrafo 4);
- utilizzare un procedimento informatico per comunicare con le autorità doganali.

*Articolo 85,
appendice I,
convenzione*

Per consentire all'autorità competente di effettuare una valutazione iniziale, la domanda deve indicare per quanto possibile:

Allegato A AD

- una stima sulla frequenza mensile con cui il richiedente invierà merci nell'ambito del regime di transito comune/unionale;
- l'ubicazione delle merci;
- il luogo di tenuta delle scritture.

L'autorità competente può chiedere al richiedente di fornire tutti gli ulteriori dettagli o documenti giustificativi necessari al trattamento della domanda.

La gestione amministrativa del titolare dell'autorizzazione deve essere organizzata in modo che sia agevole stabilire un nesso tra le informazioni relative alle merci fornite nella dichiarazione di transito e le informazioni fornite nei bollettini di spedizione, nelle fatture ecc. Di particolare importanza sono le informazioni riguardanti il numero e il tipo dei colli nonché il tipo e il volume delle merci e la loro posizione doganale.

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.4.

DOGANA

L'autorizzazione deve indicare chiaramente:

1. l'ufficio o gli uffici doganali di partenza che saranno responsabili delle prossime operazioni di transito comune;
2. il limite di tempo (in minuti) a disposizione dell'ufficio doganale di partenza dopo la presentazione della dichiarazione di transito entro il quale dette autorità possono procedere agli eventuali controlli necessari prima dello svincolo e della partenza delle merci;
3. nel caso della procedura di continuità operativa, le modalità per la comunicazione all'ufficio doganale di partenza da parte dello spedite autorizzato delle operazioni di transito da effettuare al fine di consentire eventuali controlli prima della partenza delle merci;
3. le categorie o i movimenti di merci esclusi dall'autorizzazione (se del caso);
4. le misure operative e di controllo cui si deve conformare lo spedite autorizzato;
5. se del caso, eventuali condizioni specifiche relative agli accordi sui transiti che avvengono al di fuori delle normali ore lavorative del o degli uffici doganali di partenza.

VI.3.3.3. Regimi

VI.3.3.3.1. Regime di transito normale — obblighi dello speditore autorizzato

*Articolo 86,
appendice I,
convenzione*

Articolo 314 AE

Lo speditore autorizzato non può avviare l'operazione di transito comune/unionale fino alla scadenza del termine specificato nell'autorizzazione (cfr. VI.3.3.2). Lo speditore autorizzato segue la stessa procedura descritta al paragrafo IV.1.3 tranne per il fatto che non è tenuto a presentare le merci all'ufficio doganale di partenza.

Nel caso di un controllo lo speditore autorizzato deve assicurare che le merci siano a disposizione delle autorità doganali.

Ove si applichi tale semplificazione, lo speditore autorizzato deve adempiere a tutti gli obblighi e alle condizioni convenuti nell'autorizzazione.

Dopo lo svincolo delle merci per il regime di transito comune/unionale, lo speditore autorizzato stampa il DAT e, se del caso, l'EdA e li consegna al vettore.

*Punto 20.1,
capo III, parte I,
dell'allegato 72-04
AE CDU
Punto 20, capo III,
allegato II,
appendice I,
convenzione*

L'autorità doganale può autorizzare lo speditore autorizzato a utilizzare la distinta di carico invece dell'EdA come parte descrittiva del DAT, a condizione che tutti i dati siano disponibili nell'NCTS. L'uso della distinta di carico è descritto nella parte V, paragrafo V.3.3.1.2.

Nella casella 31 del DAT si deve indicare che l'EdA è sostituito dalla distinta di carico, i suoi riferimenti e il numero totale di pagine della distinta di carico. A questo scopo si può usare un timbro, il cui modello è mostrato qui sotto, o una sua replica elettronica.

List of Items replaced by _____ pages of the loading list <u>(number)</u> / <u>(date)</u>
--

Tutti i messaggi tra lo speditore autorizzato e l'ufficio doganale di partenza sono scambiati utilizzando procedimenti informatici.

Di norma, l'orario in cui lo speditore autorizzato può avviare un regime di transito comune/unionale deve coincidere con il normale orario di apertura dell'ufficio doganale di partenza.

Tuttavia, in considerazione delle specifiche attività di taluni operatori economici, le autorità competenti possono prevedere nell'autorizzazione che un regime di transito comune/unionale possa essere avviato al di fuori dell'orario di apertura dell'ufficio di pertinenza.

L'autorizzazione stabilisce le misure di identificazione da adottare e se queste devono essere applicate dallo speditore autorizzato o dall'ufficio doganale di partenza.

Se lo speditore autorizzato deve sigillare i mezzi di trasporto o i colli, utilizza i sigilli di modello speciale sulla base dell'autorizzazione concessagli.

I sigilli di modello speciale devono essere conformi alle caratteristiche dei sigilli descritte ai paragrafi IV.2.3.8.2 e IV.2.3.2.

Le autorità doganali possono non esigere l'utilizzo di sigilli qualora lo speditore autorizzato:

- fornisca una descrizione delle merci sufficientemente precisa da consentirne una facile identificazione e
- ne indichi la quantità e la natura ed eventuali caratteristiche specifiche, come il numero di serie.

L'autorizzazione deve definire le circostanze in cui devono essere utilizzati i sigilli o altre misure di identificazione.

VI.3.3.2. Procedura di continuità operativa — obblighi dello speditore autorizzato

*Allegato II,
appendice I,
convenzione*

Allegato 72-04 AE

In caso di indisponibilità del sistema NCTS o del sistema elettronico dello speditore autorizzato, questi deve prendere contatto con le autorità competenti e chiedere l'approvazione per l'utilizzo della procedura di continuità operativa.

Una volta ottenuta l'approvazione, lo speditore autorizzato può utilizzare come dichiarazione di transito il DAU, il DAU stampato o il DAT.

La dichiarazione di transito deve essere completata inserendo:

- nella casella 44 l'itinerario vincolante, se del caso;
- nella casella D il termine per la consegna delle merci all'ufficio doganale di destinazione e (se del caso) informazioni sui sigilli apposti;
- la dicitura «Speditore autorizzato – 99206»;

- la data di spedizione delle merci;
- il codice «A3»;
- il numero della dichiarazione di transito (in conformità delle norme convenute con l'ufficio doganale di partenza o stabilite nell'autorizzazione).

Il DAU o il DAT possono essere presentati secondo una delle modalità seguenti:

- preventivamente timbrati con il timbro dell'ufficio doganale di partenza e firmati da un funzionario di tale ufficio nella casella C. I DAU o i DAT preautenticati vengono numerati in anticipo con numerazione consecutiva e devono essere registrati dall'ufficio doganale. Devono essere preautenticati anche tutti i formulari DAU BIS, le distinte di carico o gli elenchi degli articoli che accompagnano i DAU o i DAT preautenticati;
- timbrato dallo spedite autorizzato con un timbro speciale ammesso dall'autorità competente e conforme al modello che figura nell'appendice III, allegato B9, della convenzione/allegato 72-04 dell'AE. L'impronta del timbro può essere prestampata sui formulari quando la stampa è affidata ad una tipografia autorizzata a tal fine.
Lo spedite autorizzato è tenuto a completare tale casella indicandovi la data della spedizione delle merci e ad attribuire alla dichiarazione di transito un numero conformemente alle norme previste a tal fine nell'autorizzazione.

Il timbro è apposto sugli esemplari 1, 4 e 5 del DAU o su due copie del DAT e su tutti gli esemplari del formulario DAU BIS, delle distinte di carico o degli elenchi degli articoli.

Il numero del DAU o del DAT è riportato nella casella 3 del timbro speciale. Esso può essere preimpresso contemporaneamente al timbro e nell'impronta dello stesso. Nell'autorizzazione viene stabilito che la numerazione deve formare parte di una serie ininterrotta.

Il timbro può essere prestampato sui DAU o sui DAT. Gli operatori commerciali che intendono utilizzare il timbro prestampato devono rivolgersi ad una tipografia approvata dalle autorità doganali del paese in cui lo spedite autorizzato è stabilito.

Le autorità doganali possono autorizzare lo spedite autorizzato a compilare i DAU o i DAT utilizzando procedimenti informatici. In tal caso l'impronta del timbro speciale stampato dal computer può differire leggermente.

Nota: le autorità doganali italiane utilizzano un timbro speciale. L'impronta di tale timbro è riprodotta nell'allegato VI.8.1.

Lo speditore autorizzato deve adottare tutte le misure necessarie a garantire la custodia del timbro speciale o dei DAU o DAT preautenticati o prestampati, al fine di evitarne l'utilizzo abusivo, la perdita o il furto, ed è tenuto a presentarli alle autorità doganali su richiesta delle stesse.

Le autorità doganali possono effettuare un controllo a posteriori per verificare se lo speditore autorizzato ha adottato tutte le misure necessarie a garantire la custodia del timbro speciale e dei formulari muniti delle impronte del timbro dell'ufficio doganale di partenza o del timbro speciale.

Se i DAU o i DAT muniti dell'impronta del timbro speciale sono compilati utilizzando procedimenti informatici, l'autorità competente può autorizzare lo speditore autorizzato a non firmarli.

Lo speditore autorizzato che ha ottenuto tale autorizzazione deve apporre nella casella 50 del DAU o del DAT la dicitura «Dispensa dalla firma — 99207».

Questa dispensa può essere concessa a condizione che lo speditore autorizzato abbia previamente presentato alle autorità doganali un impegno scritto con il quale riconosce di essere il titolare del regime per tutte le operazioni di transito effettuate sotto la copertura di DAU o DAT recanti l'impronta del timbro speciale.

Qualora si decida di ricorrere alla procedura di continuità operativa, è importante accertarsi che le dichiarazioni inserite nell'NCTS, ma non ulteriormente elaborate a causa di un guasto del sistema, siano annullate.

VI.3.3.3.2.1. Misure di identificazione

Cfr.: VI.3.3.3.1.

Laddove i sigilli non siano richiesti, lo speditore autorizzato deve apporre la dicitura «Dispensa – 99201» nella casella D del DAU o del DAT sotto la voce «sigilli apposti».

VI.3.3.3.2.2. Partenza delle merci

Lo speditore autorizzato deve compilare il DAU o il DAT

ed è tenuto a informare le autorità doganali, mediante fax, posta elettronica o in altri modi convenuti nell'autorizzazione, di tutte le operazioni di transito che verranno effettuate, in modo che le autorità competenti possano, se necessario, effettuare controlli prima dello svincolo delle merci.

Le informazioni trasmesse alle autorità doganali devono includere:

- dettagli relativi alla dichiarazione di transito;
- data e ora della spedizione delle merci ed eventualmente dettagli relativi ai sigilli da apporre;
- la denominazione commerciale abituale delle merci;
- i numeri dei documenti allegati, ove opportuno.

Di norma, l'orario in cui lo speditore può avviare un regime di transito comune/unionale deve coincidere con il normale orario di apertura dell'ufficio doganale locale.

Tuttavia, in considerazione delle specifiche attività di taluni operatori economici, le autorità competenti possono prevedere nell'autorizzazione che un regime di transito comune/unionale possa essere avviato al di fuori dell'orario di apertura dell'ufficio di pertinenza.

Inoltre le autorità doganali possono autorizzare lo speditore autorizzato che spedisca le merci con scadenze regolari (giorni e ore fissi) a segnalare i dettagli di tali scadenze all'ufficio doganale di competenza. Le autorità doganali possono esentare lo speditore dal fornire informazioni sull'invio di ciascuna singola spedizione evitando l'intervento dell'ufficio doganale di partenza.

Quando le autorità doganali non controllano le merci prima della partenza, lo speditore autorizzato deve inserire, al più tardi all'atto della spedizione delle merci:

- nella casella 44 dell'esemplare n. 1 del DAU o di una prima copia del DAT, dettagli relativi all'itinerario vincolante (se del caso);
- nella casella 50 dell'esemplare n. 1 del DAU o di una prima copia del DAT, la dicitura «Dispensa dalla firma» (ove applicabile); e
- nella casella D dell'esemplare n. 1 del DAU o di una prima copia del DAT:

- il termine entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione (espresso come data e non come numero di giorni);
- i dati relativi ai sigilli utilizzati (o la dicitura «dispensa», ove opportuno);
- la dicitura «speditore autorizzato»;
- il codice «A3»; e
- un timbro indicante il ricorso alla procedura di continuità operativa. Nell'allegato V.1.8.1 figura il timbro della procedura di continuità operativa nelle diverse lingue.

In caso di controllo delle merci da parte delle autorità doganali dell'ufficio di partenza, tali autorità appongono il loro visto nella casella D del DAU o del DAT.

Gli esemplari n. 4 e n. 5 del DAU o una seconda copia del DAT devono essere consegnati al vettore. Lo speditore autorizzato conserva l'esemplare n. 1 del DAU o la prima copia del DAT.

Dopo la partenza delle merci, lo speditore autorizzato è tenuto a inviare l'esemplare n. 1 del DAU o una prima copia del DAT all'ufficio doganale di partenza senza indugio ed entro i termini specificati nell'autorizzazione.

DOGANNA

L'ufficio doganale di partenza:

- conserva l'esemplare n. 1 del DAU o una prima copia del DAT;
- controlla la numerazione consecutiva dei DAU o dei DAT (i DAU o i DAT preautenticati non utilizzati devono essere resi alle autorità doganali).

VI.3.4. Destinatario autorizzato

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo VI.3.4.1);
- autorizzazione (paragrafo VI.3.4.2);
- regimi (paragrafo VI.3.4.3).

VI.3.4.1. Introduzione

Di norma, le merci vincolate al regime di transito comune/unionale devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione insieme alla relativa documentazione.

Tuttavia l'autorizzazione ad operare come destinatario autorizzato dà diritto all'operatore economico di ricevere le merci presso la propria sede o in qualunque altro luogo specificato, senza essere tenuto a presentarle all'ufficio doganale di destinazione.

VI.3.4.2. Autorizzazione

La procedura di autorizzazione deve essere effettuata conformemente a quanto riportato al paragrafo VI.2.2, salvo altrimenti disposto in appresso.

Per ottenere la qualifica di destinatario autorizzato, un operatore economico deve soddisfare le relative condizioni (cfr. VI.2.1).

L'autorizzazione ad operare come destinatario autorizzato può essere concessa solo agli operatori economici che, oltre a soddisfare le altre condizioni, comunichino con le autorità doganali mediante procedimenti informatici.

*Articolo 89,
appendice I,
convenzione*

Allegato A, AD

Per consentire all'autorità competente di effettuare una valutazione iniziale, la domanda deve indicare per quanto possibile:

- una stima sulla frequenza mensile con cui il richiedente riceverà merci nell'ambito del regime di transito comune/unionale;
- l'ubicazione delle merci;
- il luogo di tenuta delle scritture.

Il destinatario autorizzato deve essere organizzato in modo che sia agevole stabilire un nesso tra le informazioni relative alle merci fornite nella dichiarazione di transito e le informazioni riportate nella documentazione del destinatario autorizzato, così da consentire alle autorità doganali di controllare il movimento delle merci. Di particolare importanza sono le informazioni riguardanti il volume e il tipo delle merci nonché la loro posizione doganale.

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.4.

DOGANA

L'autorizzazione deve indicare chiaramente:

1. l'ufficio o gli uffici doganali di destinazione responsabile/i della supervisione del destinatario autorizzato;

2. il limite di tempo (in minuti) a disposizione dell'ufficio doganale di destinazione dopo la conclusione di un regime di transito entro il quale dette autorità possono procedere agli eventuali controlli necessari prima dello svincolo delle merci;
3. nel caso della procedura di continuità operativa, le modalità per la comunicazione all'ufficio doganale di destinazione da parte del destinatario autorizzato delle operazioni di transito da effettuare al fine di consentire eventuali controlli prima dello svincolo delle merci;
4. le categorie o i movimenti di merci esclusi dall'autorizzazione (se del caso);
5. le misure operative e di controllo cui si deve conformare il destinatario autorizzato;
6. se del caso, eventuali condizioni specifiche relative agli accordi sui transiti che avvengono al di fuori delle normali ore lavorative del o degli uffici doganali di destinazione.

VI.3.4.3. Custodia temporanea

*Articolo 144,
articolo 145,
paragrafi 1, 3 e 11,
articolo 147 e
articolo 148 CDU
Articolo 115 AD*

Il presente paragrafo riguarda unicamente l'Unione europea.

Quando le merci arrivano nei locali del destinatario autorizzato e il regime di transito unionale è concluso, le merci sono in custodia temporanea.

Le merci in custodia temporanea possono essere immagazzinate in strutture di deposito per la custodia temporanea o in altri luoghi designati o approvati dalle autorità doganali. Tuttavia, qualora le merci siano immagazzinate in altri luoghi, dovrebbero essere dichiarate per un regime doganale successivo o riesportate entro e non oltre sei giorni dal loro arrivo (a meno che le autorità doganali esigano una visita delle merci).

Per la gestione di strutture di deposito per la custodia temporanea è necessaria un'autorizzazione, che deve essere concessa dalle autorità doganali competenti.

A meno che non si applichi l'esonero dalla garanzia, è opportuno costituire una garanzia a prescindere dal luogo della custodia temporanea (la struttura di deposito per la custodia temporanea o il luogo designato o approvato dalle autorità doganali).

VI.3.4.4. Regimi

VI.3.4.4.1. Regime di transito normale

*Articolo 88,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 315-316
AE*

Il destinatario autorizzato segue la stessa procedura descritta al paragrafo IV.4.3, tranne per gli obblighi seguenti che è tenuto a rispettare nell'ordine in cui sono elencati:

- le merci non devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione;
- dopo l'arrivo delle merci in un luogo specificato nell'autorizzazione, il destinatario deve inviare immediatamente il messaggio «Avviso di arrivo» (IE007) all'ufficio doganale di destinazione e informarlo di eventuali irregolarità o imprevisti verificatisi durante il trasporto (ad es. rimozione dei sigilli);
- deve aspettare la scadenza del temporizzatore e il ricevimento del messaggio «Autorizzazione di scarico» (IE043) e dare alle autorità doganali la possibilità di controllare le merci prima di scaricarle;
- deve controllare e scaricare le merci;
- deve inviare il messaggio «Osservazioni sullo scarico» (IE044) all'ufficio doganale di destinazione, indicando eventuali irregolarità, al più tardi il terzo giorno successivo a quello in cui ha ricevuto l'autorizzazione a scaricare le merci.

Su richiesta del vettore, il destinatario autorizzato rilascerà una ricevuta che certifica l'arrivo delle merci in un luogo specificato nell'autorizzazione e contiene un riferimento all'MRN dell'operazione di transito comune/unionale. La ricevuta deve essere redatta utilizzando il formulario di cui all'appendice III, allegato B10, della convenzione/allegato 72-03 AE.

VI.3.4.4.2. Procedura di continuità operativa

Nel caso della procedura di continuità operativa il destinatario autorizzato deve informare senza indugio l'autorità competente con i mezzi convenuti nell'autorizzazione (mediante fax, posta elettronica o in altro modo) dell'arrivo delle merci. Dopo aver ricevuto l'autorizzazione di scarico dall'ufficio doganale di destinazione, può scaricare le merci nel luogo o nei luoghi specificati nell'autorizzazione.

Il destinatario autorizzato deve indicare la data di arrivo, lo stato effettivo del sigillo/dei sigilli e il codice del risultato del controllo sugli esemplari nn. 4 e 5 del DAU o su una seconda copia del DAT, che hanno accompagnato le merci, apporvi il proprio timbro di autorizzazione e consegnare il documento all'ufficio doganale di

destinazione il prima possibile, e comunque entro il giorno lavorativo successivo.

Il destinatario autorizzato è tenuto ad informare l'ufficio doganale di destinazione in merito all'arrivo delle merci, conformemente alle condizioni stabilite nell'autorizzazione, in modo che le autorità competenti possano, ove necessario, effettuare controlli prima dello svincolo delle stesse.

Le informazioni trasmesse all'ufficio doganale di destinazione dovrebbero includere:

- numero della dichiarazione di transito;
- data e ora dell'arrivo delle merci ed eventualmente le condizioni dei sigilli;
- la denominazione commerciale abituale delle merci (compreso il codice SA se è parte della dichiarazione);
- dettagli in merito ad eventuali quantità eccedentarie, ammanchi, sostituzioni o altre irregolarità quali la rottura dei sigilli.

Di norma, l'orario in cui il destinatario autorizzato può ricevere le merci coincide con il normale orario di apertura dell'ufficio doganale di destinazione.

Tuttavia, in considerazione delle specifiche attività di taluni operatori economici, le autorità competenti possono prevedere nell'autorizzazione che le merci che arrivano al di fuori dell'orario di apertura dell'ufficio pertinente possano essere svincolate dal destinatario autorizzato.

Inoltre le autorità doganali possono autorizzare il destinatario autorizzato che riceva le spedizioni con scadenze regolari (giorni e ore fissi) a segnalare i dettagli di tali scadenze all'ufficio doganale di competenza. Ciò potrebbe esentare il destinatario autorizzato dal fornire informazioni all'arrivo di ogni singola spedizione, consentendogli di disporre delle merci al loro arrivo, senza l'intervento dell'ufficio doganale di destinazione.

Nota: in tutti i casi in cui si rilevano quantità eccedentarie, ammanchi, sostituzioni o altre irregolarità quali la rottura dei sigilli, l'ufficio doganale di destinazione deve essere informato immediatamente.

Se le autorità doganali decidono di esaminare le merci, queste non devono essere scaricate dal destinatario autorizzato. Se le autorità doganali non intendono esaminare le merci, al destinatario autorizzato deve essere consentito scaricarle.

Quando le autorità doganali non controllano la spedizione al suo arrivo, il destinatario autorizzato deve inserire nella sezione sinistra della casella I degli esemplari 4 e 5 del DAU o di una seconda copia del DAT e, ove opportuno, nelle sue scritture:

- la data di arrivo; e
- le condizioni degli eventuali sigilli apposti.

Nota: la seconda sezione della casella I è riservata alle annotazioni dell'ufficio doganale di destinazione.

Il destinatario autorizzato è tenuto ad inoltrare senza indugio all'ufficio doganale di destinazione gli esemplari 4 e 5 del DAU o una seconda copia del DAT.

DOGANA

Per quanto concerne:

- la registrazione, il controllo o l'annotazione del DAU o del DAT;
- il rinvio dell'esemplare n. 5 del DAU o di una seconda copia del DAT all'ufficio doganale di partenza;
- il trattamento di irregolarità; eventuali controlli ecc.;

si applicano mutatis mutandis le disposizioni della parte IV.

VI.3.5. Merci trasportate per ferrovia

VI.3.5.1. Semplificazioni applicabili ai regimi di transito per ferrovia

Il trasporto ferroviario di merci è liberalizzato nell'UE dall'inizio del 2007 per i servizi sia nazionali che internazionali. In questo contesto liberalizzato, il trasporto di merci per ferrovia deve conformarsi al medesimo regime di transito normale previsto per qualsiasi altro movimento di transito. Esso dovrebbe avvenire sotto la scorta di una dichiarazione di transito normale utilizzando l'NCTS descritto in dettaglio nella parte IV o un altro regime di transito descritto al paragrafo I.4.2, come per qualsiasi altro movimento di transito.

Il paragrafo VI.3.5.2 di seguito indica tuttavia alcune particolarità specifiche del trasporto per ferrovia in caso di ricorso al regime normale.

Nonostante la liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, durante un periodo transitorio e fino all'aggiornamento dell'NCTS secondo il programma di lavoro per il CDU, può ancora essere applicato uno speciale «regime di transito su supporto cartaceo per

ferrovia». Tale regime di transito su supporto cartaceo può tuttavia essere utilizzato solo se almeno due imprese ferroviarie operano nell'ambito del sistema di trasporto in regime di cooperazione, che tuttora esiste sul mercato liberalizzato sebbene il suo utilizzo sia in diminuzione. Cfr. paragrafo VI.3.5.3.

Sino all'aggiornamento dell'NCTS in conformità del programma di lavoro per il CDU, gli Stati membri hanno anche la facoltà di continuare ad applicare altri regimi di transito unionale su supporto cartaceo. L'applicazione di questa disposizione transitoria è illustrata in dettaglio al paragrafo VI.3.5.4.

È inoltre possibile trasportare merci unionali per ferrovia da un punto a un altro del territorio doganale dell'Unione attraversando il territorio di un paese di transito comune senza modificare la posizione doganale di tali merci e senza assoggettarle a un regime doganale quale descritto al paragrafo VI.3.5.5.

VI.3.5.2. Il regime normale per il traffico ferroviario e le sue particolarità

Quando le merci sono trasportate sotto la copertura di una dichiarazione di transito normale utilizzando l'NCTS descritto in dettaglio nella parte IV, si applicano talune varianti proprie del trasporto per ferrovia.

Per la stazione di partenza, l'ufficio doganale competente è l'ufficio doganale di partenza. Per la stazione di destinazione, è competente l'ufficio doganale di destinazione. Se il trasporto per ferrovia ha avuto inizio prima dell'ingresso nel territorio doganale dell'Unione o in un paese di transito comune, la stazione presso l'ufficio doganale di prima entrata sarà la stazione di partenza. Se il trasporto per ferrovia prosegue dopo l'uscita dal territorio doganale dell'Unione o dal paese di transito comune senza farvi rientro, la stazione presso l'ufficio doganale di uscita sarà la stazione di destinazione.

*Articolo 302,
paragrafo 2,
lettera b), AE
Articolo 39,
paragrafo 2,
lettera b),
appendice I,
convenzione*

In deroga all'obbligo generale di sigillatura delle spedizioni a fini identificativi, i mezzi di trasporto e i singoli colli contenenti le merci non devono essere sigillati se le imprese ferroviarie hanno applicato misure di identificazione.

Nonostante tale deroga, l'ufficio doganale di partenza può comunque decidere di sigillare le spedizioni ai fini dell'identificazione.

*Articolo 304,
paragrafo 6, AE
Articolo 43,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

Le merci trasportate per ferrovia nell'ambito del regime di transito comune o unionale non devono essere presentate all'ufficio doganale di transito, a condizione che detto ufficio possa verificare con altri mezzi l'attraversamento di frontiera da parte delle merci.

Tale verifica dovrebbe avvenire solo quando è necessario. La verifica può avvenire a posteriori.

*Articolo 305,
paragrafo 1,
lettera f), e
paragrafo 4, AE*

Quando i vagoni ferroviari sono ritirati da un gruppo di carrozze o di vagoni ferroviari a causa di problemi tecnici, dal punto di vista doganale si tratta di un imprevisto verificatosi durante il trasporto. Tuttavia il vettore può continuare l'operazione di transito secondo il regime di transito esistente. La dicitura «problemi tecnici» dovrebbe essere interpretata in modo ampio, includendo anche eventi come la divisione dei treni o il ritiro dei vagoni a causa di disturbi operativi imprevisti.

*Articolo 44,
paragrafo 1, lettera
f) e paragrafo 2,
lettera b),
appendice I,
convenzione*

Quando si verifica l'imprevisto, deve essere annotato sul DAT dal vettore che detiene le merci e sarà inserito nel sistema NCTS dall'ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 305,
paragrafo 6, AE
Articolo 44,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

I vagoni ferroviari ritirati rimangono coperti dalla dichiarazione di transito come indicato sulla copia del DAT (o qualsiasi altro formulario adeguato che indichi l'MRN e faccia riferimento all'imprevisto) che li accompagna. Tuttavia devono essere presentati all'ufficio doganale di destinazione entro sei giorni da quando i primi vagoni sono stati presentati a tale ufficio doganale e l'operazione di transito è terminata. L'ufficio doganale di destinazione deve restituire i risultati del controllo entro questi sei giorni.

*Articolo 309,
paragrafi 1, 2 e 3,
AE
Articolo 47,
paragrafi 4 e 5,
appendice I,
convenzione*

Quando le merci sono già in movimento verso la stazione di destinazione prima che inizi una procedura di ricerca, possono rimanere sotto il regime di transito esistente fino al loro arrivo. Se al momento della ricerca le merci sono ancora bloccate nel luogo in cui si è verificato l'imprevisto, è necessario presentare una nuova dichiarazione di transito per il successivo movimento. La procedura esatta che sarà applicabile ai vagoni ferroviari ritirati sarà valutata caso per caso. In linea di principio, tale valutazione è effettuata dall'ufficio doganale competente per il luogo in cui si è verificato l'imprevisto e, inoltre, l'ufficio doganale di partenza consulterà l'ufficio doganale di destinazione durante la procedura di ricerca, se avviata. L'obbligo di presentare una nuova dichiarazione di transito

per i vagoni ferroviari ritirati che non sono stati presentati entro il termine di sei giorni è uno dei possibili risultati.

Le merci presentate all'ufficio doganale di destinazione possono essere svincolate dal transito e poste sotto un regime doganale consecutivo o in custodia temporanea, se è offerta una soluzione nazionale. La parte dell'importo di riferimento della garanzia che è stata bloccata può essere riutilizzata a partire dal momento in cui l'operazione di transito è terminata (anche se una parte della spedizione non è stata ancora presentata). Tuttavia il regime di transito non è stato appurato e la dogana può ancora richiedere la garanzia in caso di necessità, ad esempio se il vagone ferroviario ritirato non arriva.

Se i vagoni ferroviari arrivano entro sei giorni, può essere inviato il risultato del controllo che conferma che tutte le merci sono arrivate correttamente con il codice A corrispondente e l'ufficio doganale di partenza può successivamente appurare il regime di transito.

Tuttavia, se i vagoni ferroviari non arrivano entro sei giorni, il regime di transito non può essere appurato. L'ufficio doganale di destinazione deve inviare i risultati del controllo con il codice B e indicare che mancano vagoni ferroviari/merci. La questione deve essere ulteriormente risolta nel contesto della procedura di ricerca e sulla base delle azioni intraprese dall'ufficio competente per il luogo in cui si è verificato l'imprevisto.

A partire dall'introduzione dell'NCTS 5 presso l'ufficio doganale di partenza, il termine per inviare i risultati del controllo sarà esteso a 12 giorni. Nel sistema NCTS 5 il processo sopra descritto sarà gestito come «svincolo parziale». Il manuale del transito sarà modificato in una fase successiva per descrivere le norme procedurali applicabili all'NCTS 5, basandosi sull'esperienza dei precursori.

Le semplificazioni seguenti si applicano anche alle merci trasportate per ferrovia, previa autorizzazione:

- status di speditore autorizzato (cfr. parte VI); e
- status di destinatario autorizzato (cfr. parte VI).

VI.3.5.3. Regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia (disposizione transitoria)

VI.3.5.3.1. Introduzione

Articolo 24 ADT

*Articolo 55,
lettera f),
appendice I,
convenzione*

Il regime di transito basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia è un regime transitorio. Consiste nell'utilizzare la lettera di vettura CIM su supporto cartaceo come dichiarazione di transito per le merci trasportate dalle imprese ferroviarie autorizzate. La lettera di vettura CIM su supporto cartaceo può essere utilizzata fino all'introduzione dell'NCTS aggiornato (fase 5) ⁽³⁴⁾.

L'aggiornamento introdotto con la fase 5 dell'NCTS comprende funzionalità che facilitano la presentazione della dichiarazione di transito ai fini doganali per il trasporto ferroviario. Pertanto, una volta completato l'aggiornamento alla fase 5 dell'NCTS presso l'ufficio doganale di partenza, si applica il regime di transito normale basato sull'NCTS descritto nella parte IV.

L'utilizzo della lettera di vettura CIM su supporto cartaceo come dichiarazione di transito è facoltativo: un'impresa ferroviaria può infatti scegliere di utilizzare il regime di transito normale basato sull'NCTS. In tal caso, la lettera di vettura CIM funge unicamente da documento di trasporto e tutte le disposizioni sul transito normale si applicano come descritto nella parte IV e al precedente paragrafo VI.3.5.2.

Il regime di transito normale si applica anche in caso di utilizzo della lettera di vettura CIM su supporto elettronico anziché su supporto cartaceo. I dati di un documento di trasporto elettronico utilizzato dalle imprese ferroviarie come dichiarazione di transito saranno elaborati dall'NCTS.

VI.3.5.3.2. Condizioni per l'utilizzo della lettera di vettura CIM su supporto cartaceo come dichiarazione di transito

Articolo 30 ADT

*Articolo 91,
appendice I,
convenzione*

Per utilizzare la lettera di vettura CIM come dichiarazione di transito per il transito comune/unionale, devono essere rispettate le condizioni di seguito esposte.

1. Le merci devono essere trasportate da un'impresa ferroviaria conformemente alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, nella versione del protocollo di modifica del 3 giugno 1999.
2. Le imprese ferroviarie che effettuano l'operazione di trasporto nel territorio doganale dell'Unione o nei paesi di transito comune devono essere imprese ferroviarie autorizzate ovvero alcune di

⁽³⁴⁾ In conformità del [programma di lavoro per il CDU](#).

esse devono detenere un'autorizzazione nazionale come «imprese ferroviarie intermedie».

*Articolo 32,
paragrafo 1, ADT*

*Articolo 94,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 29,
articolo 32,
paragrafo 3,
articolo 41,
paragrafi 1 e 2,
ADT*

*Articolo 92,
paragrafo 2,
articolo 94,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

3. Le merci devono essere successivamente prese in consegna e trasportate da diverse imprese ferroviarie autorizzate a livello nazionale, così da rendere possibili i trasporti da e verso la stazione più vicina di un territorio limitrofo come concordato tra i vettori.
4. Le imprese ferroviarie coinvolte devono dichiararsi congiuntamente responsabili nei confronti dell'autorità doganale per eventuali obbligazioni doganali (dazi all'importazione e altri oneri).
5. Attraverso i loro uffici contabili, le imprese ferroviarie, in cooperazione tra loro, devono gestire un sistema convenuto di comune accordo per verificare e indagare sulle irregolarità dei loro movimenti di merci (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.5.1 Come funzionano gli uffici contabili).
6. Le imprese ferroviarie devono essere responsabili:
 - a) della liquidazione separata dei costi di trasporto;
 - b) della ripartizione dei costi di trasporto per ogni paese;
 - c) del pagamento della rispettiva quota dei costi sostenuti;
 - e
 - d) di un sistema per verificare e indagare sulle irregolarità.L'autorità doganale competente deve avere accesso ai dati presso l'ufficio contabile dell'impresa ferroviaria interessata.

Il regime di transito su supporto cartaceo non può essere utilizzato se:

- **soltanto un vettore** partecipa al trasporto; o
- un **vettore trasporta** le merci **al di fuori del territorio nazionale**, ad eccezione dei trasporti da e verso la stazione di un territorio limitrofo come concordati tra i vettori (cfr. sopra, punto 3); o
- un **vettore non soddisfa un requisito** del regime semplificato, a meno che non sia autorizzato a operare come impresa ferroviaria intermedia ⁽³⁵⁾ (cfr. sopra, punto 2).

In tutti questi casi si applica il regime di transito normale e la lettera di vettura CIM funge unicamente da documento di trasporto.

⁽³⁵⁾ Un'impresa ferroviaria intermedia può essere autorizzata, anche se non soddisfa tutte le condizioni del regime su supporto cartaceo, se: i) un'impresa ferroviaria che ha il diritto di utilizzare il regime su supporto cartaceo agisce in qualità di titolare del regime; e ii) l'impresa ferroviaria intermedia non è né il primo né l'ultimo vettore nel territorio doganale dell'Unione o dei paesi di transito comune.

Per casi ed esempi più specifici relativi all'uso di tale regime semplificato cfr. paragrafo VI.3.5.3.7.

VI.3.5.3.3. Imprese ferroviarie autorizzate

L'autorizzazione all'uso del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia è frutto di una decisione doganale adottata su richiesta.

Di conseguenza, salvo indicazione contraria, sono applicabili le norme generali relative alle decisioni doganali di cui alla [parte VI](#). Occorre tuttavia precisare che la presentazione, la concessione e la gestione di questo tipo di decisioni non sono effettuate tramite il sistema elettronico CDMS. Le autorità doganali dovranno utilizzare altri mezzi per lo scambio reciproco di informazioni, anche se la Commissione può agevolare questo processo. Pertanto le amministrazioni sono tenute a comunicare alla Commissione le loro decisioni in merito alle imprese ferroviarie autorizzate. La Commissione pubblicherà e aggiornerà le informazioni nell'[allegato 2](#) del documento di lavoro TAXUD/A2/TRA/02/2019 sul gruppo di interesse CIRCABC Transit ⁽³⁶⁾.

La domanda deve essere presentata all'autorità doganale competente per il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente ai fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione.

L'impresa ferroviaria deve soddisfare le condizioni generali e particolari, ivi inclusa la firma della dichiarazione pertinente (*).

Condizioni generali

*Articolo 11 AD
Articolo 29, paragrafo 1, lettera a), ADT
Articolo 57, paragrafi 4 e 6, appendice I, convenzione*

- Il richiedente deve essere registrato e possedere un numero EORI se stabilito nell'UE.
- Il richiedente deve essere stabilito nell'UE o in un paese di transito comune.
- La dogana deve ritenere di essere in grado di vigilare sul regime di transito e di effettuare controlli senza uno sforzo sproporzionato.

Condizioni specifiche

*Articolo 25, paragrafo 1, articolo 29, paragrafo 1, lettera b), articolo 32, paragrafo 1, ADT
Articolo 57, paragrafo 4, articolo 92, paragrafo 1, e articolo 94, paragrafo 1, appendice I, convenzione*

⁽³⁶⁾ L'accesso al gruppo di interesse CIRCABC Transit è limitato all'amministrazione doganale nazionale interessata dal regime di transito e dalla posizione doganale delle merci. Per accedere al gruppo, contattare il coordinatore nazionale del transito. Un accesso limitato è fornito anche alle imprese ferroviarie tramite la CCFE.

- Il richiedente deve essere un'impresa ferroviaria.
- Alternativamente: i) il richiedente deve utilizzare regolarmente il regime di transito dell'Unione o comune; o ii) l'autorità doganale deve sapere che il richiedente può soddisfare gli obblighi di tali regimi.
- Il richiedente non deve aver commesso infrazioni gravi o ripetute alla legislazione doganale o fiscale.
- Il richiedente deve tenere scritture che consentono all'autorità doganale di svolgere controlli efficaci.
- L'impresa ferroviaria deve dichiarare di essere solidalmente responsabile nei confronti dell'autorità doganale quando partecipa al trasporto delle merci nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia (*).

(*) La dichiarazione stabilisce il principio riconosciuto secondo cui le irregolarità rilevate durante l'applicazione del regime di transito su supporto cartaceo possono essere risolte tra l'autorità doganale competente e l'impresa ferroviaria responsabile del paese in cui si ritiene si sia verificata l'irregolarità. L'impresa ferroviaria responsabile accetta di essere tenuta al pagamento dell'eventuale obbligazione doganale e di essere la prima a cui tale pagamento viene chiesto (dazi all'importazione e altri oneri). Un modello di dichiarazione è reperibile nell'allegato 1 del documento di lavoro [TAXUD/A2/TRA/02/2019](#).

*Articolo 39 e
articolo 41,
paragrafo 3, ADT*

Ove appropriato, la dogana provvederà a definire:

- le disposizioni relative alla circolazione di merci unionali (cfr. «Nota» al paragrafo VI.3.5.3.4.4);
- le disposizioni relative all'utilizzo delle garanzie;
- le procedure da seguire presso gli uffici contabili per controllare l'utilizzo della lettera di vettura CIM come dichiarazione di transito.

*Articolo 92,
paragrafo 3,
articolo 97,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 25,
paragrafo 2, ADT*

L'autorizzazione è applicabile in tutti gli Stati membri e in tutti i paesi di transito comune nella misura in cui le imprese ferroviarie autorizzate o intermedie siano stabilite nel rispettivo paese.

*Articolo 56,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

L'impresa ferroviaria autorizzata può tuttavia operare solo su scala nazionale, ad eccezione dei trasporti da e verso la stazione di un territorio limitrofo concordati tra i vettori (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.2).

*Articolo 22,
paragrafo 4, CDU*

L'autorizzazione ha effetto immediato.

*Articolo 64,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 22,
paragrafo 5, e
articolo 28 CDU*

*Articolo 64,
appendice I,
convenzione*

In generale, l'autorizzazione può essere valida per un periodo di tempo indeterminato e fintanto che l'impresa ferroviaria soddisfi tutti i criteri e le condizioni. Occorre nondimeno considerare le particolarità seguenti:

- il regime non potrà più essere avviato in uno Stato membro dell'UE o in un paese di transito comune non appena la fase 5 dell'NCTS sarà stata introdotta in tale Stato membro dell'UE o paese di transito comune (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.1 — Introduzione);
- le imprese ferroviarie autorizzate di tali paesi possono continuare a partecipare come imprese ferroviarie intermedie o riceventi;
- tutte le autorizzazioni cesseranno di essere valide una volta che la fase 5 dell'NCTS sarà stata introdotta in tutti gli Stati membri dell'UE e nei paesi di transito comune.

VI.3.5.3.4. Utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo

[La figura 1](#) illustra il regime di transito quando la lettera di vettura CIM è utilizzata come dichiarazione di transito per merci che circolano da un punto dell'UE o di un paese di transito comune a un altro punto dell'UE o di un paese di transito comune.

Per una piena comprensione delle norme applicabili e delle possibili variazioni, è opportuna la lettura integrale del testo di tutti i sottoparagrafi.

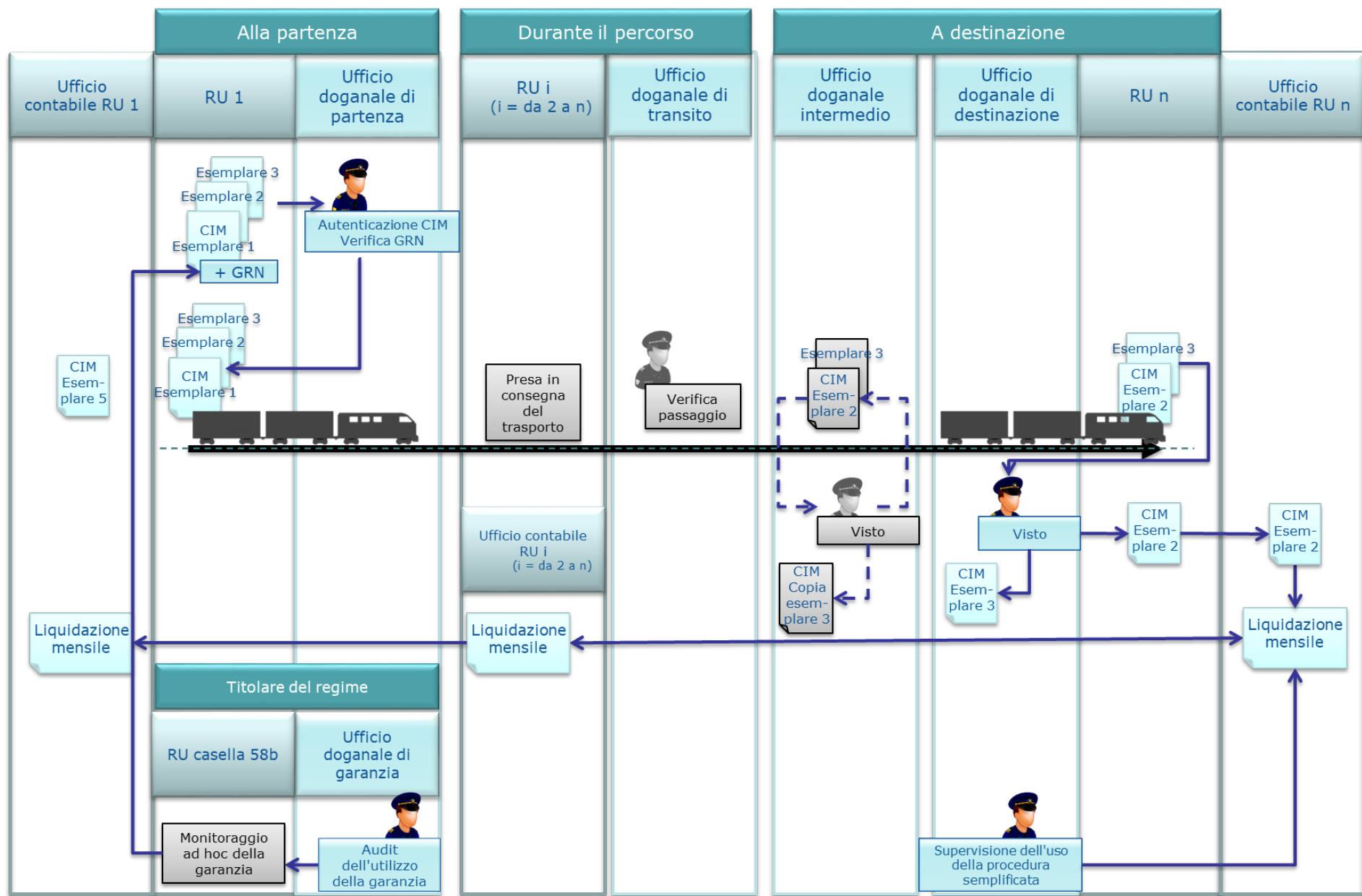


Figura 1: illustrazione del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia

VI.3.5.3.4.1. La lettera di vettura CIM come dichiarazione di transito

*Articoli 6 e 7,
appendice B,
COTIF*

Il Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia (CIT) ha elaborato di concerto con le amministrazioni doganali e la Commissione europea ⁽³⁷⁾: i) un modello di lettera di vettura CIM; ii) un modello di lettera di vettura CIM/SMGS; e iii) un modello di lettera di vettura CIM per il trasporto combinato. Tali formulari sono disponibili all'indirizzo <http://www.cit-rail.org>.

La lettera di vettura CIM può anche essere utilizzata come lettera di carro CUV ⁽³⁸⁾. In questo caso, occorre spuntare la casella «lettera di carro CUV» nella casella 30. Questo utilizzo è riservato al trasporto di vagoni ferroviari vuoti che circolano come mezzi di trasporto. I vagoni ferroviari vuoti non dovrebbero essere assoggettati al transito comune/unionale, a meno che non siano ancora stati sdoganati. Pertanto l'impiego del modello come lettera di carro CUV non è rilevante ai fini del transito doganale.

Parimenti, la lettera di vettura CIM per il trasporto combinato e la lettera di vettura combinata CIM/SMGS non hanno alcuna rilevanza diversa per il transito doganale. Ai fini del transito doganale devono essere considerate entrambe alla stregua di una lettera di vettura CIM. Nei paragrafi seguenti tutti i riferimenti alla lettera di vettura CIM vanno intesi come riguardanti anche la lettera di vettura combinata CIM/SMGS e la lettera di vettura CIM per il trasporto combinato. Tutti i riferimenti alle caselle del formulario contenuti nel presente paragrafo rimandano alla lettera di vettura CIM. I corrispondenti riferimenti alle caselle relativi alle altre lettere di vettura sono elencati in una tabella di conversione che figura nell'allegato VI.8.11.

Sebbene le autorità doganali e la Commissione non siano responsabili dei formulari, questi possono fungere da dichiarazioni doganali di transito e la loro modifica non può pertanto avvenire senza il previo accordo delle autorità doganali e della Commissione.

⁽³⁷⁾Cfr. i documenti di lavoro TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 e TAXUD/1960/2003, quest'ultimo approvato in occasione della 102ª riunione del gruppo di lavoro CE-EFTA del 10 dicembre 2003.

⁽³⁸⁾CUV indica le regole uniformi sui contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale.

VI.3.5.3.4.2. Titolare del regime

*Articolo 5,
punti 15) e 35), e
articolo 170,
paragrafo 2, CDU*

*Articolo 31,
paragrafo 1, ADT*

*Articolo 3,
lettera e), e
articolo 93,
appendice I,
convenzione*

- Il **titolare del regime** è il dichiarante di cui alla casella 58b della lettera di vettura CIM.
- In virtù del particolare ruolo nell'organizzazione del trasporto di merci e, di conseguenza, dei suoi contatti con gli altri vettori e della sua conoscenza dei medesimi, il vettore contrattuale (casella 58a) è colui a cui spetta generalmente presentare la domanda di autorizzazione all'utilizzo di un regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia in conformità dell'articolo 5, punto 35), e dell'articolo 170 del CDU. In generale, pertanto, il vettore contrattuale è il titolare del regime.
- Tuttavia il titolare del regime **deve essere stabilito nell'UE o in un paese di transito comune**. Se l'operazione di trasporto ha inizio al di fuori del territorio doganale dell'Unione o di un paese di transito comune e il vettore contrattuale non è stabilito nell'UE o in un paese di transito comune, qualsiasi altra impresa ferroviaria autorizzata partecipante al trasporto e stabilita nell'UE o in un paese di transito comune può, previo suo consenso, essere indicata nella casella 58b come titolare del regime. In considerazione dell'obbligo di presentazione delle merci all'ufficio doganale di partenza all'interno del territorio doganale dell'Unione o in un paese di transito comune, il titolare del regime è, di norma, il primo vettore all'ingresso nel territorio doganale dell'Unione o nel paese di transito comune.

Pertanto, in questo caso, il vettore contrattuale (casella 58a) presenterà domanda di «regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia» per conto del titolare del regime (casella 58b).

VI.3.5.3.4.3. Compilazione della lettera di vettura CIM come dichiarazione di transito

*Articolo 12,
paragrafo 2,
appendice B,
COTIF*

L'impresa ferroviaria che accetta di trasportare le merci conformemente alla COTIF (ossia il vettore contrattuale indicato nella casella 58a) deve compilare la lettera di vettura CIM e fornire tutti i dati di cui all'articolo 7, appendice B, della COTIF. Per ciascuna spedizione deve essere emessa una lettera di vettura CIM.

L'utilizzo di una lettera di vettura CIM non implica automaticamente che un'impresa ferroviaria si avvalga del regime di transito su

supporto cartaceo per ferrovia. È pertanto obbligatorio confermare, nella casella 58b, l'utilizzo della lettera di vettura CIM come dichiarazione di transito.

Se il vettore contrattuale non è il titolare del regime, ciò significa che il vettore contrattuale compila la lettera di vettura CIM come dichiarazione di transito a nome del titolare del regime.

La lettera di vettura CIM non contiene una casella particolare in cui inserire il codice SA. Tuttavia, nei casi in cui è richiesto il codice SA nel transito comune/unionale, il codice NHM a sei cifre delle ferrovie, che corrisponde quasi sempre al codice SA, è riportato nella casella 24.

Inoltre il manuale del CIT sulla lettera di vettura CIM indica che il codice SA deve essere inserito nella casella 21 quando previsto dalla normativa doganale.

Se si utilizza una garanzia isolata o se la garanzia globale è integrata con una garanzia aggiuntiva, tale informazione dovrebbe essere indicata nella lettera di vettura CIM, specificando il tipo di garanzia e, se del caso, il numero di riferimento della garanzia (GRN) (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.6).

*Articolo 34 e
allegato 11 ADT*

Se la lettera di vettura CIM si riferisce a più di un vagone ferroviario, è consentito l'utilizzo della distinta di carico.

*Articolo 105,
appendice I e
allegato B,
appendice III,
convenzione*

Sulla distinta di carico devono figurare il numero di vagone o il numero di container.

I movimenti T1 e T2/T2F devono essere presentati su distinte di carico separate. In questo caso, il numero di serie della distinta di carico sarà inserito nella casella della CIM riservata alla descrizione delle merci. Per maggiori informazioni su tali codici cfr. parte I.

La distinta di carico originale dovrebbe essere autenticata con l'apposizione del timbro della stazione di spedizione.

VI.3.5.3.4.4. Formalità alla partenza

*Articolo 31,
paragrafo 2, ADT*

- Il **titolare del regime** ha la responsabilità di assicurarsi che tutte le imprese ferroviarie coinvolte rispettino le condizioni relative all'utilizzo di tale regime semplificato.

*Articolo 93,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Articolo 32,
paragrafo 2, e
articolo 33,
paragrafo 1, ADT

Articolo 233,
paragrafi 1 e 2,
CDU

Articolo 8,
appendice I,
convenzione

Articolo 33 ADT

Articolo 97,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione

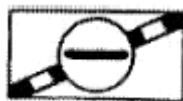
Articolo 33,
paragrafo 4, e
allegato 10 ADT

Articolo 95,
appendice I e
allegato B11,
appendice III,
convenzione

- Il **titolare del regime** deve:
 - a) presentare la lettera di vettura CIM e le merci all'ufficio doganale di partenza, salvo indicazione contraria (cfr. nota in calce);
 - b) presentare la distinta di carico, se prevista (cfr. paragrafo VI.3.5.3.4.3);
 - c) rispettare le disposizioni doganali relative al regime;
 - d) fornire una garanzia adeguata all'intero itinerario (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.6).
- È opportuno che l'**ufficio doganale di partenza** verifichi se il titolare del regime è un'impresa ferroviaria autorizzata e se è costituita una garanzia. L'ufficio doganale di partenza può a tal fine utilizzare l'[allegato 2](#) del documento di lavoro TAXUD/A2/TRA/02/2019 come base per controllare l'esistenza della garanzia.
L'allegato 2 contiene unicamente la conferma che l'impresa ferroviaria autorizzata è altresì autorizzata a utilizzare una garanzia globale per il regime di transito su supporto cartaceo. Cfr. paragrafo VI.3.5.3.6.2 per la procedura da seguire se si utilizza una garanzia isolata.
- Salvo indicazione contraria (cfr. nota in calce), l'**ufficio doganale di partenza** riporta chiaramente il codice seguente sugli esemplari n. 1, n. 2 e n. 3, nella casella 99 della lettera di vettura CIM, riservata alla dogana:
 - a) T1: per il transito esterno;
 - b) T2: per il transito interno;
 - c) T2F: per il transito interno (territorio fiscale speciale).I codici T2 e T2F devono essere autenticati mediante l'apposizione del timbro doganale. Per maggiori informazioni sull'utilizzo dei codici T1, T2 e T2F cfr. parte I.

Tutti gli esemplari devono essere restituiti all'impresa ferroviaria.

Salvo indicazione contraria (cfr. nota in calce), il **titolare del regime** deve provvedere, ove necessario, affinché tutte le merci trasportate nell'ambito di tale regime semplificato siano identificate da un'etichetta o da un timbro recanti un adeguato pittogramma:



Le etichette o i timbri devono essere apposti o stampati sulla lettera di vettura CIM.

Le etichette o i timbri devono essere apposti sul carro interessato, in caso di pieno carico, o su uno o più colli singoli.

*Articolo 302,
paragrafo 2,
lettera b), AE*

*Articolo 98,
appendice I,
convenzione*

Salvo decisione contraria dell'ufficio doganale di partenza, non devono essere sigillati dalla dogana né i mezzi di trasporto né i singoli colli contenenti le merci. Questo perché le misure di identificazione applicate dalle imprese ferroviarie sono generalmente considerate sufficienti.

Nota

Sull'obbligo di presentazione delle merci, di indicazione dei codici T1/T2/T2F e di apposizione dell'etichetta o dei timbri.

In linea generale, i codici T1, T2 o T2F sono presunti sulla base del codice paese indicato nella casella 62. Ad esempio, il codice paese 80 per la Germania implica l'utilizzo del regime T2. Se il regime e il paese di partenza (indicati sulla lettera di vettura CIM) non corrispondono, il codice del regime deve essere chiaramente indicato. I codici T2/T2F devono essere autenticati per poter essere validi.

Da	Via	A	Merci	Codice☐ (esemplari n. 1-3)	Pittogramma	Presentazione
Articolo 33, paragrafi 1, 2, e 4, ADT Articolo 97, paragrafi 1 e 2, appendice I, convenzione						
UE	Qualsiasi	UE	Non unionali	Indicare T1	Necessario	Necessario
Articolo 39, paragrafi 1 e 2, ADT Articolo 97, paragrafo 3, appendice I, convenzione						
UE	Paese di transito comune (¹)	UE	Unionali	T2/T2F presunto	Non necessario	Non necessario
	Paese terzo (²)					
Articolo 36, paragrafo 5, ADT						
UE	Qualsiasi	Paese di transito comune	Unionali o non unionali	Indicare T1 Vistare T2/T2F	Necessario	Necessario
		Paese terzo				
Articolo 97, paragrafi 4 e 6, appendice I, convenzione						
Paese di transito comune	Qualsiasi	Qualsiasi	Non unionali	T1 presunto	Necessario	Non necessario
			Unionali	Vistare T2/T2F (esemplare n. 3)	Necessario	Necessario
Articoli 38 e 40, ADT						
Paese terzo	Qualsiasi	Paese terzo	Non unionali	T1 presunto	Necessario	Non necessario
			Unionali	T1 presunto, a meno che PoUS	Necessario	Non necessario
Articolo 33, paragrafo 5, e articolo 40, ADT						
Paese terzo	Qualsiasi	UE	Non unionali	T1 presunto	Necessario	Non necessario
			Unionali	T1 presunto, a meno che PoUS	Necessario	Non necessario

*Articolo 39,
paragrafo 1, ADT*

*Articolo 97,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 39,
paragrafo 2, ADT*

*Articolo 97,
paragrafo 3,*

(1) Ciascuno Stato membro deve fissare condizioni e modalità relative ai casi in cui le merci unionali sono trasportate da un punto a un altro dell'UE attraverso un paese di transito comune (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.3).

(2) Ciascuno Stato membro deve fissare la procedura da seguire nei casi in cui le merci unionali sono fatte circolare da un punto a un altro dell'UE attraverso un paese terzo. Sebbene tale circolazione sia

*appendice I,
convenzione*

di norma possibile solo per i regimi T1, il trasporto per ferrovia costituisce un'eccezione ed essa può essere applicata anche ai regimi T2 nell'ambito del presente regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia. Il regime di transito doganale è sospeso al di fuori del territorio doganale dell'UE (cfr. anche VI.3.5.3.3). In alternativa, si potrebbe utilizzare una prova della posizione unionale delle merci.

VI.3.5.3.4.5. Situazioni specifiche alla partenza

*Articolo 33,
paragrafo 5, e
articolo 38, ADT*

Inizio del trasporto in un paese terzo

Se il trasporto ha inizio al di fuori del territorio doganale dell'Unione o di un paese di transito comune, l'ufficio doganale competente per la stazione di frontiera attraverso la quale le merci sono introdotte nel territorio doganale dell'Unione o nel paese di transito comune dovrebbe fungere da ufficio doganale di partenza.

*Articolo 102,
appendice I,
convenzione*

Il vettore è tenuto al rispetto delle disposizioni disciplinanti l'ingresso di merci nel territorio doganale dell'Unione o nel paese di transito comune e l'autorità doganale conserva il diritto di controllare tali merci.

Articolo 37 ADT

Modifica del trasporto su contratto

Può succedere che il contratto sia modificato in modo tale che il trasporto: i) si concluda fuori dall'UE invece che dentro l'UE (o viceversa); o ii) si concluda al di fuori del paese di transito comune originariamente previsto invece che all'interno di esso (o viceversa). In questi casi, il trasporto non deve essere effettuato senza il previo consenso dell'ufficio doganale di partenza.

*Articolo 96,
appendice I,
convenzione*

In tutti gli altri casi, il contratto modificato può essere eseguito semplicemente dandone notizia tempestivamente all'ufficio doganale di partenza.

Articolo 43 ADT

Speditore autorizzato

Se la prima impresa ferroviaria è uno speditore autorizzato, la presentazione delle merci e della lettera di vettura CIM all'ufficio doganale di partenza non è obbligatoria.

*Articolo 107,
paragrafo 11,
appendice I,
convenzione*

Detto ufficio doganale deve tuttavia adottare le misure necessarie a garantire che gli esemplari n. 1, n. 2 e n. 3 rechino, a seconda del caso, il codice T1, T2 e T2F.

Per ulteriori informazioni sullo spedite autorizzato cfr. parte VI.

VI.3.5.3.4.6. Formalità presso la stazione di passaggio

*Articolo 32,
paragrafo 2, ADT*

Obblighi di tutte le imprese ferroviarie coinvolte (caselle 58b e 57)

Tutte le imprese ferroviarie coinvolte sono responsabili della corretta applicazione del presente regime di transito su supporto cartaceo.

*Articolo 94,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Articolo 35 ADT

Formalità presso gli uffici doganali di transito

Non è necessario espletare alcuna formalità presso l'ufficio doganale di transito. Tuttavia l'attraversamento di frontiera sarà verificato attraverso il controllo degli uffici contabili, come ulteriormente specificato al paragrafo VI.3.5.3.5.2, oppure attraverso altri mezzi o un altro sistema (ad esempio il sistema del gestore dell'infrastruttura ferroviaria).

*Articolo 99,
appendice I,
convenzione*

Quando le merci sono trasportate attraverso un paese terzo, il regime è considerato sospeso in tale paese terzo.

Le formalità doganali relative all'entrata o all'uscita delle merci nel o dal territorio doganale dell'Unione o di un paese di transito comune restano tuttavia applicabili e l'autorità doganale conserva il diritto di controllare dette merci. Tali formalità riguardano le «regole di sicurezza e protezione» basate sul quadro normativo SAFE dell'OMD conformemente a quanto previsto dall'articolo 46 del CDU.

Articolo 305 AE

Formalità in caso di imprevisti

Qualora si verifichino imprevisti durante la circolazione di merci nell'ambito delle operazioni di transito comune/unionale di cui alla parte IV, capitolo 3, paragrafo 3.1, si applicano i medesimi regimi. Ciononostante, tenuto conto delle particolarità del presente regime di transito su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia, è opportuno seguire una procedura di notificazione quale indicata nel

*Articolo 44,
appendice I,
convenzione*

manuale del CIT (articolo 42 della CIM — Constatazione di perdita parziale o di avaria, formulario CIT n. 20).

L'articolo 305 dell'atto di esecuzione del CDU e dell'appendice I, articolo 44, della convenzione sul transito comune si applicano con le modifiche necessarie (*mutatis mutandis*) per il trasporto nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo per le merci trasportate per ferrovia.

VI.3.5.3.4.7. Formalità presso la stazione di destinazione

*Articolo 36,
paragrafo 2, ADT*

L'ufficio doganale competente per la stazione di destinazione indicato sulla lettera di vettura CIM fungerà da ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 100,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 36,
paragrafo 1, ADT
Articolo 100,
paragrafo 1,*

L'impresa ferroviaria che trasporta le merci a destinazione presenterà all'ufficio doganale di destinazione:

- le merci;
- gli esemplari n. 2 e n. 3 della lettera di vettura CIM.

*appendice I,
convenzione*

L'ufficio doganale di destinazione provvederà a:

- timbrare e restituire l'esemplare n. 2 all'impresa ferroviaria;
- conservare l'esemplare n. 3.

*Articolo 41,
paragrafo 3, ADT*

L'impresa ferroviaria deve mettere tutte le lettere di vettura CIM (esemplare n. 2) a disposizione dell'autorità doganale del paese di destinazione presso il proprio ufficio contabile, in conformità delle disposizioni definite di concerto con tale autorità.

*Articolo 92,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

VI.3.5.3.4.8. Situazioni specifiche alla destinazione

*Articolo 36,
paragrafo 5, e
articolo 38, ADT*

Conclusione del trasporto in un paese terzo

Se il trasporto si conclude in un paese terzo, l'ufficio doganale competente per la stazione di frontiera attraverso la quale le merci escono dal territorio doganale dell'Unione o dal paese di transito comune deve fungere da ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 101,
appendice I,
convenzione*

Il vettore è vincolato alle disposizioni disciplinanti l'uscita di merci dal territorio doganale dell'Unione e l'autorità doganale conserva il diritto di controllare tali merci.

Caso in cui le merci, ad eccezione dei prodotti soggetti ad accisa, sono state scaricate in una stazione intermedia

*Articolo 36,
paragrafo 2, ADT*

Se il trasporto delle merci o il regime di transito si è concluso in una stazione intermedia o in rotta, l'ufficio doganale competente per tale stazione intermedia o luogo situato lungo il percorso dovrebbe fungere da ufficio doganale di destinazione.

*Articolo 100,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'impresa ferroviaria che trasporta le merci verso tale stazione intermedia presenterà all'ufficio doganale di destinazione:

- le merci;
- gli esemplari n. 2, n. 3 e una copia supplementare dell'esemplare n. 3 della CIM.

L'ufficio doganale della stazione intermedia (l'ufficio doganale di destinazione effettivo) provvederà a:

- timbrare detti esemplari;
- vistare gli esemplari apponendovi la menzione «sdoganato»;
- restituire gli esemplari n. 2 e n. 3 all'impresa ferroviaria;
- conservare la copia supplementare dell'esemplare n. 3.

L'ufficio doganale di destinazione dichiarato può richiedere successivamente una verifica del visto apposto dall'«ufficio doganale intermedio» sugli esemplari n. 2 e n. 3.

*Articolo 36,
paragrafo 3, ADT*

I movimenti di prodotti soggetti ad accisa non possono essere devianti ed è obbligatorio rispettare i luoghi di partenza e di destinazione dichiarati. Ciò significa che i prodotti soggetti ad accisa non possono essere scaricati in una stazione intermedia.

Destinatario autorizzato

Articolo 44 ADT

Se un destinatario autorizzato riceve le merci presso la stazione di destinazione, la presentazione delle merci e della lettera di vettura CIM all'ufficio doganale di destinazione non è obbligatoria.

Gli esemplari CIM n. 2 e n. 3 possono essere consegnati direttamente all'ufficio doganale di destinazione dall'impresa ferroviaria o di trasporto autorizzata.

Per ulteriori informazioni sul destinatario autorizzato cfr. parte VI.

VI.3.5.3.5. Controllo della circolazione nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia

VI.3.5.3.5.1. Come funzionano gli uffici contabili

L'Unione internazionale delle ferrovie (*International Union of Railways*, UIC) ha redatto norme contabili e di assegnazione valide per il traffico merci internazionale ⁽³⁹⁾. Dette norme, vincolanti per le imprese aderenti, riguardano la liquidazione dei conti e la ripartizione e il pagamento delle somme dovute per la circolazione delle merci sotto la scorta di una lettera di vettura CIM.

Le norme contabili impongono una procedura standardizzata da utilizzare presso gli uffici contabili delle imprese ferroviarie partecipanti al trasporto delle merci. Tale procedura consiste in: i) raccolta e scambio dei dati relativi al trasporto; ii) confronto di tali dati; e iii) ove opportuno, scambio di informazioni sulle discrepanze individuate.

L'impresa ferroviaria del paese di destinazione sarà competente per la liquidazione dei conti sulla base dei dati riportati nell'esemplare n. 2 della lettera di vettura CIM. A tal fine, presso l'ufficio contabile corrispondente sono disponibili copie degli esemplari n. 2 relativi a tutti i trasporti. La liquidazione consiste nella raccolta di tutti i dati pertinenti quali definiti nelle norme contabili. Gli uffici interessati hanno l'obbligo di avviare la liquidazione con cadenza mensile per ogni collegamento ferroviario e impresa ferroviaria coinvolti. I dati devono essere trasmessi a ciascuna delle imprese ferroviarie interessate.

L'impresa ferroviaria del paese di partenza è obbligata a verificare la corrispondenza di tali dati con quelli in suo possesso. Qualora sia rilevata una discrepanza superiore a 30 EUR per spedizione, i relativi dettagli devono essere inviati all'ufficio contabile del paese di destinazione utilizzando un formulario concordato.

Ove ritenga opportuno farlo, l'ufficio contabile di ciascun paese di transito verifica la correttezza della liquidazione. L'uso del formulario concordato è previsto in caso di discrepanze superiori a 30 EUR per spedizione.

A seguito della liquidazione, l'ufficio contabile del paese di destinazione provvede generalmente ⁽⁴⁰⁾ a ripartire gli importi e a

⁽³⁹⁾ Scheda UIC 304.

⁽⁴⁰⁾ L'UIC intende modificare tale principio. L'impresa ferroviaria competente ad effettuare l'addebito al cliente dovrebbe essere competente ai fini della ripartizione e del trasferimento degli importi. Dal momento che non sono interessati né la raccolta dei dati relativi al trasporto né lo scambio dei medesimi, la modifica non influisce sul regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia.

trasferire infine le somme corrispondenti alle imprese ferroviarie interessate.

La procedura in oggetto può anche essere concordata con membri non UIC conformemente alle norme contabili. L'applicazione della procedura UIC non costituisce una condizione per il ricorso al regime di transito semplificato per ferrovia. Ciononostante qualsiasi procedura contabile idonea deve essere anche vincolante per le imprese ferroviarie coinvolte e fornire un grado di affidabilità pari a quello della procedura UIC. La procedura UIC deve: i) prevedere un confronto standardizzato dei dati relativi a ciascuna spedizione presso gli uffici contabili interessati; e ii) utilizzare un formulario concordato per la comunicazione delle discrepanze. Ogni procedura contabile deve inoltre garantire il controllo reciproco delle imprese ferroviarie partecipanti al trasporto di merci e necessita pertanto della partecipazione di almeno due imprese ferroviarie.

Un'impresa ferroviaria che dopo un determinato periodo di tempo non abbia ricevuto la propria quota del compenso per l'operazione di trasporto può effettuare una serie di accertamenti volti a rintracciare le merci o i documenti «smarriti» o a individuare l'ultimo paese in cui le merci sono state introdotte. Ciò compensa la mancanza di: i) una procedura di ricerca doganale; e ii) messaggi di fine transito e di appuramento.

VI.3.5.3.5.2. Ispezioni delle autorità competenti

È obbligatorio conservare la documentazione, ai fini dell'ispezione doganale, presso un ufficio contabile da istituire in ciascun paese. Questo per via dell'assenza di un esemplare di rinvio che consenta l'accertamento dell'arrivo delle merci da parte delle dogane. I messaggi di fine transito e di controllo sono sostituiti dai controlli della documentazione, in particolare quella relativa alla ripartizione dei costi di trasporto e alla procedura di ricerca delle imprese ferroviarie.

*Articolo 41,
paragrafo 3, ADT*

I controlli doganali sul corretto utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo saranno eseguiti prevalentemente dall'autorità doganale del paese di destinazione.

*Articolo 92,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

In caso di irregolarità e richieste di pagamento di obbligazioni doganali, ciascuna amministrazione doganale ha la possibilità di trattare direttamente con l'impresa ferroviaria interessata (cfr. allegato 1 del documento di lavoro TAXUD/A2/TRA/02/2019).

È opportuno ricordare che l'attuale sistema di sdoganamento e ricerca delle imprese ferroviarie costituisce un elemento essenziale del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia. Il regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia è considerato affidabile e idoneo a consentire: i) il controllo della contabilità delle imprese ferroviarie; e ii) il mantenimento della dispensa dalla presentazione di un esemplare di rinvio della lettera di vettura CIM utilizzata come dichiarazione di transito ⁽⁴¹⁾.

Pertanto un controllo adeguato ed efficiente del regime semplificato deve avvalersi degli elementi essenziali della procedura contabile delle imprese ferroviarie.

L'indicazione più importante del mancato raggiungimento del luogo di destinazione da parte delle merci vincolate al regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia è l'informazione relativa alle discrepanze, sebbene questa possa riguardare anche le discrepanze legate al trasporto merci per ferrovia che non richiedono misure di follow-up da parte delle autorità doganali. Al fine di effettuare un controllo adeguato ed efficace, le informazioni sulle discrepanze inviate o ricevute dagli uffici contabili coinvolti devono essere presentate alle autorità competenti e da esse verificate. Qualsiasi azione di follow-up, quale l'invio di una richiesta all'ufficio di destinazione, è necessaria solo se la discrepanza influisce sul regime di transito.

La corretta applicazione del regime semplificato deve essere monitorata sulla base dell'esemplare n. 2 della lettera di vettura CIM. Detto esemplare, che dovrebbe recare i visti obbligatori secondo la normativa in materia di transito, deve essere disponibile presso l'ufficio contabile del paese di destinazione (cfr. paragrafo VI.3.5.3.4.7). Il monitoraggio della corretta applicazione dovrebbe consistere in controlli a campione dell'esemplare n. 2 della lettera di vettura CIM. Dovrebbe altresì essere preso in considerazione l'impiego della procedura di controllo a posteriori ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Cfr. i considerando del regolamento (CEE) n. 304/1971 della Commissione.

⁽⁴²⁾ Per i dettagli cfr. parte IV, capitolo 5, paragrafo 5, del manuale del transito.

VI.3.5.3.6. Costituzione di una garanzia nel contesto del regime di transito semplificato per ferrovia

*Articolo 215,
paragrafo 2,
articolo 98,
paragrafo 1,
articolo 89,
paragrafo 4, e
articolo 233,
paragrafo 1,
lettera c), CDU*

Il titolare del regime deve costituire una garanzia adeguata che sia valida e sufficiente e copra l'intero itinerario percorso nel territorio doganale dell'Unione e dei paesi di transito comune.

Considerando la natura del regime di transito su supporto cartaceo, la «garanzia globale» è il tipo di garanzia più adeguato. Non esiste una procedura efficace che consenta all'ufficio doganale di partenza di svincolare un movimento di merci a fronte di una garanzia isolata.

*Articolo 16,
paragrafo 1, AD*

*Articolo 28,
paragrafo 1, CDU*

*Articolo 10,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

VI.3.5.3.6.1. Ricorso a una garanzia globale

*Articolo 156 e
articolo 157,
paragrafo 3, AE*

In caso di costituzione di una garanzia globale nel contesto del regime di transito semplificato per ferrovia, si applicano le condizioni seguenti.

*Articolo 74,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

- Il titolare del regime è tenuto a verificare che il livello dell'importo di riferimento sia sempre sufficiente e copra l'intero itinerario percorso nel territorio doganale dell'Unione e dei paesi di transito comune.

Nota:

- (a) se il livello dell'importo di riferimento è insufficiente, il titolare del regime deve aumentare tale importo o integrarlo mediante una garanzia aggiuntiva. Questa circostanza deve essere indicata nella lettera di vettura CIM riportando il tipo di garanzia e, se del caso, il numero di riferimento della garanzia (GRN);
- (b) l'importo di riferimento può essere riutilizzato per una successiva operazione di transito a partire dal momento in cui il regime di transito si è concluso.
- L'ufficio doganale di partenza dovrebbe verificare se è costituita una garanzia globale. Le dogane possono utilizzare l'[allegato 2 del documento di lavoro TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) come base per tale verifica e presumere il soddisfacimento della condizione

sulla base di tale informazione (cfr. anche paragrafo VI.3.5.3.4.4).

- L'autorità doganale competente (dell'ufficio doganale di garanzia) dovrebbe effettuare audit regolari e appropriati per monitorare l'utilizzo dell'importo di riferimento.

Poiché il sistema di monitoraggio del ricorso alla garanzia globale per il presente regime di transito su supporto cartaceo è diverso da quello utilizzato nel regime di transito normale, la garanzia globale deve assegnare, per l'utilizzo del presente regime su supporto cartaceo, un importo di riferimento distinto dall'importo di riferimento assegnato al regime di transito normale.

*Articolo 23,
articolo 28,
paragrafi 1 e 2, e
articolo 42, CDU*

Qualora dagli audit emerga il mancato soddisfacimento delle condizioni per il ricorso alla garanzia globale, l'autorità doganale competente può:

- rivedere l'importo di riferimento della garanzia globale;
- sospendere/revocare le autorizzazioni pertinenti, ossia quelle relative al ricorso a una garanzia globale e all'uso del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia;
- imporre una sanzione amministrativa per il mancato rispetto delle condizioni disciplinanti il ricorso alla garanzia globale;
- imporre una sanzione amministrativa per il mancato rispetto degli obblighi relativi al regime di transito;
- stabilire un'obbligazione doganale e, se del caso, le relative procedure di recupero.

*Articolo 17,
articolo 65,
paragrafo 3,
articoli 66 e 67,
appendice I,
convenzione*

Per ulteriori informazioni sull'autorizzazione al ricorso a una garanzia globale cfr. la parte III e la parte VI.

VI.3.5.3.6.2. Garanzia isolata

Nella maggior parte dei casi si dovrebbe usare una garanzia globale. Tuttavia a volte è opportuno utilizzare garanzie isolate. Una garanzia isolata può, in casi sporadici, essere adeguata quando:

- un'impresa ferroviaria autorizzata opera principalmente come partecipante alla catena, ma ha la necessità, in via eccezionale, di agire come titolare del regime e pertanto non dispone di una garanzia globale;
- l'importo di riferimento della garanzia globale è insufficiente e deve essere integrato con una garanzia aggiuntiva.

In caso di costituzione di una garanzia isolata nel contesto del presente regime di transito semplificato per ferrovia:

- il titolare del regime deve presentare all'ufficio doganale di partenza una garanzia adeguata e indicare il tipo di garanzia e, se del caso, il numero di riferimento della garanzia (GRN) nella lettera di vettura CIM;
- l'ufficio doganale di partenza dovrebbe verificare se la garanzia isolata è adeguata, ossia deve verificare se la garanzia: i) è valida; ii) è sufficiente a coprire eventuali obbligazioni doganali; e iii) copre l'intero itinerario percorso nel territorio doganale dell'Unione e dei paesi di transito comune;
- l'ufficio doganale di partenza può rilasciare la garanzia isolata solo quando ha la necessaria certezza che il regime di transito si è concluso correttamente.

Sebbene in talune situazioni (cfr. nota al paragrafo VI.3.5.3.4.4) le merci e la lettera di vettura CIM non debbano essere presentate all'ufficio doganale di partenza, per la garanzia isolata vige l'obbligo di presentazione a tale ufficio.

VI.3.5.3.7. Scenari

VI.3.5.3.7.1. Esempi

- 1. Merci non unionali devono essere trasportate da Rotterdam/NL a Vienna/AT**

Vettore contrattuale: DB Cargo Nederland

Altri vettori: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria

I dati di DB Cargo Nederland figurano nella casella 58a. Gli altri vettori sono riportati nella casella 57. Il vettore contrattuale e gli altri vettori soddisfano i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo. DB Cargo Nederland può presentare richiesta di utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia compilando la casella 58b, vale a dire barrando il riquadro «sì» e inserendo il proprio codice UIC 2184.

- 2. Merci non unionali devono essere trasportate da Rotterdam/NL a Vienna/AT**

Vettore contrattuale: DB Cargo Nederland

Altri vettori: Rail Express, Rail Cargo Austria

Il regime di transito su supporto cartaceo non è applicabile, in quanto Rail Express non è autorizzata ad avvalersi della semplificazione. Si applica il regime di transito normale. La lettera di vettura CIM funge unicamente da documento di trasporto. Il regime di transito su supporto cartaceo è applicabile a condizione che Rail Express sia autorizzata quale impresa ferroviaria intermedia.

- 3. Merci non unionali devono essere trasportate da Rotterdam/NL a Vienna/AT**

Vettore contrattuale: DB Cargo Nederland

Altri vettori: DB Cargo Nederland

Il regime di transito su supporto cartaceo non è applicabile in quanto al trasporto partecipa soltanto un'impresa ferroviaria. Si applica il regime di transito normale. La lettera di vettura CIM funge unicamente da documento di trasporto.

- 4. Merci non unionali devono essere trasportate da Rotterdam/NL a Banja Luka/BA**

Vettore contrattuale: SBB Cargo

Altri vettori: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

I dati di SBB Cargo figurano nella casella 58a. Il vettore contrattuale e gli altri vettori nell'UE soddisfano i requisiti del

regime di transito su supporto cartaceo. SBB Cargo può presentare richiesta di utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo compilando la casella 58b della lettera di vettura CIM. L'operazione di transito si conclude automaticamente in conformità dell'articolo 36, paragrafo 5, dell'ADT e dell'articolo 101, appendice I, della convenzione, quando le merci escono dal territorio doganale dell'Unione.

5. Merci non unionali devono essere trasportate da Rotterdam/NL a Banja Luka/BA

Vettore contrattuale: ZFBH (BA)

Altri vettori: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Il vettore contrattuale è stabilito al di fuori dell'UE. Tutte le altre imprese ferroviarie soddisfano i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo e possono fare richiesta di avvalersi di detto regime compilando la casella 58b della lettera di vettura CIM conformemente all'articolo 31, paragrafo 1, lettera a), dell'ADT e all'articolo 93, paragrafo 1, lettera a), appendice I, della convenzione. L'operazione di transito si conclude automaticamente in conformità dell'articolo 36, paragrafo 5, dell'ADT, e dell'articolo 101, appendice I, della convenzione, quando le merci escono dal territorio doganale dell'Unione.

6. Merci non unionali devono essere trasportate da Banja Luka/BA a Bratislava/SK

Vettore contrattuale: ZFBH (BA)

Altri vettori: HŽ Cargo, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO

Il vettore contrattuale è stabilito al di fuori dell'UE. Tutte le altre imprese ferroviarie soddisfano i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo. ZFBH può, a nome di una delle altre imprese ferroviarie e previo consenso dell'altra impresa ferroviaria, presentare una richiesta di utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo barrando il riquadro «sì» nella casella 58b, in conformità dell'articolo 31, paragrafo 1, lettera b), dell'ADT e dell'articolo 93, paragrafo 1, lettera b), appendice I, della convenzione. La casella 58a contiene i dati di ZFBH, mentre il codice UIC dell'altra impresa ferroviaria che ha prestato il proprio consenso deve essere inserito nella casella 58b. In conformità dell'articolo 33, paragrafo 5, dell'ADT e dell'articolo 102, appendice I, della convenzione, il regime di transito

semplificato ha inizio e una delle altre imprese ferroviarie agisce in qualità di titolare del regime all'ingresso del treno nell'UE.

7. Merci non unionali devono essere trasportate da Rotterdam/NL ad Alessandria/IT

Vettore contrattuale: DB Cargo Nederland

Altri vettori: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia

Nota: sono coinvolti cinque vettori in una catena, che soddisfano i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo, e quattro paesi.

I dati di DB Cargo Nederland figurano nella casella 58a. Gli altri vettori sono riportati nella casella 57. Il vettore contrattuale e gli altri vettori soddisfano i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo nei rispettivi paesi. DB Cargo Nederland può presentare richiesta di utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia compilando la casella 58b, vale a dire barrando il riquadro «sì» e inserendo il proprio codice UIC 2184.

8. Merci non unionali devono essere trasportate da Berna/CH a Rotterdam/NL

Vettore contrattuale: DB Cargo Schweiz

Altri vettori: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG

I dati di DB Cargo Schweiz figurano nella casella 58a. Gli altri vettori sono riportati nella casella 57. Il vettore contrattuale e gli altri vettori soddisfano i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo. Tuttavia il vettore contrattuale e il titolare del regime sono soggetti diversi e DB Cargo AG è il titolare del regime. Poiché DB Cargo Schweiz non è il titolare del regime, può chiedere di avvalersi del regime di transito su supporto cartaceo a nome di DB Cargo AG previo consenso di quest'ultima e compilare a tal fine la casella 58b, barrando il riquadro «sì» e inserendo il proprio codice UIC 2180.

9. Merci non unionali devono essere trasportate da Belgrado/XS (CS) a Rotterdam/NL

Vettore contrattuale: Srbija Kargo AD

Altri vettori: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV

Srbija Kargo AD può richiedere a nome di Rail Cargo Hungaria l'utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo barrando il riquadro «sì» della casella 58b. La casella 58a contiene i dati di Srbija Kargo AD, mentre il codice UIC 2155 per Rail Cargo Hungaria dovrebbe essere inserito nella casella 58b. In

conformità dell'articolo 33, paragrafo 5, dell'ADT e dell'articolo 102, appendice I, della convenzione, il regime di transito su supporto cartaceo ha inizio e Rail Cargo Hungaria agisce in qualità di titolare del regime all'ingresso del treno nell'UE.

VI.3.5.3.7.2. Particolari situazioni dei vettori contrattuali

La condizione in cui le merci sono successivamente prese in consegna e trasportate da diverse imprese ferroviarie autorizzate cessa di essere soddisfatta in presenza di una fusione completa di più imprese ferroviarie di paesi diversi in un'unica impresa. Ciononostante il fatto che imprese ferroviarie diverse facciano parte della medesima società di partecipazione finanziaria non dovrebbe in linea di principio pregiudicare tale condizione, purché i diversi servizi di trasporto merci continuino a operare separatamente.

La condizione non è soddisfatta neanche quando una singola società ferroviaria effettua un'operazione di trasporto internazionale in un contesto di liberalizzazione, ad esempio come trasportatore unico dal paese di partenza al paese di destinazione.

Inoltre il vettore contrattuale può anche presentare caratteristiche diverse da quelle convenzionali in conformità delle regole internazionali sul trasporto merci per ferrovia. Tali diverse caratteristiche devono essere prese in considerazione al momento di decidere se ricorrere al regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia. Alcune di queste possibili caratteristiche non convenzionali sono discusse nei punti elencati di seguito.

- Il vettore contrattuale è l'impresa ferroviaria di spedizione o di transito o un'impresa ferroviaria nel paese di destinazione.
Il soggetto può agire in qualità di titolare del regime nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo quando soddisfa le condizioni di tale regime.
- Il vettore contrattuale non partecipa fisicamente al trasporto delle merci.
In questo caso il vettore contrattuale può agire in qualità di titolare del regime nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo ed essere rappresentato presso l'ufficio doganale di partenza dal primo vettore nella catena sul territorio dell'UE o di un paese di transito comune.

- Il vettore contrattuale soddisfa i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo, ma non costituisce una garanzia.
In questo caso, il vettore contrattuale non può agire in qualità di titolare del regime. Un'altra impresa ferroviaria autorizzata può presentare una richiesta di utilizzo del regime di transito su supporto cartaceo in qualità di rappresentante del vettore contrattuale.
- Il vettore contrattuale non è un'impresa ferroviaria.
In questo caso, il vettore contrattuale non può agire in qualità di titolare del regime nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo, in quanto l'articolo 25, paragrafo 1, dell'ADT e l'articolo 93, appendice I, della convenzione impongono che il titolare del regime sia un'impresa ferroviaria.
- Il vettore contrattuale non soddisfa i requisiti del regime di transito su supporto cartaceo.
In questo caso, il vettore contrattuale non può agire in qualità di titolare del regime nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo. Il titolare del regime è l'unico soggetto al quale può essere concesso di avvalersi di una semplificazione. Di norma, il titolare del regime deve soddisfare i requisiti previsti per una semplificazione. Il vettore contrattuale può tuttavia chiedere l'autorizzazione all'utilizzo del regime semplificato come rappresentante di un altro vettore che soddisfi detti requisiti e che possa agire in qualità di titolare del regime.

VI.3.5.4. Altri regimi di transito su supporto cartaceo per ferrovia (disposizione transitoria)

Articolo 45 ADT

*Articolo 6
convenzione*

Fino all'aggiornamento dell'NCTS in conformità del programma di lavoro per il CDU, gli Stati membri e i paesi di transito comune hanno il diritto di continuare ad applicare altri regimi di transito unionale su supporto cartaceo, a condizione che siano rispettate le misure applicabili alle merci vincolate al regime di transito comune o unionale.

Le modalità di utilizzo di tali regimi di transito unionale su supporto cartaceo devono essere state stabilite a livello nazionale, bilaterale o multilaterale prima dell'entrata in vigore del CDU.

È il caso, ad esempio, delle merci trasportate per ferrovia sotto la scorta di una lettera di vettura CIM/SMGS o di una lettera di vettura SMGS e destinate a entrare nel territorio doganale dell'Unione fino a raggiungere un determinato punto situato all'interno dello stesso paese di ingresso.

VI.3.5.5. «Corridor-T2»

*Articolo 119,
paragrafo 2,
lettera c), AD*

*Articolo 2,
lettera a),
appendice II,
convenzione*

Sebbene l'utilizzo del «Corridor-T2» non costituisca un regime di transito doganale, è utile ricordare che questo tipo di facilitazione esiste per le merci unionali trasportate per ferrovia. Pur non essendo un regime comune di transito, il «Corridor-T2» può essere considerato una semplificazione del transito nazionale nei paesi di transito comune, tuttavia, dal punto di vista tecnico, nel territorio doganale dell'Unione e conformemente alla convenzione si utilizza il concetto di presunzione di posizione doganale di merci unionali.

Mediante l'utilizzo del «Corridor-T2», le merci unionali trasportate per ferrovia possono circolare, senza essere soggette a un regime doganale in virtù della loro circolazione, da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione ed essere trasportate attraverso il territorio di un paese di transito comune senza che muti la loro posizione doganale. Ciò richiede che siano soddisfatte le condizioni seguenti:

1. il trasporto delle merci deve essere scortato da un documento di trasporto unico rilasciato in uno Stato membro;
2. il documento di trasporto unico deve recare la dicitura seguente: «Corridor-T2» e il numero di autorizzazione dell'impresa ferroviaria in Svizzera;

3. il transito attraverso un paese di transito comune deve essere monitorato mediante un sistema elettronico in tale paese di transito comune; e
4. l'impresa ferroviaria in questione deve essere autorizzata dal paese di transito comune di cui si attraversa il territorio a utilizzare il regime «Corridor-T2».

Il paese di transito comune deve tenere informato il comitato congiunto o il gruppo di lavoro competente istituito da detto comitato sulle modalità relative al sistema elettronico di monitoraggio e sulle imprese ferroviarie autorizzate ad avvalersi del «Corridor-T2».

Attualmente tale sistema è presente solo in Svizzera. Il «Corridor-T2» in Svizzera gode dello status di regime di transito nazionale. L'elenco delle imprese ferroviarie autorizzate a utilizzare il «Corridor-T2» e le informazioni sulla procedura da seguire sono disponibili all'indirizzo seguente:

<https://www.ezv.admin.ch/ezv/it/home/dichiarazione-doganale/dichiarazione-da-parte-di-ditte/railcontrol---dichiarazione-sommatoria-elettronica-nel-traffico-fe.html>.

VI.3.6. Merci trasportate per via aerea: utilizzo di manifesti su supporto cartaceo per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo VI.3.6.1);
- utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea (paragrafo VI.3.6.2);
- casi particolari (paragrafo VI.3.6.4).

VI.3.6.1. Introduzione

Articoli da 108 a 111, lettera b), appendice I, convenzione

Per utilizzare il regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea, il titolare del regime deve costituire una garanzia.

Articolo 233, paragrafo 4, lettere d) ed e), CDU

È possibile avvalersi di tale semplificazione solo fino alla data dell'aggiornamento dell'NCTS. Dopo tale data, gli operatori economici dovranno utilizzare l'NCTS e potranno sostituire tale semplificazione:

- Articoli 46-48 ADT* - con il regime di transito normale (parte IV); o
- con l'utilizzo di una dichiarazione in dogana con requisiti ridotti in materia di dati per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale.

Le compagnie aeree che soddisfano le condizioni di cui al paragrafo VI.2.1 possono ricorrere al regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea.

La compagnia aerea che applica i regimi di transito per le merci trasportate per via aerea diventa il titolare del regime e può espletare le formalità di transito utilizzando il manifesto delle merci come dichiarazione di transito.

Gli aeroporti dell'Unione e/o dei paesi di transito comune sono specificati nell'autorizzazione.

Concettualmente, occorre operare una distinzione tra il manifesto delle merci utilizzato quale dichiarazione di transito e il manifesto commerciale o il manifesto di groupage.

Va notato che il transito per via aerea può sempre essere effettuato anche con una dichiarazione di transito normale utilizzando l'NCTS.

L'aeroporto di carico è l'aeroporto di partenza; l'aeroporto di scarico è l'aeroporto di destinazione.

VI.3.6.2. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea

Articoli 108-110, appendice I, convenzione Una compagnia aerea è autorizzata ad utilizzare come dichiarazione di transito il manifesto delle merci su supporto cartaceo.

Articoli 47-48 ADT Il manifesto delle merci utilizzato deve corrispondere nel contenuto al modello che figura nell'appendice 3 dell'allegato 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Questa procedura è caratterizzata dal fatto che le merci vincolate al regime di transito con procedure diverse devono essere elencate su manifesti separati che valgono da dichiarazione di transito per ciascuna singola procedura. Quindi, ad esempio, uno stesso volo può essere coperto da tre manifesti:

1. il normale manifesto commerciale delle merci (che copre tutte le merci a bordo dell'aeromobile);
2. un manifesto delle merci che vale da dichiarazione di transito in cui sono elencate le merci vincolate al regime di transito T1;
3. un manifesto delle merci che vale da dichiarazione di transito in cui sono elencate le merci vincolate al regime di transito T2 o T2F.

VI.3.6.2.1. Autorizzazione per l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea

*Articolo 108,
appendice I,
convenzione*

La procedura di autorizzazione deve essere conforme a quanto riportato al paragrafo VI.2.2.

*Articolo 22,
paragrafo 1, CDU*

La domanda deve essere presentata alle autorità doganali competenti per il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente ai fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione.

Articolo 26 ADT

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.3.

Ogniquale volta intenda cambiare uno o più aeroporti, la compagnia aerea deve chiedere una modifica dell'autorizzazione esistente.

OPERATORI COMMERCIALI

Nella domanda la compagnia aerea deve fornire le informazioni seguenti:

1. la forma del manifesto;
2. i nomi degli aeroporti di partenza interessati dalla procedura;
3. i nomi degli aeroporti di destinazione interessati dalla procedura.

DOGANA

L'autorizzazione comprende:

- la forma del manifesto;
- i nomi degli aeroporti di partenza e di destinazione interessati dalla procedura;
- le condizioni per l'utilizzo del regime, compreso l'uso di manifesti delle merci distinti per i regimi T1, T2 e T2F.

OPERATORI COMMERCIALI

La compagnia aerea è tenuta ad inviare una copia certificata conforme dell'autorizzazione alle autorità doganali di ciascun aeroporto indicato.

L'autorizzazione deve essere presentata ogniqualvolta sia richiesta dall'ufficio doganale di partenza.

VI.3.6.2.2. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea

*Articolo 109,
appendice I,
convenzione*

Il manifesto delle merci deve contenere le informazioni seguenti:

- la posizione doganale delle merci (T1, T2 o T2F come opportuno);
- il nome della compagnia aerea che trasporta le merci;
- il numero del volo;
- la data del volo;
- il nome dell'aeroporto di partenza (carico) e dell'aeroporto di destinazione (scarico);
- la data di emissione e la firma.

Articolo 47 ADT

Inoltre, per ciascuna spedizione inclusa nel manifesto, devono essere riportate le informazioni seguenti:

1. il numero della lettera di vettura aerea;
2. il numero di colli;
3. la denominazione commerciale delle merci, con l'indicazione di tutte le informazioni necessarie alla loro identificazione o, ove opportuno, la menzione «Consolidation», che è possibile abbreviare (equivalente di groupage). In questo caso, le lettere di vettura aerea concernenti le spedizioni riprese sul manifesto devono includere la denominazione commerciale delle merci con l'indicazione di tutte le informazioni necessarie alla loro identificazione. Tali lettere di vettura aerea devono essere allegate al manifesto;
4. la massa lorda.

Quando la compagnia aerea non è uno speditore autorizzato, occorre che almeno due esemplari del/i manifesto/i siano presentati per il visto alle autorità doganali dell'aeroporto di partenza.

DOGANA all'aeroporto di partenza

Le autorità doganali vistano il/i manifesto/i con il nome e il timbro dell'ufficio doganale, la data del visto e la firma del funzionario doganale.

Conservano un esemplare di ciascun manifesto.

All'aeroporto di destinazione, la compagnia aerea che non benefici dello status di destinatario autorizzato presenta all'ufficio doganale le merci ed un esemplare del/i manifesto/i utilizzato/i come dichiarazione/i di transito.

Ai fini del controllo, l'ufficio doganale di destinazione può chiedere la presentazione dei manifesti delle merci (o delle lettere di vettura aerea) per tutte le merci scaricate.

Nota per l'Unione: le merci unionali che non sono vincolate al regime di transito unionale interno (T2, T2F) potranno continuare a circolare liberamente sino alla loro destinazione nell'Unione, purché non esistano fondati sospetti o dubbi circa la posizione delle merci al loro arrivo all'aeroporto di destinazione.

DOGANA all'aeroporto di destinazione

Conservano un esemplare di ciascun manifesto presentato.

*Articolo 110,
appendice I,
convenzione*

Le autorità doganali all'aeroporto di destinazione non sono tenute a rinviare gli esemplari del manifesto alle autorità doganali dell'aeroporto di partenza. L'appuramento del regime di transito si effettua sulla base di un elenco mensile stilato dalla compagnia aerea.

Articolo 48 ADT

OPERATORI COMMERCIALI

All'inizio di ogni mese, la compagnia aerea o il suo rappresentante presso l'aeroporto di destinazione deve stilare un elenco dei manifesti presentati all'ufficio doganale dell'aeroporto di destinazione nel corso del mese precedente. L'elenco deve contenere le informazioni seguenti:

- il numero di riferimento di ciascun manifesto;
- la sigla T1, T2 o T2F appropriata;
- il nome (eventualmente abbreviato) della compagnia aerea che ha trasportato le merci;
- il numero del volo;
- la data del volo.

Nota: deve essere stilato un elenco distinto per ciascun aeroporto di partenza.

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione vista un esemplare dell'elenco dei manifesti approntato dalla compagnia aerea. Quindi, invia tale elenco all'ufficio doganale di partenza.

Con l'accordo dell'ufficio doganale di destinazione, la compagnia aerea può essere autorizzata a inviare l'elenco mensile dei manifesti all'ufficio doganale di partenza.

L'ufficio doganale di partenza deve accertarsi di aver ricevuto gli elenchi.

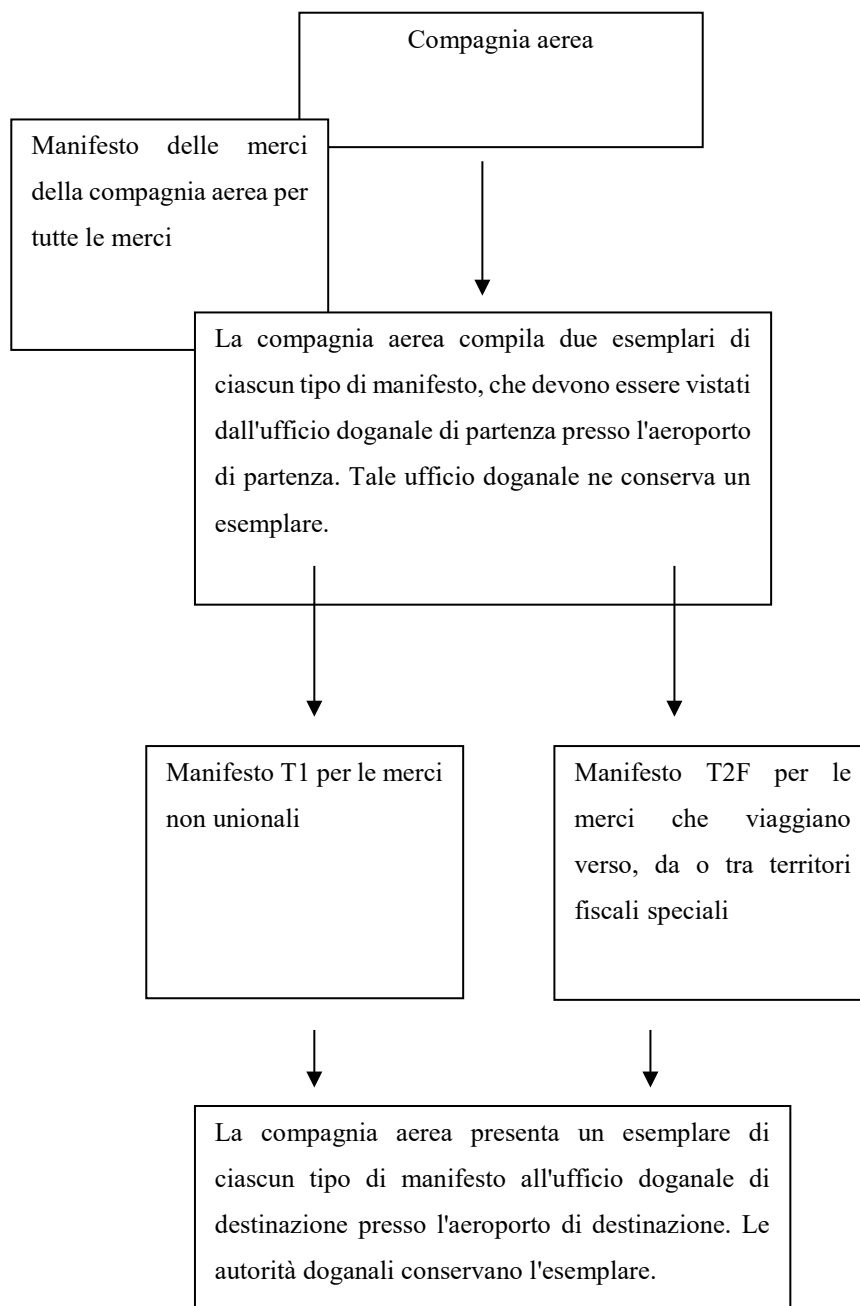
In caso di constatazione di irregolarità rispetto alle informazioni sui manifesti figuranti nell'elenco, l'ufficio doganale di destinazione deve informarne l'ufficio doganale di partenza e l'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione, facendo riferimento in particolare alle lettere di vettura aerea relative alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

VI.3.6.2.3. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea

Le lettere di vettura aerea relative a merci che circolano già vincolate ad un regime di transito (documento di transito comune/unionale, carnet ATA, formulario NATO 302 ecc.) sono incluse nel manifesto commerciale delle merci, ma non devono comparire sul manifesto che costituisce la dichiarazione di transito. La lettera di vettura aerea relativa a tali merci deve riportare riferimenti al regime di transito (numero di documento, data e ufficio doganale di partenza) cui le merci sono vincolate.

Lo schema seguente illustra l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea.

Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea



VI.3.6.3. Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su un manifesto elettronico per le merci trasportate per via aerea

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

VI.3.6.4. Casi particolari (utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea)

Groupage («spedizioni consolidate»)

Esistono due tipi di groupage aereo:

1. groupage effettuati dalla compagnia aerea: in questo caso la stessa compagnia aerea indica la posizione delle merci in corrispondenza di ciascuna riga del manifesto delle merci;
2. groupage oggetto di un contratto tra lo speditore e il consolidatore: tale contratto è denominato «House Air Waybill» (HAWB — lettera di vettura aerea emessa da uno spedizioniere).

Il trasporto aereo di un carico consolidato nella sua globalità è effettuato sulla base di un contratto tra il consolidatore e la compagnia aerea. Tale contratto è denominato «Master Air Waybill» (MAWB — lettera di vettura aerea principale). Il carico consolidato forma inoltre oggetto di un manifesto di groupage, che è una sintesi analitica di tutti i colli contenuti nel carico consolidato, con i riferimenti agli «house air waybill» (singole lettere di vettura) di ciascuna spedizione. È pertanto necessario operare una distinzione tra il manifesto di groupage e il manifesto delle merci della compagnia aerea che vale da dichiarazione di transito.

Può succedere che una compagnia aerea trasporti un carico consolidato accompagnato da un master air waybill secondo il regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea. Se ciò accade, la compagnia aerea non è tenuta a conoscere il contenuto degli house air waybill che sono stati preparati dal consolidatore. In casi del genere la compagnia aerea può accettare di inoltrare un carico consolidato nell'ambito dei due tipi di regimi di transito sempreché:

- il consolidatore si impegni a mantenere le singole spedizioni nella posizione indicata nell'house air waybill;
- i manifesti di groupage contengano le informazioni indicate nell'appendice 3 dell'allegato 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale;

- alla partenza e a destinazione gli house air waybill siano disponibili per controlli doganali;
- i manifesti di groupage rechino la corretta indicazione della posizione (cfr. in appresso);
- alla compagnia aerea venga segnalata la posizione più elevata riportata sul manifesto di groupage (in base all'ordine seguente: T1, T2, T2F, TD, C, X).

I codici T1, T2, T2F, TD, C o x sono utilizzati per indicare i corrispondenti articoli sul manifesto di groupage, come indicato nel riquadro sottostante.

Codice	Transito comune	Transito unionale
T1	Merci vincolate al regime di transito esterno T1	Merci vincolate al regime di transito esterno T1
T2	Merci vincolate al regime di transito interno T2	Merci vincolate al regime di transito interno T2
T2F	Merci vincolate al regime di transito interno T2	Merci vincolate al regime di transito unionale interno che viaggiano da territori fiscali speciali verso un'altra parte del territorio doganale dell'Unione che non è un territorio fiscale speciale di cui all'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD. Questo codice può essere utilizzato per le merci unionali che circolano tra un territorio fiscale speciale e un'altra parte del territorio doganale dell'Unione di cui all'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.
TD	Merci già vincolate a un'altra procedura di transito (*)	Merci che circolano già in regime di transito unionale o che sono trasportate nel quadro del regime del perfezionamento attivo, del deposito doganale o dell'ammissione temporanea. In tali casi, la società di navigazione deve anche inserire

Codice	Transito comune	Transito unionale
		il codice «TD» nella polizza di carico o altro documento commerciale corrispondente. La società di navigazione deve inoltre inserire un riferimento al regime utilizzato, il numero e la data della dichiarazione di transito o del documento di trasferimento e il nome dell'ufficio di emissione*
C (equivalente a T2L)	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito la cui posizione può essere dimostrata
X	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito per le quali il regime di esportazione è concluso e l'uscita è stata confermata	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito per le quali il regime di esportazione è concluso e l'uscita è stata confermata

(*) Allorché in un carico consolidato siano incluse merci già vincolate ad un regime di transito (es.: transito unionale, carnet TIR, carnet ATA, formulario 302 NATO ecc.), in corrispondenza di tali merci deve comparire il codice «TD». Inoltre, anche l'HAWB deve riportare il codice «TD» e contenere un riferimento al regime effettivamente applicato nonché il numero di riferimento, la data e l'ufficio doganale di partenza della dichiarazione di transito.

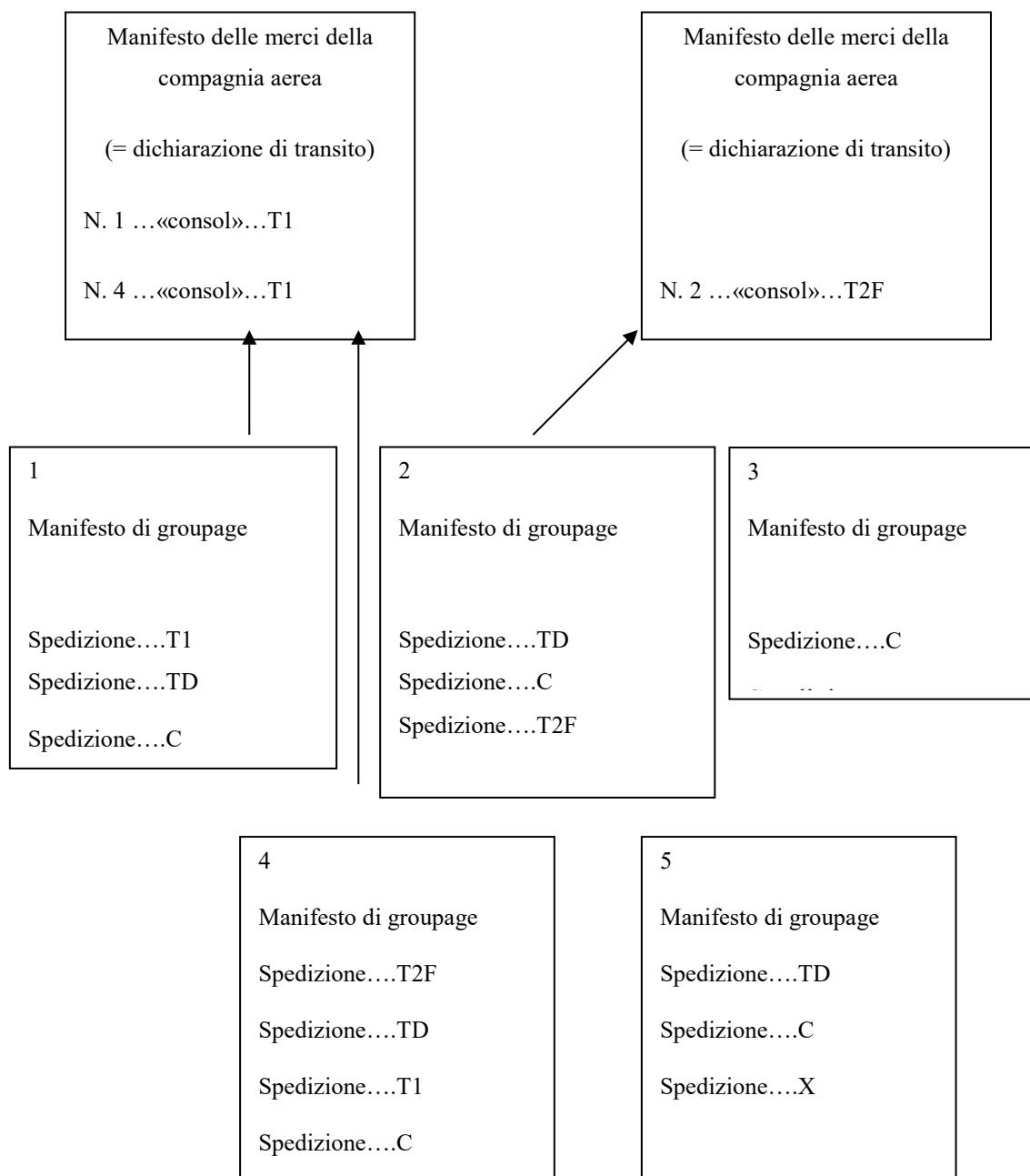
Una compagnia aerea che utilizzi il regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea deve inserire i carichi consolidati sotto il codice «Consolidation», o sotto un'abbreviazione convenuta, sul manifesto della compagnia aerea, che deve essere adeguato alla posizione più elevata figurante nel manifesto di groupage (le posizioni procedono secondo l'ordine T1, T2, T2F).

Esempio

Un manifesto di groupage che include merci T1, T2 e T2F deve essere ripreso nel manifesto aereo T1.

Seguono alcuni esempi di groupage nell'ambito di entrambi i tipi di regimi di transito per le merci trasportate per via aerea.

Utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea



Nota: i manifesti n. 3 e n. 5 non riguardano, rispettivamente, regimi di transito (n. 3) o regimi di transito per i quali il titolare del regime è il dichiarante (n. 5).

Tutti i manifesti di groupage, gli house air waybill e i manifesti aerei devono essere messi a disposizione delle autorità competenti dell'aeroporto di partenza, su richiesta di queste ultime.

Tutti i manifesti di groupage, gli house air waybill e i manifesti aerei devono, su richiesta, essere presentati alle autorità competenti dell'aeroporto di destinazione. Dette autorità effettueranno gli opportuni controlli in base alle informazioni contenute nei manifesti di groupage.

Tranne per nei casi in cui sono utilizzati i codici «TD» e «X», la compagnia aerea agisce in qualità di titolare del regime per le merci vincolate al regime di transito ed è pertanto interamente responsabile dell'operazione in caso di irregolarità. Le relazioni tra la compagnia aerea e il consolidatore sono disciplinate da disposizioni contrattuali private di carattere commerciale.

Uno schema di funzionamento del groupage aereo è riportato nell'allegato VI.8.5.

VI.3.6.4.1. Trasporto per corriere espresso

Se la società di corriere espresso opera come compagnia aerea, essa può chiedere l'autorizzazione per l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea di cui al paragrafo VI.3.6.2.

Esclusivamente per il trasporto di merci unionali, le società di corriere espresso interessate non devono né redigere manifesti ai fini doganali né identificare la posizione doganale delle merci.

Tuttavia, per il trasporto di merci che rientrano nell'ambito di applicazione del regime di transito, le società di corriere espresso interessate sono soggette a tali tipi di regimi di transito per le compagnie aeree.

Le società di corriere espresso che operano come compagnie aeree e che sono autorizzate all'uso del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea devono redigere, ove necessario, manifesti separati per le merci in funzione della loro posizione doganale.

Nei casi in cui due o più società di corriere aereo/espresso noleggiano congiuntamente un aeromobile, ciascuna società può operare come compagnia aerea.

Se la società di corriere espresso non opera come compagnia aerea e affida il trasporto ad un'altra compagnia aerea, le possibilità che si presentano sono due:

- se una lettera di vettura aerea riguarda un'unica spedizione, la società di corriere espresso deve indicare su di essa la posizione doganale della spedizione;
- se una lettera di vettura aerea copre più spedizioni, si applicano le norme che disciplinano il groupage aereo riportate al paragrafo VI.3.6.4.

Se le spedizioni espresse sono trasportate da un corriere viaggiante a bordo (*on board air courier*), valgono le norme seguenti:

- a) il corriere deve viaggiare come passeggero ordinario;
- b) le spedizioni espresse devono figurare in un manifesto della società di corriere espresso/aereo;
- c) la compagnia aerea deve trasportare le spedizioni come bagaglio eccedentario, di norma nella stiva dell'aeromobile;
- d) il bagaglio eccedentario non deve figurare sul manifesto della compagnia aerea; e
- e) tali spedizioni esulano dall'ambito di applicazione dell'articolo 210 dell'AE.

VI.3.7. Merci trasportate per via marittima

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo VI.3.7.1);
- utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima (paragrafo VI.3.7.2);
- casi particolari (paragrafo VI.3.7.4).

VI.3.7.1. Introduzione

*Articolo 24,
paragrafo 2, ADT*

Per utilizzare il regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima, il titolare del regime deve costituire una garanzia.

È possibile avvalersi di tale semplificazione solo fino alla data dell'aggiornamento dell'NCTS. Dopo tale data, gli operatori economici dovranno utilizzare l'NCTS e potranno sostituire tale semplificazione:

- con il regime di transito normale (parte IV); o
- con l'utilizzo di una dichiarazione in dogana con requisiti ridotti in materia di dati per vincolare le merci al regime di transito unionale.

L'uso del regime di transito unionale, quando necessario, è obbligatorio per il trasporto marittimo di merci non unionali effettuato con un servizio regolare di trasporto marittimo (RSS) autorizzato (per ulteriori dettagli sugli RSS cfr. parte II).

Possono usufruire di tale regime le società di navigazione che effettuano un RSS autorizzato che soddisfa le condizioni stabilite al paragrafo VI.3.7.2 (oltre che le condizioni generali del paragrafo VI.2.1). Il regime prevede l'utilizzo di un manifesto delle merci separato come dichiarazione di transito per ogni categoria di merci.

Concettualmente, occorre operare una distinzione tra il manifesto delle merci utilizzato quale dichiarazione di transito ai fini doganali e il manifesto commerciale o il manifesto di groupage.

La società di navigazione: i) deve diventare il titolare del regime per l'operazione in questione; ii) sarà tenuta ad osservare la normativa in materia di transito; e iii) deve utilizzare il manifesto come documento di transito.

Il porto di partenza è il porto di carico, il porto di destinazione è il porto di scarico.

VI.3.7.2. Utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima

Quando utilizza i regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima, una società di navigazione è autorizzata ad utilizzare il manifesto delle merci come dichiarazione di transito.

Una caratteristica di questo regime è che quando un'operazione di trasporto riguarda al tempo stesso merci cui si applica il regime del transito unionale esterno (T1) e merci cui si applica il regime del transito unionale interno (T2F), occorre utilizzare un manifesto separato per ciascuna categoria di merci.

Oltre a questi, ci sarà il manifesto commerciale che comprende tutte le merci a bordo della nave.

VI.3.7.2.1. Autorizzazione per l'utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima

*Articolo 22,
paragrafo 1, CDU*

La procedura di autorizzazione deve essere conforme a quanto riportato al paragrafo VI.2.2.

Articolo 25 ADT

Una società di navigazione che intende avvalersi dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima deve chiedere l'autorizzazione alle autorità doganali competenti per il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente ai fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione.

Le autorità doganali devono rilasciare un'autorizzazione conformemente al modello riportato nell'allegato VI.8.8.

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.3.

Ogniquale volta intenda cambiare uno o più porti, la società di navigazione deve chiedere una modifica dell'autorizzazione esistente.

OPERATORI COMMERCIALI

Nella domanda la società di navigazione deve fornire le informazioni seguenti:

1. la forma del manifesto;
2. i nomi dei porti di partenza interessati dalla procedura;
3. i nomi dei porti di destinazione interessati dalla procedura.

DOGANA

Contenuto dell'autorizzazione (in conformità dell'allegato VI.8.6):

- la forma del manifesto;

- i nomi dei porti di partenza e di destinazione interessati dalla procedura;
- le condizioni di utilizzazione della procedura, compreso l'uso di manifesti distinti per i regimi T1 e T2F.

OPERATORI COMMERCIALI

La società di navigazione è tenuta ad inviare una copia certificata conforme dell'autorizzazione alle autorità doganali di ciascun porto indicato.

L'autorizzazione all'utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima deve essere presentata ogniqualvolta sia richiesta dall'ufficio doganale di partenza.

VI.3.7.2.2. Utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima

Articolo 50 ADT Il manifesto delle merci deve contenere le informazioni seguenti:

- la posizione doganale delle merci, T1 o T2F come opportuno;
- la firma di un rappresentante autorizzato della società di navigazione e la data;
- il nome e l'indirizzo completo della società di navigazione;
- l'identità della nave che trasporta le merci;
- il porto di partenza (carico);
- il porto di destinazione (scarico);

e, per ciascuna spedizione:

- il riferimento alla polizza di carico;
- il numero, la natura, le marche e i numeri di identificazione dei colli;
- la denominazione commerciale abituale delle merci con l'indicazione di tutte le informazioni necessarie alla loro identificazione;
- la massa lorda in chilogrammi;
- ove necessario, i numeri di identificazione dei container.

Se la società di navigazione non è uno speditore autorizzato, occorre che almeno due esemplari del manifesto utilizzato come dichiarazione di transito siano presentati per il visto alle autorità doganali del porto di partenza (carico).

DOGANA al porto di partenza

Le autorità doganali vistano il manifesto con il nome e il timbro dell'ufficio doganale, la data del visto e la firma del funzionario doganale.

Conservano un esemplare di ciascun manifesto presentato.

Al porto di destinazione (scarico), la società di navigazione che non beneficia dello status di destinatario autorizzato deve presentare all'ufficio doganale le merci e un esemplare del/i manifesto/i utilizzato/i come dichiarazione/i di transito.

Ai fini del controllo, l'ufficio doganale di destinazione può chiedere la presentazione del manifesto delle merci (o delle polizze di carico) per tutte le merci scaricate.

Le merci unionali che non sono vincolate al regime di transito unionale interno (T2F) possono continuare a circolare liberamente sino alla loro destinazione nell'Unione, purché non esistano fondati sospetti o dubbi circa la posizione delle merci al loro arrivo al porto di destinazione.

DOGANA al porto di destinazione

Conservano un esemplare di ciascun manifesto presentato.

Articolo 51 ADT L'ufficio doganale di destinazione non è tenuto a rinviare gli esemplari del manifesto all'ufficio doganale di partenza. L'appuramento dell'operazione di transito si effettua sulla base di un elenco mensile stilato dalla società di navigazione.

OPERATORI COMMERCIALI

All'inizio di ogni mese, la società di navigazione o il suo rappresentante presso il porto di destinazione deve stilare un elenco dei manifesti presentati all'ufficio doganale di destinazione nel corso del mese precedente. L'elenco deve contenere le informazioni seguenti:

- il numero di riferimento di ciascun manifesto;
- il codice T1 o T2F appropriato;
- il nome (eventualmente abbreviato) della società di navigazione che ha trasportato le merci;

- la data del trasporto marittimo.

Nota: deve essere stilato un elenco distinto per ciascun porto di partenza.

DOGANA

L'ufficio doganale di destinazione vista quindi un esemplare dell'elenco dei manifesti approntato dalla società di navigazione e lo invia all'ufficio doganale di partenza.

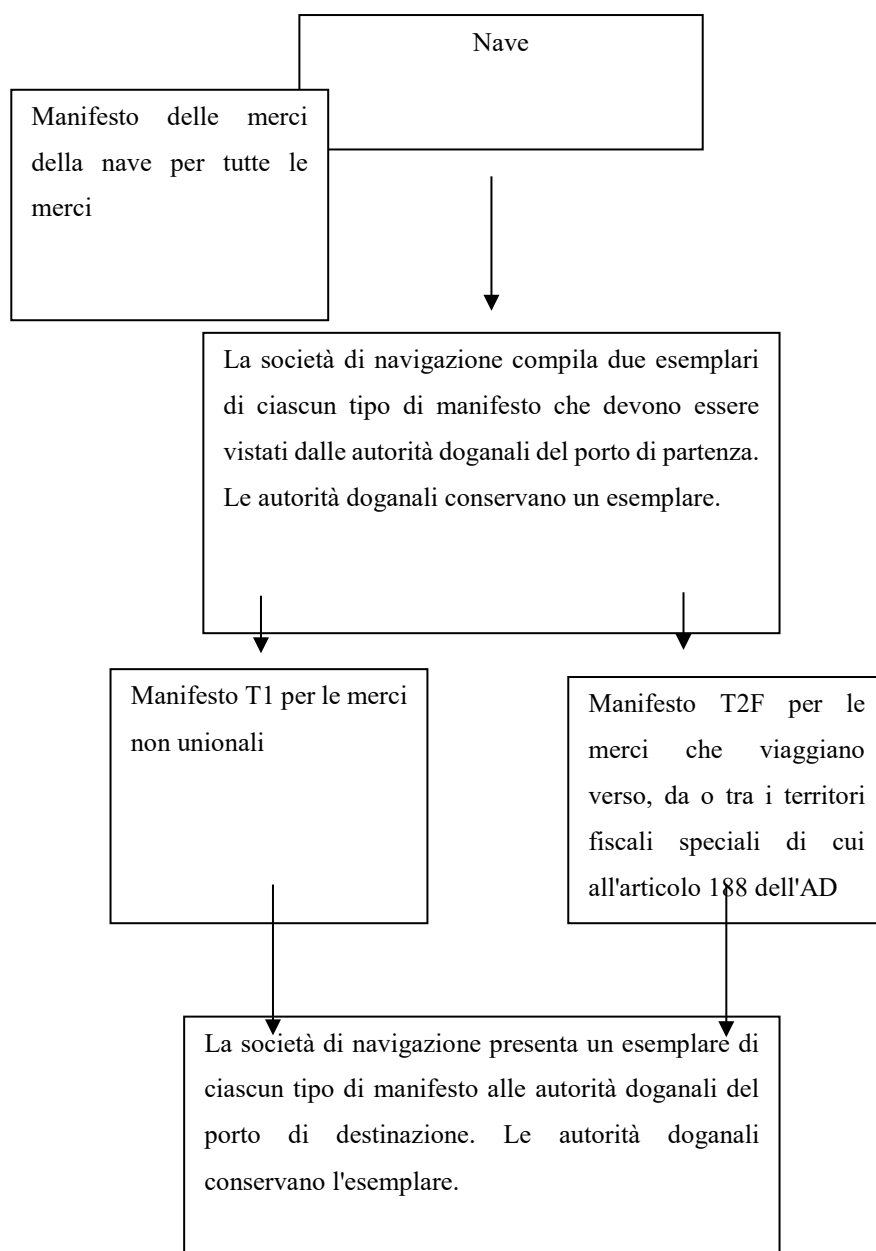
L'autorizzazione può anche consentire alle società di navigazione di inviare esse stesse l'elenco all'ufficio doganale di partenza.

L'ufficio doganale di partenza deve accertarsi di aver ricevuto gli elenchi.

In caso di constatazione di irregolarità rispetto alle informazioni contenute nei manifesti che figurano nell'elenco, l'ufficio doganale di destinazione deve informarne l'ufficio doganale di partenza e l'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione, facendo riferimento in particolare alle polizze di carico relative alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

Lo schema seguente illustra l'utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima.

Utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima



VI.3.7.2.3. Esempi

Esempio 1

Dunkerque/Rotterdam con un RSS autorizzato

- Regime di transito normale (NCTS): garanzia obbligatoria

Il regime di transito unionale è obbligatorio per le merci non unionali. Per queste è presentata una dichiarazione di transito T1 e viene fornita una garanzia.

Per le merci unionali soggette ad accisa viene utilizzato un documento di accompagnamento specifico (e-AD).

Nota: le merci unionali sono in libera pratica e per tali merci il regime di transito unionale non risulta necessario. Le merci sono elencate sul manifesto commerciale delle merci.

- Utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima: garanzia obbligatoria

Il regime di transito unionale è obbligatorio per le merci non unionali. Per queste viene redatto un manifesto (separato) recante il codice «T1» che servirà da dichiarazione di transito.

Per le merci unionali soggette ad accisa viene utilizzato un documento di accompagnamento specifico (e-AD).

Nota: le merci unionali sono in libera pratica e per tali merci il regime di transito unionale non risulta necessario. Le merci sono elencate sul manifesto commerciale delle merci.

Esempio 2

Le Havre/Fort de France con un RSS autorizzato

- Regime di transito normale (NCTS): garanzia obbligatoria

Il transito unionale è obbligatorio per:

- le merci non unionali: è presentata una dichiarazione di transito T1 e viene fornita una garanzia;
- le merci che viaggiano verso, da o tra i territori fiscali speciali (di cui all'articolo 188 dell'AD): è presentata una dichiarazione di transito T2F e viene fornita una garanzia.

- Utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima: garanzia obbligatoria

Il transito unionale è obbligatorio per:

- le merci non unionali: per le merci non unionali viene redatto un manifesto (separato) recante il codice «T1» con funzione di dichiarazione di transito;
- talune merci unionali (comprese le merci soggette ad accisa): per le merci unionali viene redatto un manifesto (separato) recante il codice «T2F» con funzione di dichiarazione di transito;

VI.3.7.4. Casi particolari (utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima)

VI.3.7.4.1. Groupage

Quando diverse spedizioni di merci trasportate per via marittima sono raggruppate in forma di carico consolidato, ogni parte del carico consolidato forma oggetto di un contratto tra lo speditore e il consolidatore. La conclusione di tale contratto è comprovata dal rilascio di: i) un bollettino di spedizione; ii) una polizza di carico dello spedizioniere, come la polizza di carico approvata dalla Federazione internazionale degli spedizionieri (FIATA); o iii) da altro documento commerciale concordato tra lo speditore e il consolidatore.

Il trasporto marittimo di un carico consolidato nella sua globalità è effettuato sulla base di un contratto tra il consolidatore e la società di navigazione. Tale contratto è comprovato da: i) una polizza di carico del vettore; ii) una lettera di vettura marittima; o iii) altro documento commerciale concordato e accettato dalla società di navigazione e dal consolidatore.

Inoltre il carico consolidato forma oggetto di un manifesto di groupage compilato dal consolidatore, che consiste in una sintesi analitica di tutti i colli contenuti nel carico consolidato, con riferimenti a ciascun bollettino di spedizione, polizza di carico o altro documento commerciale, secondo il caso. È pertanto necessario operare una distinzione tra il manifesto di groupage e il manifesto delle merci della nave che vale da dichiarazione di transito.

Può succedere che, in conformità con entrambi i tipi di regime di transito per le merci trasportate per via marittima, una società di navigazione trasporti un carico consolidato in base ai termini e alle

condizioni della polizza di carico di un vettore, della lettera di vettura marittima o di altro documento commerciale. In questi casi si ammette che, a meno che non siano trasportate merci pericolose, che devono essere dichiarate separatamente, tale società non conosca necessariamente il contenuto delle spedizioni consolidate.

Una società di navigazione può accettare carichi consolidati da trasportare secondo entrambi i tipi di regime di transito per le merci trasportate per via marittima a condizione che:

- il consolidatore si impegni ad annotare la posizione dei carichi nelle sue scritture commerciali;
- il manifesto di groupage contenga le informazioni di cui all'articolo 53 dell'ADT;
- alla partenza e a destinazione i bollettini di spedizione siano disponibili per controlli doganali;
- il manifesto di groupage rechi la corretta indicazione della posizione (cfr. in appresso);
- alla società di navigazione venga segnalata la posizione più elevata riportata sul manifesto di groupage (le posizioni procedono secondo l'ordine T1, T2F, TD, C, X).

I codici T1, T2F, TD, C o X sono utilizzati per indicare i corrispondenti articoli sul manifesto di groupage, come indicato nella tabella sottostante.

Codice	Transito unionale
T1	Merci vincolate al regime di transito unionale esterno T1
T2F TF	Merci vincolate al regime di transito unionale interno che viaggiano da territori fiscali speciali verso un'altra parte del territorio doganale dell'Unione che non è un territorio fiscale speciale di cui all'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD. Questo codice può essere utilizzato per le merci unionali che circolano tra un territorio fiscale speciale e un'altra parte del territorio doganale dell'Unione di cui all'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.
TD	Merci che circolano già in regime di transito unionale o che sono trasportate nel quadro del regime del perfezionamento attivo, del deposito doganale o dell'ammissione temporanea. In tali casi, la compagnia aerea deve indicare anche il codice «TD» nella lettera di vettura aerea corrispondente. La compagnia aerea deve inoltre indicare: i) un riferimento al regime utilizzato; ii) il numero e la data

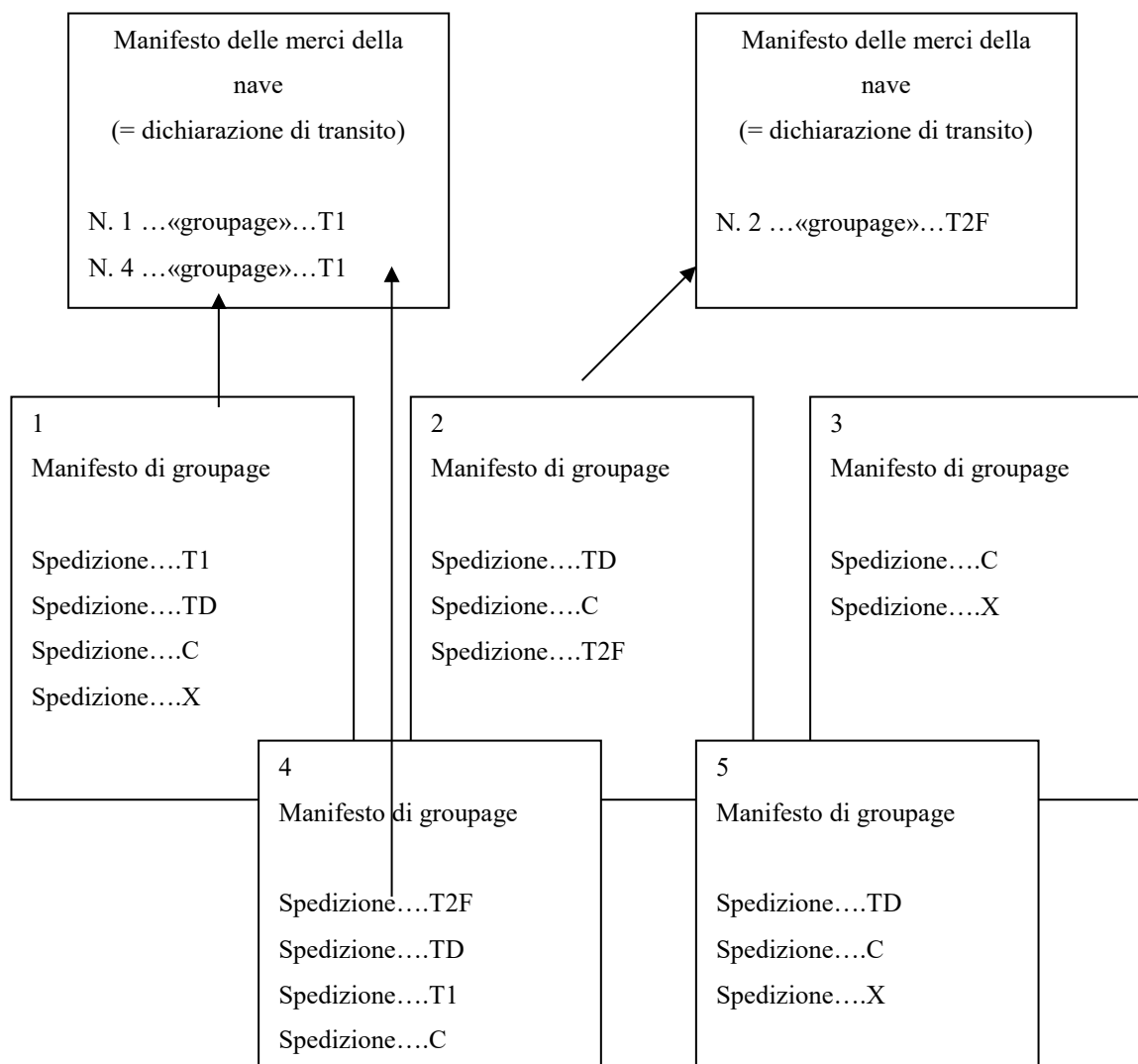
	della dichiarazione di transito o del documento di trasferimento; e iii) il nome dell'ufficio di emissione (*).
C (equivalente a T2L)	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito la cui posizione può essere dimostrata
X	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito per le quali il regime di esportazione è concluso e l'uscita è stata confermata

(*) Allorché in un carico consolidato siano incluse merci già vincolate a un regime di transito formale (es.: transito unionale, carnet TIR, carnet ATA, formulario 302 NATO ecc.), in corrispondenza di tali merci deve comparire il codice «TD». In più, i singoli bollettini di spedizione o altre prove commerciali del contratto di trasporto devono recare il codice «TD» e contenere un riferimento al regime in questione, nonché il numero di riferimento, la data e il nome dell'ufficio doganale di partenza del documento di transito.

Se utilizza il regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima, la società di navigazione deve includere il carico consolidato, contraddistinto dalla dicitura «groupage», nel manifesto di spedizione proprio alla posizione più elevata (le posizioni procedono secondo l'ordine T1, T2F) figurante nel manifesto di groupage. Ad esempio, un groupage che comprenda merci «T1» e «T2F» dev'essere dichiarato sul manifesto di spedizione T1.

Seguono alcuni esempi di groupage nell'ambito di entrambi i tipi di regime di transito per le merci trasportate per via marittima.

Utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima



Nota: i manifesti n. 3 e n. 5 non riguardano, rispettivamente, regimi di transito (n. 3) o regimi di transito per i quali il titolare del regime è il dichiarante (n. 5).

VI.3.7.4.2. Circolazione delle merci via mare su navi che forniscono servizi diversi da un servizio regolare di trasporto marittimo

Gli articoli 49, 50 e 51 dell'ADT non si applicano alle merci trasportate su navi che forniscono un servizio diverso da un servizio regolare di trasporto marittimo (RSS), se un vettore sceglie di usare il regime di transito unionale.

Gli esempi seguenti, non esaustivi, si applicano unicamente alle merci trasportate su navi che forniscono servizi diversi da un RSS, nel quadro del regime di transito unionale o altri, secondo il caso.

- **Merci non unionali**

- Movimento che ha inizio prima del porto unionale di carico e termina al porto unionale di scarico.

Esempio: Bruxelles-Le Havre (trasporto su strada da Bruxelles ad Anversa)

Il regime T1 è obbligatorio per il trasporto su strada, ma facoltativo per il trasporto marittimo.

Pratica raccomandata: utilizzare il regime di transito unionale soltanto per la parte del movimento effettuata su strada.

- Movimento che ha inizio al porto unionale di carico e prosegue oltre il porto unionale di scarico.

Esempio: Le Havre-Bruxelles (trasporto su strada da Anversa a Bruxelles)

Il regime T1 è obbligatorio per il trasporto su strada, ma facoltativo per il trasporto marittimo.

Pratica raccomandata: compilare una dichiarazione T1 per l'intero movimento da Le Havre a Bruxelles.

- Movimento che ha inizio prima del porto unionale di carico e prosegue oltre il porto unionale di scarico.

Esempio: Madrid-Milano (trasporto marittimo da Barcellona a Genova)

Pratica raccomandata: compilare una dichiarazione di transito per l'intero movimento (su strada e via mare) da Madrid a Milano.

VI.3.8. Procedure semplificate basate sull'articolo 6 della convenzione

A condizione che sia attuata qualsiasi misura cui le merci sono assoggettate, i paesi di transito comune possono porre in atto tra loro

procedure semplificate. Ciò può avvenire mediante accordi bilaterali o multilaterali che devono essere applicabili a taluni tipi di traffico di merci o a determinate imprese.

Tramite il formulario riportato nell'allegato VI.8.8, i paesi devono comunicare tali procedure semplificate alla Commissione europea.

La procedura di autorizzazione deve essere conforme a quanto riportato al paragrafo VI.2.2.

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.3.

VI.3.9. Merci trasportate per via aerea: utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per vincolare le merci al regime di transito comune/unionale

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo VI.3.9.1);
- informazioni generali (paragrafo VI.3.9.2);
- autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD (paragrafo VI.3.9.3);
- norme procedurali per l'utilizzo dell'ETD (paragrafo VI.3.9.4).

VI.3.9.1. Introduzione

*Articolo 55,
paragrafo 1,
lettera h),
appendice I,
convenzione*

Una compagnia aerea può essere autorizzata a utilizzare un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per merci vincolate al regime di transito comune/unionale.

*Articolo 233,
paragrafo 4,
lettera e), CDU*

L'autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD è concessa alle compagnie aeree che soddisfano i criteri di tale semplificazione. Due criteri importanti nella concessione di questa autorizzazione sono: i) l'ETD deve contenere i dati richiesti in una dichiarazione di transito; e ii) tali dati devono essere a disposizione delle autorità doganali alla partenza e a destinazione per consentire la vigilanza doganale delle merci e l'appuramento del regime. Questi dati sono indicati nell'appendice III, allegati B6 *bis* e A1 *bis*, della convenzione e nell'allegato B dell'AD e nell'allegato B dell'AE.

*Articoli 319
e 320 AE*

*Allegati B6 bis
e A1 bis,
appendice III,
convenzione*

*Allegati B-AD e
B-AE*

VI.3.9.2. Informazioni generali

*Articolo 89,
paragrafo 7,
lettera d), CDU*

Non è necessaria una garanzia, in quanto si considera che il trasporto aereo sia un mezzo sicuro e che, salvo incidenti, le condizioni relative al trasporto saranno rispettate dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione.

*Articolo 13,
paragrafo 1,
lettera a),
appendice I,
convenzione*

I corrieri espressi sono le compagnie aeree (ove si applicano le norme generali per le linee aeree) o clienti di tali compagnie. Non sono previsti requisiti specifici per i corrieri espressi per quanto riguarda l'ETD.

Il titolare del regime è la compagnia aerea.

L'autorizzazione specifica gli uffici doganali situati presso gli aeroporti di carico e di scarico nell'Unione e/o nei paesi di transito comune in cui si applica l'autorizzazione.

L'aeroporto di carico è l'aeroporto di partenza, mentre l'aeroporto di scarico è l'aeroporto di destinazione.

Nota: il transito per via aerea può essere effettuato anche con una dichiarazione di transito normale utilizzando l'NCTS (parte IV) ⁽⁴³⁾.

VI.3.9.3. Autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD

*Articolo 5,
paragrafo 31,
e articolo 22
CDU*

La procedura di autorizzazione è descritta ai paragrafi VI.2.2-VI.2.5.

*Articolo 319
AE*

La domanda deve essere presentata alle autorità doganali competenti per il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente ai fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione.

Allegato A, AD

*Articolo 59 e
articolo 111,
lettera a),
appendice I,
convenzione*

OPERATORI COMMERCIALI

Nella domanda la compagnia aerea deve fornire in particolare le informazioni seguenti:

⁽⁴³⁾ Ove applicabile, nell'Unione è possibile utilizzare altre modalità di circolazione delle merci, definite agli articoli 226 e 227 del CDU.

1. nome o numero EORI del richiedente ⁽⁴⁴⁾;
2. nome e dati di contatto: i) della persona responsabile delle questioni doganali e della domanda, e ii) della persona responsabile della compagnia richiedente o che ne esercita il controllo della gestione;
3. il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale ai fini doganali;
4. il tipo di contabilità principale ai fini doganali;
5. il luogo in cui sono tenute le scritture;
6. il tipo di scritture;
7. l'ufficio o gli uffici doganali di partenza e di destinazione;
8. il numero di voli tra aeroporti dell'Unione/di paesi di transito comune;
9. le informazioni circa le modalità con cui i dati saranno messi a disposizione delle autorità doganali presso il porto di partenza e presso il porto di destinazione (se tali modalità cambiano in base all'ufficio doganale o al paese, ciascuna di esse deve essere indicata nella domanda).

Le informazioni di cui sopra sono obbligatorie nell'Unione (allegato A dell'AD, colonna 9f), ma possono essere richieste anche dai paesi di transito comune.

I criteri sono verificati dalle autorità doganali competenti (paragrafo VI.2.2). Nel frattempo, la procedura di consultazione viene svolta presso gli uffici doganali indicati nella domanda come uffici doganali di partenza e di destinazione. La procedura di consultazione è avviata immediatamente dopo l'accettazione della domanda e può richiedere un massimo di 45 giorni.

La procedura di consultazione costituisce parte integrante del sistema di gestione delle decisioni doganali (CDMS) applicabile esclusivamente agli Stati membri. Se il CDMS non è disponibile, o se sono coinvolti paesi di transito comune, è necessario inviare una lettera di consultazione in forma cartacea per posta elettronica, insieme a una copia della domanda. L'elenco degli indirizzi di posta elettronica di ciascun paese e il modello di lettera di consultazione sono contenuti negli allegati VI.8.9 e VI.8.10 rispettivamente.

Durante la procedura di consultazione l'autorità interpellata dovrebbe verificare: i) se il richiedente soddisfa le condizioni per la concessione dell'autorizzazione; e, cosa più importante, ii) se e in che modo i dati richiesti per l'ETD come dichiarazione di transito possano essere messi a disposizione degli uffici doganali interpellati.

⁽⁴⁴⁾ Il numero EORI riguarda esclusivamente l'UE.

Al ricevimento della richiesta di consultazione, l'autorità interpellata deve verificare in particolare: i) le informazioni sul richiedente nelle sue scritture o in cooperazione con altre agenzie; ii) il sistema di scambio di dati; iii) il luogo per il controllo delle merci; iv) il livello dei controlli delle sue operazioni da parte della compagnia aerea; e v) chi sia il rappresentante della compagnia aerea, se del caso.

In caso di obiezioni, le autorità richiedenti devono essere informate tramite il CDMS entro 45 giorni dal ricevimento della richiesta. Se il CDMS non è disponibile, o se è coinvolto un paese di transito comune, le autorità richiedenti devono essere informate tramite posta elettronica con la stessa lettera (allegato VI.8.10). Se l'autorità interpellata ritiene che il richiedente non operi regolarmente voli verso aeroporti di tale paese, l'autorizzazione non può includere aeroporti di tale paese. Tuttavia, se la domanda riguarda più aeroporti, l'autorizzazione può essere concessa, sopprimendo gli aeroporti per cui, a detta dell'autorità interpellata, le condizioni non sono soddisfatte.

Se l'autorità interpellata rifiuta una richiesta di autorizzazione a causa del mancato rispetto di una condizione, in particolare a causa di un'infrazione grave o ripetuta della normativa doganale e fiscale, essa deve illustrare i motivi del rifiuto e le disposizioni giuridiche sottostanti. Successivamente, le autorità del paese in cui la domanda è stata presentata non devono concedere l'autorizzazione e devono comunicare alla compagnia aerea i motivi del rifiuto.

Se non pervengono obiezioni entro il termine concesso, l'autorità richiedente può presupporre che siano soddisfatti i criteri per cui la consultazione è stata richiesta.

Se la procedura di consultazione si conclude senza obiezioni, le autorità doganali competenti devono approvare e concedere l'autorizzazione, che si applica tanto ai voli in partenza quanto a quelli in arrivo.

L'autorizzazione si deve applicare unicamente alle operazioni di transito tra gli uffici doganali di partenza e di destinazione indicati nell'autorizzazione. L'autorizzazione sarà valida solo nei paesi in cui sono situati tali uffici.

Il riferimento all'autorizzazione deve essere inserito nell'ETD ogni volta che viene avviata un'operazione di transito. Questa informazione deve essere fornita, a meno che non sia possibile ricavarla da altri dati, quali ad esempio il numero EORI del titolare dell'autorizzazione o il CDMS.

Per il controllo dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.3.

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.4. Ogniqualvolta intenda aggiungere o sopprimere uno o più aeroporti nell'autorizzazione esistente, la compagnia aerea deve presentare una richiesta di modifica dell'autorizzazione.

Per la sospensione dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.5.

In caso di annullamento, revoca, modifica, sospensione o fine della sospensione dell'autorizzazione, le autorità competenti dei paesi indicati nell'autorizzazione devono essere informate immediatamente utilizzando l'elenco delle autorità di cui all'allegato VI.8.9.

Poiché l'autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD come dichiarazione di transito è valida in più di un paese, il controllo dell'autorizzazione o il suo riesame possono richiedere una procedura di consultazione tra autorità doganali in altri paesi. Tale consultazione fa parte del CDMS.

Quando il sistema CDMS non è disponibile o sono interessati paesi di transito comune, le richieste di consultazione sotto forma di lettera il cui modello è riportato nell'allegato VI.8.10 devono essere inviate per posta elettronica alle autorità responsabili della procedura di consultazione di cui all'allegato VI.8.9.

DOGANA

L'autorizzazione contiene, in particolare, le informazioni seguenti:

1. il numero e la data;
2. il nome del titolare dell'autorizzazione o il suo numero EORI;
3. l'ufficio o gli uffici doganali di partenza e di destinazione;
4. le modalità con cui i dati vengono messi a disposizione delle autorità doganali presso il porto di partenza e presso quello di destinazione. Se tali modalità cambiano in base all'ufficio doganale o al paese, ciascuna di esse deve essere indicata nell'autorizzazione;
5. avviso relativo all'obbligo per la compagnia aerea di informare gli uffici doganali di partenza e di destinazione in merito a qualsiasi divergenza riscontrata, in particolare per quanto concerne: i) il tipo e la quantità delle merci vincolate al regime di transito; e ii) qualsiasi modifica che possa avere un impatto sull'autorizzazione;
6. le modalità di comunicazione tra l'ufficio o gli uffici doganali di partenza e di destinazione, da un lato, e la compagnia aerea dall'altro.

Le informazioni di cui sopra sono obbligatorie nell'Unione (allegato A dell'AD, colonna 9f), ma possono essere richieste anche dai paesi di transito comune.

Sebbene il termine per mettere i dati dell'ETD a disposizione dell'ufficio doganale di partenza prima che le merci possano essere svincolate per il transito non sia obbligatorio, è utile aggiungere informazioni in merito nell'autorizzazione.

Nell'Unione

Le compagnie aeree internazionali che sono stabilite o hanno una stabile organizzazione nell'Unione possono essere autorizzate all'uso di questa procedura purché soddisfino le condizioni necessarie ⁽⁴⁵⁾.

VI.3.9.4. Norme procedurali per l'utilizzo dell'ETD

VI.3.9.4.1. Dati richiesti per l'ETD

Articolo 320 AE

Allegato B AE

*Articolo 111,
lettera b),
appendice I,
convenzione*

*Allegati A1 bis e
B6 bis, appendice III,
convenzione*

L'ETD è un documento redatto dalla compagnia aerea al momento della partenza dell'aeromobile. Si basa su documenti di trasporto come la lettera di vettura aerea, i manifesti ecc. e conferma le merci effettive che vengono caricate sull'aeromobile. Pertanto, ai fini del transito, l'ETD funge da dichiarazione di transito, purché contenga i dati di cui all'appendice III bis, allegato B6 bis e A1 bis, della convenzione e di cui all'allegato B dell'AD e all'allegato B dell'AE.

Per consentire alle autorità doganali di individuare la posizione delle merci, occorre indicare nell'ETD uno dei codici riportati nel riquadro sottostante a livello di articolo.

Codice	Transito comune	Transito unionale
T1	Merchi vincolate al regime di transito esterno T1	Merchi vincolate al regime di transito esterno T1
T2	Merchi vincolate al regime di transito interno T2	Merchi vincolate al regime di transito interno T2
T2F	Merchi vincolate al regime di transito interno T2	Merchi vincolate al regime di transito unionale interno che viaggiano da territori fiscali speciali verso un'altra parte del territorio doganale dell'Unione che non è un

⁽⁴⁵⁾ Articolo 5, punti 31) e 32), CDU.

		territorio fiscale speciale di cui all'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD. Questo codice può essere utilizzato per le merci unionali che circolano tra un territorio fiscale speciale e un'altra parte del territorio doganale dell'Unione di cui all'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.
C	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito (equivalente a T2L)	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito (equivalente a T2L)
TD	Merci già vincolate a un regime di transito ⁽⁴⁶⁾	Merci che circolano già in regime di transito unionale o che sono trasportate nel quadro del regime del perfezionamento attivo, del deposito doganale o dell'ammissione temporanea ⁽⁴⁷⁾
X	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito per le quali il regime di esportazione è concluso e l'uscita è stata confermata	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito per le quali il regime di esportazione è concluso e l'uscita è stata confermata

L'ETD è trattato come una dichiarazione di transito solo se è indicato almeno uno dei codici T1, T2 o T2F. Se nessuno di questi codici è

⁽⁴⁶⁾ In questi casi, la compagnia aerea deve inoltre inserire: i) il codice «TD» nella lettera di vettura aerea corrispondente o in un altro documento commerciale appropriato. e ii) un numero di riferimento della dichiarazione di transito.

⁽⁴⁷⁾ In questi casi, la compagnia aerea deve inoltre inserire: i) il codice «TD» nella lettera di vettura aerea corrispondente o in un altro documento commerciale appropriato. ii) un numero di riferimento della dichiarazione di transito o del documento di trasferimento; e iii) il nome dell'ufficio di emissione.

indicato nell'ETD, indipendentemente dagli altri codici summenzionati, l'ETD non può essere utilizzato come dichiarazione di transito.

Esempi di utilizzo dei codici

Esempio 1

Merci unionali vengono trasportate per via aerea tra Francia e Germania

Francia - Germania → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 2

Merci unionali vengono esportate dall'Irlanda verso un paese terzo (la Cina). In Irlanda le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci vengono trasportate per via aerea verso i Paesi Bassi, dove escono dall'Unione.

Irlanda - Paesi Bassi - Cina → si deve indicare il codice «X» sull'ETD tra Irlanda e Paesi Bassi.

Esempio 3

Merci non unionali giungono da un paese terzo (il Canada) in Cechia e vengono trasportate per via aerea in Grecia.

Canada - Cechia - Grecia → si deve indicare il codice «T1» sull'ETD come dichiarazione di transito tra Cechia e Grecia.

Esempio 4

Merci unionali sono spedite per via aerea dalla Spagna verso un territorio fiscale speciale (Isole Canarie).

Opzioni

1 Spagna - Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito ⁽⁴⁸⁾.

2 Spagna - Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 5

Merci unionali vengono trasportate tra due territori fiscali speciali dello stesso Stato membro (Francia: Guadalupa e Mayotte).

⁽⁴⁸⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

Opzioni

1. Guadalupa - Mayotte → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito ⁽⁴⁹⁾.
2. Guadalupa - Mayotte → si deve indicare il codice «C» sull'ETD ⁽⁵⁰⁾.

Esempio 6

Merci unionali vengono trasportate per via aerea da un territorio fiscale speciale (Isole Canarie) in Spagna e poi in Portogallo su strada.

Opzioni

1. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Portogallo → si deve indicare il codice «C» o «T2F» sull'ETD tra il territorio fiscale speciale delle Isole Canarie e Spagna; e il regime di transito normale (T2F-NCTS, garanzia inclusa) deve essere indicato sull'ETD tra Spagna e Portogallo ⁽⁵¹⁾.
2. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Portogallo → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito tra Isole Canarie e Spagna; e il regime di transito normale (T2F-NCTS, garanzia inclusa) deve essere indicato sull'ETD tra Spagna e Portogallo ⁽⁵²⁾.

Esempio 7

Merci unionali vengono trasportate per via aerea da un territorio fiscale speciale (Isole Canarie) in Spagna e poi per via aerea in Italia.

Opzioni

1. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Italia → si deve indicare il codice «C» sull'ETD tra il territorio fiscale speciale delle Isole Canarie e Spagna; e il codice «T2F» deve essere indicato sull'ETD come dichiarazione di transito tra Spagna e Italia ⁽⁵³⁾.
2. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Italia → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito tra Isole Canarie e Spagna; e il codice «T2F» deve essere indicato sull'ETD come dichiarazione di transito tra Spagna e Italia ⁽⁵⁴⁾.

⁽⁴⁹⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD.

⁽⁵⁰⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁵¹⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁵²⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD.

⁽⁵³⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁵⁴⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD.

Esempio 8

Merci unionali soggette ad accisa ⁽⁵⁵⁾ sono esportate dall'Unione in un paese di transito comune (Svizzera). In Portogallo le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci sono vincolate al regime di transito esterno e trasportate per via aerea verso l'Austria, dove inizia la parte su strada del viaggio verso un paese di transito comune.

Portogallo - Austria - Svizzera → si deve indicare il codice «T1» sull'ETD come dichiarazione di transito tra Portogallo e Austria. Inoltre inizia il regime di transito normale (T1-NCTS, garanzia inclusa) con destinazione in Svizzera.

Esempio 9

Merci unionali soggette ad accisa ⁽⁵⁶⁾ vengono esportate dall'Italia verso un paese terzo (India). A Roma (Italia) le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci vengono trasportate per via aerea verso Malpensa (Italia), dove escono dall'Unione.

Roma - Malpensa - India → si deve indicare il codice «X» sull'ETD tra Roma e Malpensa.

Esempio 10

Merci unionali soggette ad accisa ⁽⁵⁷⁾ vengono trasportate per via aerea dalla Romania verso il Belgio. Le merci rimangono in regime di sospensione dall'accisa nel sistema EMCS.

Romania - Belgio → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 11

Merci unionali vengono esportate verso un paese terzo (Bielorussia). In Danimarca le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Ha inizio il regime TIR. Le

⁽⁵⁵⁾ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

⁽⁵⁶⁾ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

⁽⁵⁷⁾ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

merci vengono trasportate per via aerea in Polonia, dove continuano il loro viaggio verso la Bielorussia su strada, in regime TIR.

Danimarca - Polonia - Bielorussia → si deve indicare il codice «TD» sull'ETD tra Danimarca e Polonia. Si prosegue in regime TIR con destinazione in Bielorussia.

Esempio 12

Merci unionali vengono esportate verso un paese terzo (Russia). In Spagna le merci sono vincolate al regime di esportazione e trasportate per via aerea verso la Finlandia, dove vengono fatte uscire dall'Unione su strada.

Spagna - Finlandia - Russia → il codice «C» deve essere indicato sull'ETD tra Spagna e Finlandia, e in seguito le merci sono trasportate in regime di esportazione alla frontiera esterna dell'Unione.

Esempio 13

Merci unionali vengono esportate verso un paese di transito comune. In Ungheria le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci vengono trasportate per via aerea in Serbia.

Opzioni

- 1) Ungheria - Serbia → si deve indicare il codice «X» sull'ETD;
- 2) Ungheria - Serbia → si deve indicare il codice «T2» sull'ETD come dichiarazione di transito.

Esempio 14

Merci non unionali vengono trasportate tra la Svezia e un paese di transito comune (Norvegia).

Svezia - Norvegia → si deve indicare il codice «T1» sull'ETD come dichiarazione di transito.

Esempio 15

Merci unionali vengono trasportate tra Italia e Francia e passano attraverso un paese di transito comune (Svizzera) con lo stesso ETD, senza ricarico.

Italia - Svizzera - Francia → si deve indicare il codice «C»⁽⁵⁸⁾ sull'ETD.

Esempio 16

Merci unionali vengono trasportate tra Lituania e Italia e passano attraverso un paese di transito comune (la Norvegia) con lo stesso manifesto, con ricarico in Norvegia⁽⁵⁹⁾.

Lituania - Norvegia - Italia → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 17

Merci unionali vengono trasportate per via aerea tra Slovenia e Grecia e passano attraverso un paese di transito comune (la Repubblica di Macedonia del Nord), dove vengono trasbordate su un altro mezzo di trasporto (da aeromobile ad autocarro) sotto la supervisione della compagnia aerea.

Slovenia (per via aerea) - Repubblica di Macedonia del Nord (su strada — da aeromobile ad autocarro) - Grecia:

Opzioni

1. Slovenia - Repubblica di Macedonia del Nord → si deve indicare il codice «C»⁽⁶⁰⁾ sull'ETD; e Repubblica di Macedonia del Nord - Grecia → regime di transito normale (T2-NCTS, garanzia inclusa);
2. Slovenia - Repubblica di Macedonia del Nord → si deve indicare il codice «T2» sull'ETD come dichiarazione di transito; e Repubblica di Macedonia del Nord - Grecia → regime di transito normale (T2-NCTS, garanzia inclusa);
3. Slovenia - Repubblica di Macedonia del Nord → regime di transito normale iniziato in Slovenia (T2-NCTS, garanzia inclusa), deve essere indicato il codice «TD» sull'ETD; e Repubblica di Macedonia del Nord - Grecia → continuazione del regime di transito normale.

Nota per l'Unione: al fine di agevolare al massimo la circolazione libera e senza ostacoli di merci unionali, il codice «C» sull'ETD autorizzerà la libera circolazione successiva delle merci verso la loro destinazione nell'Unione, a condizione che: i) gli elementi di prova

⁽⁵⁸⁾ Articolo 119, paragrafo 3, lettera b), dell'AD e articolo 109, paragrafo 1, lettera b), della convenzione.

⁽⁵⁹⁾ La stessa lettera di vettura aerea accompagna le merci dalla partenza alla destinazione finale. Tuttavia sono emessi due manifesti: il primo all'aeroporto di partenza e il secondo all'aeroporto di ricarico.

⁽⁶⁰⁾ Il codice «C» è equivalente al codice «T2L» a norma dell'articolo 111, lettera b), appendice I, della convenzione.

della loro posizione siano conservati dagli operatori nelle loro scritture commerciali presso l'aeroporto di partenza; e ii) non esistano sospetti o dubbi ragionevoli circa la posizione delle merci al loro arrivo nell'aeroporto di destinazione. Tuttavia le autorità doganali a destinazione hanno l'opportunità di verificare la posizione doganale dichiarata di merci unionali effettuando controlli a posteriori adeguati sulla base della valutazione del rischio e interpellando, ove necessario, le autorità doganali presso l'aeroporto di partenza.

A meno che le norme nazionali non prevedano un periodo più lungo, la compagnia aerea deve conservare una registrazione della posizione di tutte le merci nelle proprie scritture commerciali per un periodo di tre anni, maggiorato del tempo trascorso a partire dall'inizio dell'anno corrente. Tali registrazioni possono essere conservate in formato elettronico.

VI.3.9.4.2. Procedura presso l'ufficio doganale di partenza

*Articolo 6,
paragrafo 1,
articolo 46,
paragrafo 1, e
articoli 172-174
CDU*

A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del CDU, tutti gli scambi di informazioni, quali dichiarazioni, tra autorità doganali nonché tra operatori economici ed autorità doganali devono essere effettuati mediante procedimenti informatici. Questa regola vale anche quando si utilizza l'ETD come dichiarazione di transito.

*Articoli 302 e 320
AE*

*Articoli 304-32, 39 e
articolo 111 ter,
appendice I,
convenzione*

Le merci devono essere svincolate per il transito quando i dati dell'ETD sono stati messi a disposizione dell'ufficio doganale di partenza prima della partenza dell'aeromobile. I requisiti legali prevedono che i dati possano essere messi a disposizione dell'autorità doganale solo in uno dei due modi seguenti.

1. I dati possono essere inviati a un sistema informatico doganale. Questa è la modalità raccomandata. Non è obbligatorio disporre di un sistema informatico doganale, ma sarebbe utile che i paesi considerassero la possibilità di istituirlo in futuro, qualora non esista già.
2. Le autorità doganali possono accedere al sistema della compagnia aerea dalla sede doganale.

A titolo di soluzione provvisoria, i funzionari doganali possono accedere ai dati tramite il computer dell'operatore nel suo ufficio. Tuttavia questo metodo può essere utilizzato solo fino a quando una delle due opzioni summenzionate non sia stata attuata. Durante il

ricorso alla soluzione provvisoria, le autorità doganali non possono disporre di un accesso costante e ininterrotto ai dati senza oneri aggiuntivi e un surplus di lavoro. Nondimeno compete alle autorità doganali decidere per quanto tempo sia possibile attuare questa soluzione provvisoria. Nel decidere, esse devono tenere conto in particolare della modalità di cooperazione con la compagnia aerea, della dimensione dell'aeroporto e del volume delle merci.

La messa a disposizione dei dati tramite posta elettronica con fogli Excel o file PDF allegati non è conforme ai requisiti giuridici.

La semplificazione dell'ETD si basa interamente sul modo in cui si fornisce la dichiarazione di transito sotto forma di ETD; per tutti gli altri aspetti, l'ETD dovrebbe essere trattato come qualsiasi altra dichiarazione in dogana. Si dovrebbe rispettare il quadro giuridico dettagliato in materia di dichiarazioni doganali indicato nella convenzione/nel CDU e nei relativi atti, in quanto la legislazione non ha stabilito alcuna disposizione speciale per un regime di transito semplificato con utilizzo dell'ETD.

L'ETD utilizzato come dichiarazione di transito deve essere messo a disposizione dell'ufficio doganale di partenza per consentire alle autorità doganali di effettuare la valutazione dei rischi o eseguire verifiche sulle merci, se del caso, prima che le merci possano essere svincolate per il transito.

Tutti i dati della dichiarazione di transito dovrebbero essere sottoposti ad un'analisi dei rischi mediante procedimenti informatici al fine di: i) individuare e valutare i rischi potenziali; e ii) adottare le opportune contromisure. Pertanto sarebbe molto utile se il sistema informatico doganale potesse: i) facilitare la trasmissione elettronica dei dati dell'ETD dal sistema dell'operatore; e ii) condurre successivamente un'analisi dei rischi automatizzata sui dati dell'ETD.

Tuttavia, poiché l'impiego del sistema doganale non è obbligatorio, non è detto che un'analisi dei rischi automatizzata sia eseguibile. Pertanto può essere possibile compensare la mancanza di automazione procedendo almeno con: i) un solido audit preliminare; ii) un attento controllo dell'autorizzazione; e iii) la supervisione regolare delle operazioni di transito. Tali misure non escludono la verifica manuale delle merci eseguita a campione o in caso di necessità prima del loro svincolo per il transito.

Tali modalità di controllo non possono essere sostituite da controlli a posteriori (dopo la partenza delle merci), che possono essere svolti solo in casi specifici o a campione.

Per quanto riguarda il luogo di carico (dato facoltativo), si può utilizzare il codice del paese seguito dal codice aeroportuale IATA di tre lettere.

Secondo la definizione, il destinatario è la persona cui le merci sono effettivamente spedite. Ai fini dell'utilizzo dell'ETD, si tratta del destinatario presso l'aeroporto di destinazione.

Una dichiarazione sarà accettata dalle autorità doganali a condizione che le merci cui si riferisce siano state presentate. Ciò non significa che le autorità doganali debbano verificare sempre se le merci si trovino fisicamente presso l'aeroporto, ma tali autorità devono almeno essere a conoscenza del fatto che le merci sono depositate in un luogo concordato con l'operatore.

Un dichiarante deve poter essere autorizzato, su richiesta, a modificare uno o più dati della dichiarazione.

Ciascuna dichiarazione deve recare un numero unico attribuito dalla compagnia aerea (numero LRN) ⁽⁶¹⁾, che può essere costituito dal numero del volo e dalla data, nonché da eventuali altre cifre in modo da rendere unico il numero per l'operatore interessato.

Le merci trasportate per via aerea sono esonerate dalla sigillatura se: i) si appongono etichette su ogni spedizione recanti il numero della relativa lettera di vettura aerea; o ii) la spedizione costituisce un'unità di carico su cui è indicato il numero della relativa lettera di vettura aerea.

Per quanto riguarda l'ETD, non vi è alcuna azione specifica che confermi l'accettazione dell'ETD da parte delle autorità doganali o lo svincolo delle merci per il transito. Pertanto l'orario di partenza dell'aeromobile con le merci può essere considerato: i) l'orario dell'accettazione dell'ETD come dichiarazione di transito; nonché ii) l'orario dello svincolo delle merci per il transito. Se una dichiarazione viene respinta, l'ufficio doganale di partenza deve informare immediatamente la compagnia aerea specificando i motivi del rifiuto (per esempio dati insufficienti, errori).

Se un trasporto di merci non unionali comincia senza che venga presentata e accettata una dichiarazione di transito, sorge un'obbligazione doganale in seguito a inosservanza a norma dell'articolo 79, paragrafo 1, del CDU ⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Il numero LRN nell'ETD non è lo stesso numero LRN attribuito alla dichiarazione di transito normale (NCTS).

⁽⁶²⁾ Unicamente nell'Unione.

È importante che l'ufficio doganale di partenza disponga dei dati storici, ossia dei dati di precedenti dichiarazioni accettate o respinte, al fine di effettuare controlli a posteriori o chiarire le questioni sollevate dall'ufficio doganale di destinazione.

VI.3.9.4.3. Procedura presso l'ufficio doganale di destinazione

*Articolo 6,
paragrafo 1, e
articolo 46,
paragrafo 1, CDU*

*Articolo 199,
lettera b), AD*

Articolo 320 AE

*Articolo 111,
lettera b),
appendice I,
convenzione*

I dati dell'ETD come dichiarazione di transito devono essere gli stessi disponibili presso l'ufficio doganale di partenza e presso l'ufficio doganale di destinazione. L'ufficio doganale di destinazione non verifica ogni volta la compatibilità dei dati ma presuppone che siano gli stessi a meno che detto ufficio non riceva dalla compagnia aerea una notifica in merito ad eventuali discrepanze o non riscontri irregolarità nel corso della verifica.

I dati dell'ETD devono essere messi a disposizione dell'ufficio doganale di destinazione. I requisiti legali prevedono che i dati possano essere messi a disposizione dell'autorità doganale solo in uno dei due modi seguenti.

1. I dati possono essere inviati a un sistema informatico doganale. Questa è la modalità raccomandata. Non è obbligatorio disporre di un sistema informatico doganale, ma sarebbe utile che i paesi considerassero la possibilità di istituirlo in futuro, qualora non esista già.
2. Le autorità doganali possono accedere al sistema della compagnia aerea dalla sede doganale.

A titolo di soluzione provvisoria, i funzionari doganali possono accedere ai dati tramite il computer dell'operatore nel suo ufficio. Tuttavia questo metodo può essere utilizzato solo fino a quando una delle due opzioni summenzionate non sia stata attuata. Durante il ricorso alla soluzione provvisoria, le autorità doganali non possono disporre di un accesso costante e ininterrotto ai dati senza oneri aggiuntivi e un surplus di lavoro. Nondimeno compete alle autorità doganali decidere per quanto tempo sia possibile attuare questa soluzione provvisoria. Nel decidere, esse devono tenere conto in particolare della modalità di cooperazione con la compagnia aerea, della dimensione dell'aeroporto e del volume delle merci.

La messa a disposizione dei dati tramite posta elettronica con fogli Excel o file PDF allegati non è conforme ai requisiti giuridici.

I dati della dichiarazione di transito devono essere forniti all'ufficio doganale di destinazione al più tardi al momento dell'arrivo delle

merci presso l'aeroporto. Tuttavia sarebbe vantaggioso per l'ufficio doganale di destinazione disporre di tali dati già nel momento in cui le merci vengono svincolate per il transito presso l'aeroporto di partenza. Ciò permetterebbe a tale ufficio doganale di eseguire in anticipo l'eventuale valutazione dei rischi.

La dichiarazione di transito è identificata dal numero LRN.

La normativa non contempla alcun termine per la conclusione e l'appuramento del regime di transito. La normativa inoltre non specifica quali azioni siano necessarie per la conclusione e l'appuramento del regime di transito.

Pertanto si può supporre che il regime di transito si concluda quando la compagnia aerea notifica all'ufficio doganale di destinazione che tutte le merci contemplate dall'ETD come dichiarazione di transito sono: i) in custodia temporanea; o ii) in qualsiasi altro luogo in cui le merci possano essere depositate sotto vigilanza doganale. L'LRN dell'ETD utilizzato come dichiarazione di transito deve essere indicato in una dichiarazione per la custodia temporanea o in qualsiasi altra dichiarazione pertinente.

Il regime di transito si considera appurato immediatamente dopo la sua conclusione, a meno che le autorità doganali a destinazione non abbiano ricevuto informazioni o non abbiano stabilito che il regime non si è concluso correttamente (per esempio mediante notifica da parte della compagnia aerea, verifica delle merci o ricezione di informazioni dall'ufficio doganale di partenza). In questi casi, verrà avviata un'indagine per chiarire la questione.

La compagnia aerea è responsabile dell'individuazione e della notifica alle autorità doganali di tutte le infrazioni, discrepanze o irregolarità rilevate presso l'aeroporto di destinazione, in particolare: i) a seguito di controlli effettuati dalla stessa compagnia; o ii) sulla base della relazione sul movimento delle merci (quantità eccedentarie, ammanchi), facendo riferimento in particolare all'ETD relativo alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

Tutti i dati della dichiarazione di transito a destinazione dovrebbero essere sottoposti ad un'analisi dei rischi mediante procedimenti informatici al fine di: i) individuare e valutare i rischi potenziali; e ii) adottare le opportune contromisure. Pertanto sarebbe molto utile se il sistema informatico doganale potesse: i) facilitare la trasmissione elettronica dei dati dell'ETD dal sistema dell'operatore;

e ii) condurre successivamente un'analisi dei rischi automatizzata sui dati dell'ETD.

Tuttavia, poiché l'impiego del sistema doganale non è obbligatorio, non sempre può risultare possibile eseguire un'analisi dei rischi automatizzata. Pertanto può essere possibile compensare la mancanza di automazione procedendo almeno con: i) un solido audit preliminare; ii) un attento controllo dell'autorizzazione; e iii) la supervisione regolare delle operazioni di transito. Ciò non esclude la verifica manuale delle merci eseguita a campione o in caso di necessità dopo il loro arrivo o nel momento in cui sono poste in custodia temporanea.

Tali tipi di controllo non possono essere sostituiti da controlli a posteriori (dopo lo svincolo delle merci dal transito), che possono essere svolti solo in casi specifici o a campione.

È opportuno effettuare una consultazione con l'ufficio doganale di partenza in caso di fondati sospetti in merito al tipo o alla quantità delle merci. Per le verifiche dei dati dell'ETD deve essere usato il documento TC21A (allegato VII.8.6) da inviare per posta elettronica alle autorità specificate nell'allegato VI.8.9.

Nel compilare il documento TC21A, si raccomanda di utilizzare, se possibile, una delle lingue generalmente comprensibili.

Le autorità doganali dell'aeroporto di destinazione devono notificare, non appena possibile, ogni infrazione o irregolarità sia alle autorità doganali dell'aeroporto di partenza che all'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione. Nel fare ciò, le autorità doganali dell'aeroporto di destinazione devono fare riferimento in particolare all'ETD relativo alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

L'ufficio doganale di partenza e l'ufficio doganale di destinazione devono cooperare tra loro e scambiano informazioni e documenti pertinenti relativi alle operazioni di transito, ove opportuno.

È importante che l'ufficio doganale di destinazione disponga dei dati storici, ossia dei dati di precedenti operazioni concluse e appurate, al fine di effettuare controlli a posteriori o chiarire le questioni sollevate dall'ufficio doganale di partenza.

VI.3.10. Merci trasportate per via marittima: utilizzo di un ETD come dichiarazione di transito per vincolare le merci al regime di transito unionale

Il presente paragrafo è così suddiviso:

- introduzione (paragrafo VI.3.10.1);
- informazioni generali (paragrafo VI.3.10.2);
- autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD (paragrafo VI.3.10.3);
- norme procedurali per l'utilizzo dell'ETD (paragrafo VI.3.10.4).

VI.3.10.1. Introduzione

*Articolo 233,
paragrafo 4,
lettera e), CDU*

Questa semplificazione si applica unicamente al regime di transito unionale.

Articoli 319 e 320 AE

Una società di navigazione può essere autorizzata a utilizzare un ETD come dichiarazione di transito per merci vincolate al regime di transito unionale.

L'autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD è concessa alle società di navigazione che soddisfano i criteri di tale semplificazione. Due criteri importanti nella concessione di questa autorizzazione sono: i) l'ETD deve contenere i dati richiesti in una dichiarazione di transito; e ii) tali dati devono essere a disposizione delle autorità doganali alla partenza e a destinazione per consentire la vigilanza doganale delle merci e l'appuramento del regime. Questi dati sono indicati nell'allegato B dell'AD e nell'allegato B dell'AE.

VI.3.10.2. Informazioni generali

*Articolo 89,
paragrafo 7,
lettera d), CDU*

Non è necessaria una garanzia, in quanto si considera che il trasporto marittimo sia un mezzo sicuro e che, salvo incidenti, le condizioni relative al trasporto saranno rispettate dal porto di partenza a quello di destinazione.

Il titolare del regime è la società di navigazione.

L'autorizzazione specifica gli uffici doganali situati presso i porti di carico e di scarico in cui si applica l'autorizzazione.

Il porto di carico è il porto di partenza, il porto di scarico è il porto di destinazione.

L'utilizzo del regime di transito unionale è obbligatorio per il trasporto di merci non unionali su navi del servizio regolare di trasporto marittimo (RSS) (cfr. parte II).

Nota: il transito per via marittima può essere effettuato anche con una dichiarazione di transito normale utilizzando l'NCTS (parte IV). Tuttavia, ove applicabile, è possibile utilizzare altre modalità di circolazione delle merci, definite agli articoli 226 e 227 del CDU.

VI.3.10.3. Autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD

Articolo 22 CDU

La procedura di autorizzazione è descritta ai paragrafi VI.2.2-VI.2.5.

Articolo 319 AE

La domanda deve essere presentata alle autorità doganali competenti per il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale del richiedente ai fini doganali e in cui dovrà essere effettuata almeno una parte delle attività oggetto dell'autorizzazione.

Allegato A, AD

OPERATORI COMMERCIALI

Nella domanda la società di navigazione deve fornire in particolare le informazioni seguenti:

1. nome o numero EORI del richiedente;
2. nome e dati di contatto: i) della persona responsabile delle questioni doganali e della domanda; e ii) della persona responsabile della società richiedente o che ne esercita il controllo della gestione;
3. il luogo in cui è tenuta o è accessibile la contabilità principale ai fini doganali;
4. il tipo di contabilità principale ai fini doganali;
5. il luogo in cui sono tenute le scritture;
6. il tipo di scritture;
7. l'ufficio o gli uffici doganali di partenza e di destinazione;
8. il numero di viaggi tra i porti dell'UE;
9. le informazioni circa le modalità con cui i dati saranno messi a disposizione delle autorità doganali presso ciascun porto di partenza e presso ciascun porto di destinazione (se tali modalità cambiano in base all'ufficio doganale o al paese, ciascuna di esse deve essere indicata nella domanda).

Le informazioni di cui sopra sono obbligatorie nell'Unione (allegato A dell'AD, colonna 9f).

I criteri devono essere verificati dalle autorità doganali competenti (paragrafo VI.2.2). Nel frattempo, la procedura di consultazione viene svolta presso gli uffici doganali indicati nella domanda come uffici doganali di partenza e di destinazione. La procedura di consultazione è avviata immediatamente dopo l'accettazione della domanda e può richiedere un massimo di 45 giorni.

La procedura di consultazione costituisce parte integrante del sistema di gestione delle decisioni doganali (CDMS) applicabile nell'Unione. Se il CDMS non è disponibile, è necessario inviare una lettera di consultazione in forma cartacea per posta elettronica, insieme a una copia della domanda. L'elenco degli indirizzi di posta elettronica di ciascun paese e il modello di lettera di consultazione sono contenuti negli allegati VI.8.11 e VI.8.10 rispettivamente.

Durante la procedura di consultazione l'autorità interpellata dovrebbe verificare:

- i) se il richiedente soddisfa le condizioni per la concessione dell'autorizzazione; e, soprattutto,
- ii) se e in che modo i dati richiesti per l'ETD come dichiarazione di transito possano essere messi a disposizione degli uffici doganali interpellati.

Al ricevimento della richiesta di consultazione, l'autorità interpellata deve verificare in particolare:

- i) le informazioni sul richiedente nelle scritture di quest'ultimo o in cooperazione con altre agenzie;
- ii) il sistema di scambio di dati;
- ii) il luogo per il controllo delle merci;
- v) il livello dei controlli delle sue operazioni da parte della società di navigazione; e
- v) chi sia il rappresentante della società di navigazione, se del caso.

In caso di obiezioni, le autorità richiedenti devono essere informate tramite il CDMS entro 45 giorni dal ricevimento della richiesta. Se il CDMS non è disponibile, le autorità richiedenti devono essere informate tramite posta elettronica con la stessa lettera (allegato VI.8.10). Se l'autorità interpellata ritiene che il richiedente non operi regolarmente viaggi verso porti di tale paese, l'autorizzazione non può includere porti di tale paese. Tuttavia, se la domanda riguarda più porti, l'autorizzazione può essere concessa sopprimendo il porto per cui, a detta dell'autorità interpellata, le condizioni non sono soddisfatte.

Se l'autorità interpellata indica il proprio rifiuto nei confronti di una richiesta di autorizzazione a causa del mancato rispetto di una condizione, in particolare per quanto riguarda un'infrazione grave o ripetuta della normativa doganale e fiscale, essa deve illustrare i motivi del rifiuto e le disposizioni giuridiche sottostanti. Successivamente, le autorità del paese in cui la domanda è stata presentata non devono concedere l'autorizzazione e devono comunicare alla società di navigazione i motivi del rifiuto.

Se non pervengono obiezioni entro il termine concesso, l'autorità richiedente può presupporre che siano soddisfatti i criteri per cui la consultazione è stata richiesta.

Se la procedura di consultazione si conclude senza obiezioni, le autorità doganali competenti devono approvare e concedere l'autorizzazione, che si applica tanto ai viaggi in partenza quanto a quelli in arrivo.

L'autorizzazione si deve applicare unicamente alle operazioni di transito tra gli uffici doganali di partenza e di destinazione indicati nell'autorizzazione. L'autorizzazione sarà valida solo nei paesi in cui sono situati tali uffici.

Il riferimento all'autorizzazione deve essere inserito nell'ETD ogni volta che viene avviata un'operazione di transito. Questa informazione deve essere fornita, a meno che non sia possibile ricavarla da altri dati, quali ad esempio il numero EORI del titolare dell'autorizzazione o il CDMS.

Per il controllo dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.3.

Per l'annullamento, la revoca o la modifica dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.4. Ogniqualvolta intenda aggiungere o sopprimere uno o più porti nell'autorizzazione esistente, la società di navigazione deve presentare una richiesta di modifica dell'autorizzazione.

Per la sospensione dell'autorizzazione cfr. paragrafo VI.2.5.

In caso di annullamento, revoca, modifica, sospensione o fine della sospensione dell'autorizzazione, le autorità competenti dei paesi indicati nell'autorizzazione devono essere informate immediatamente.

Poiché l'autorizzazione per l'utilizzo dell'ETD come dichiarazione di transito è valida in più di un paese, il controllo dell'autorizzazione o il suo riesame possono richiedere una procedura di consultazione tra autorità doganali in altri paesi. Tale consultazione fa parte del CDMS.

Quando il sistema CDMS non è disponibile, le richieste di consultazione sotto forma di lettera il cui modello è riportato nell'allegato VI.8.10 devono essere trasmesse per posta elettronica alle autorità responsabili della procedura di consultazione di cui all'allegato VI.8.11.

DOGANA

L'autorizzazione contiene, in particolare, le seguenti informazioni:

1. il numero e la data;
2. il nome del titolare dell'autorizzazione o il suo numero EORI;
3. l'ufficio o gli uffici doganali di partenza e di destinazione;
4. le modalità con cui i dati vengono messi a disposizione delle autorità doganali presso ciascun porto di partenza e presso ciascun porto di destinazione. Se tali modalità cambiano in base all'ufficio doganale o al paese, ciascuna di esse deve essere indicata nell'autorizzazione;
5. avviso relativo all'obbligo per la società di navigazione di informare gli uffici doganali di partenza e di destinazione in merito a qualsiasi divergenza riscontrata, in particolare per quanto concerne: i) il tipo e la quantità delle merci vincolate al regime di transito; e ii) qualsiasi modifica che possa avere un impatto sull'autorizzazione;
6. le modalità di comunicazione tra l'ufficio o gli uffici doganali di partenza e di destinazione, da un lato, e la società di navigazione dall'altro.

Le informazioni di cui sopra sono obbligatorie nell'Unione (allegato A dell'AD, colonna 9f).

Sebbene il termine per mettere i dati dell'ETD a disposizione dell'ufficio doganale di partenza prima che le merci possano essere svincolate per il transito non sia obbligatorio, è utile aggiungere informazioni in merito nell'autorizzazione.

Le società di navigazione internazionali che sono stabilite o hanno una stabile organizzazione nell'Unione possono essere autorizzate ad avvalersi di tale procedura purché soddisfino le condizioni necessarie ⁽⁶³⁾.

VI.3.10.4. Norme procedurali per l'utilizzo dell'ETD

VI.3.10.4.1. Dati richiesti per l'ETD

Articolo 320 AE

Allegato B AE

L'ETD (per esempio un manifesto elettronico delle merci o altro documento) è un documento, redatto dalla società di navigazione al momento della partenza della nave, che certifica le merci effettivamente caricate a bordo. Pertanto, ai fini del transito, l'ETD funge da dichiarazione di transito, purché contenga i dati di cui all'allegato B dell'AD e all'allegato B dell'AE.

Per consentire alle autorità doganali di individuare la posizione delle merci, occorre indicare nell'ETD uno dei codici riportati nel riquadro sottostante a livello di articolo.

Codice	Transito unionale
T1	Merci vincolate al regime di transito esterno T1
T2F	Merci vincolate al regime di transito unionale interno che viaggiano da territori fiscali speciali verso un'altra parte del territorio doganale dell'Unione che non è un territorio fiscale speciale di cui all'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD. Questo codice può essere utilizzato per le merci unionali che circolano tra un territorio fiscale speciale e un'altra parte del territorio

⁽⁶³⁾ Articolo 5, punti 31) e 32), CDU.

	doganale dell'Unione di cui all'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.
C	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito
TD	Merci che circolano già in regime di transito unionale o che sono trasportate nel quadro del regime del perfezionamento attivo, del deposito doganale o dell'ammissione temporanea ⁽⁶⁴⁾
X	Merci unionali non vincolate ad un regime di transito per le quali il regime di esportazione è concluso e l'uscita è stata confermata

L'ETD è trattato come una dichiarazione di transito solo se è indicato almeno uno dei codici T1 o T2F. Se nessuno di questi codici è indicato nell'ETD, indipendentemente dagli altri codici summenzionati, l'ETD non può essere utilizzato come dichiarazione di transito.

Esempi di utilizzo dei codici

Esempio 1

Merci unionali sono trasportate con servizio regolare tra Francia e Germania.

Francia - Germania → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 2

Merci unionali vengono esportate dall'Irlanda verso un paese terzo (la Cina). In Irlanda le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci sono trasportate con servizio regolare verso i Paesi Bassi, dove escono dall'Unione.

Irlanda - Paesi Bassi - Cina → si deve indicare il codice «X» sull'ETD tra Irlanda e Paesi Bassi.

Esempio 3

⁽⁶⁴⁾ In questi casi, la società di navigazione deve inoltre inserire: i) il codice «TD» nella polizza di carico corrispondente o in altro documento commerciale appropriato. ii) un numero di riferimento della dichiarazione di transito o del documento di trasferimento; e iii) il nome dell'ufficio di emissione.

Merci non unionali arrivano da un paese terzo (il Canada) in Portogallo e vengono trasportate con servizio regolare in Spagna.

Canada - Portogallo - Spagna → si deve indicare il codice «T1» sull'ETD tra Portogallo e Spagna.

Esempio 4

Merci unionali sono spedite con servizio regolare dalla Spagna verso un territorio fiscale speciale (Isole Canarie).

Opzioni

1. Spagna - Isole Canarie → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito ⁽⁶⁵⁾.
2. Spagna - Isole Canarie → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 5

Merci unionali vengono trasportate con servizio regolare tra due territori fiscali speciali dello stesso Stato membro (Francia: Guadalupa e Mayotte).

Opzioni

1. Guadalupa - Mayotte → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito ⁽⁶⁶⁾.
2. Guadalupa - Mayotte → si deve indicare il codice «C» sull'ETD ⁽⁶⁷⁾.

Esempio 6

Merci unionali soggette ad accisa ⁽⁶⁸⁾ vengono esportate dalla Croazia verso un paese terzo (Giappone). In Croazia le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci sono trasportate con servizio regolare in Grecia, dove escono dall'Unione.

Croazia - Grecia - Giappone → si deve indicare il codice «X» sull'ETD tra Croazia e Grecia.

⁽⁶⁵⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁶⁶⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD.

⁽⁶⁷⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁶⁸⁾ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

Esempio 7

Merci unionali soggette ad accisa ⁽⁶⁹⁾ vengono esportate dall'Italia verso un paese terzo (India). A Trieste (Italia) le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Le merci vengono trasportate con servizio regolare a Genova (Italia), dove escono dall'Unione.

Trieste - Genova - India → si deve indicare il codice «X» sull'ETD tra Trieste e Genova.

Esempio 8

Merci unionali soggette ad accisa ⁽⁷⁰⁾ vengono trasportate con servizio regolare dalla Romania verso la Bulgaria. Le merci rimangono in regime di sospensione dall'accisa nel sistema EMCS.

Romania - Bulgaria → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.

Esempio 9

Merci unionali vengono esportate verso un paese terzo (Bielorussia). In Danimarca le merci sono vincolate al regime di esportazione, che viene concluso e l'uscita è confermata. Ha inizio il regime TIR. Le merci sono trasportate con servizio regolare in Polonia, dove continuano su strada il loro viaggio verso un paese terzo in regime TIR.

Danimarca - Polonia - Bielorussia → si deve indicare il codice «TD» sull'ETD tra Danimarca e Polonia. Si prosegue in regime TIR con destinazione in Bielorussia.

Esempio 10

Merci unionali vengono esportate verso un paese terzo (Russia). Nei Paesi Bassi le merci sono vincolate al regime di esportazione e trasportate con servizio regolare verso la Finlandia, dove vengono fatte uscire dall'Unione su strada.

⁽⁶⁹⁾ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

⁽⁷⁰⁾ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE (GU L 9 del 14.1.2009, pag. 12).

Paesi Bassi - Finlandia - Russia → il codice «C» deve essere indicato sull'ETD tra Paesi Bassi e Finlandia, e le merci sono trasportate in regime di esportazione alla frontiera esterna dell'Unione.

Esempio 11

Merci unionali vengono trasportate con servizio regolare da un territorio fiscale speciale (Isole Canarie) in Spagna e poi in Portogallo su strada.

Opzioni

1. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Portogallo → si deve indicare il codice «C» o «T2F» sull'ETD tra Isole Canarie e Spagna e il regime di transito normale (T2F-NCTS, garanzia inclusa) tra Spagna e Portogallo ⁽⁷¹⁾.
2. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Portogallo →: si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito tra Isole Canarie e Spagna e il regime di transito normale (T2F-NCTS, garanzia inclusa) tra Spagna e Portogallo ⁽⁷²⁾.

Esempio 12

Merci unionali vengono trasportate con servizio regolare da un territorio fiscale speciale (Isole Canarie) in Spagna e poi in Italia con servizio regolare.

Opzioni

1. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Italia → si deve indicare il codice «C» sull'ETD tra Isole Canarie e Spagna e si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito tra la Spagna e l'Italia ⁽⁷³⁾.
2. Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna - Italia → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito tra Isole Canarie e Spagna e si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito tra la Spagna e l'Italia ⁽⁷⁴⁾.

Esempio 13

⁽⁷¹⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁷²⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD.

⁽⁷³⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

⁽⁷⁴⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 1, dell'AD.

Merci unionali vengono trasportate con servizio regolare da un territorio fiscale speciale (Isole Canarie) in Spagna.

Opzioni

- 1) Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna → si deve indicare il codice «C» sull'ETD.
- 2) Territorio fiscale speciale (Isole Canarie) - Spagna → si deve indicare il codice «T2F» sull'ETD come dichiarazione di transito ⁽⁷⁵⁾.

Al fine di agevolare al massimo la circolazione libera e senza ostacoli di merci unionali, il codice «C» sull'ETD autorizzerà la libera circolazione successiva delle merci verso la loro destinazione nell'Unione, a condizione che: i) gli elementi di prova della loro posizione siano conservati dagli operatori nelle loro scritture commerciali presso il porto di partenza; e ii) non esistano sospetti o dubbi ragionevoli circa la posizione delle merci al loro arrivo nel porto di destinazione. Tuttavia le autorità doganali a destinazione hanno la possibilità di verificare la posizione doganale dichiarata di merci unionali effettuando controlli a posteriori adeguati sulla base della valutazione del rischio e interpellando, ove necessario, le autorità doganali presso il porto di partenza.

A meno che le norme nazionali non prevedano un periodo più lungo, la società di navigazione deve conservare una registrazione della posizione di tutte le merci nelle proprie scritture commerciali per un periodo di tre anni, maggiorato del tempo trascorso a partire dall'inizio dell'anno corrente. Tali registrazioni possono essere conservate in formato elettronico.

VI.3.10.4.2. Procedura presso l'ufficio doganale di partenza

*Articolo 6,
paragrafo 1,
articolo 46,
paragrafo 1, e
articoli 172-174
CDU*

Articolo 320 AE

A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del CDU, tutti gli scambi di informazioni, quali dichiarazioni, tra autorità doganali nonché tra operatori economici ed autorità doganali sono effettuati mediante procedimenti informatici. Questa regola vale anche quando si utilizza l'ETD come dichiarazione di transito.

Le merci devono essere svincolate per il transito quando i dati dell'ETD sono stati messi a disposizione dell'ufficio doganale di partenza prima della partenza della nave. I requisiti legali prevedono

⁽⁷⁵⁾ A norma dell'articolo 188, paragrafo 2, dell'AD.

che i dati possano essere messi a disposizione dell'autorità doganale solo in uno dei due modi seguenti.

1. I dati possono essere inviati a un sistema informatico doganale. Questa è la modalità raccomandata. Non è obbligatorio disporre di un sistema informatico doganale, ma sarebbe utile che i paesi considerassero la possibilità di istituirlo in futuro, qualora non esista già.
2. Le autorità doganali possono accedere al sistema della società di navigazione o al sistema del gestore del porto dalla sede doganale.

A titolo di soluzione provvisoria, i funzionari doganali possono accedere ai dati tramite il computer dell'operatore nel suo ufficio. Tuttavia questo metodo può essere utilizzato solo fino a quando una delle due opzioni summenzionate non sia stata attuata. Durante il ricorso alla soluzione provvisoria, le autorità doganali non possono disporre di un accesso costante e ininterrotto ai dati senza oneri aggiuntivi e un surplus di lavoro. Nondimeno compete alle autorità doganali decidere per quanto tempo sia possibile attuare questa soluzione provvisoria. Nel decidere, esse devono tenere conto in particolare della modalità di cooperazione con la compagnia aerea, della dimensione dell'aeroporto e del volume delle merci.

La messa a disposizione dei dati tramite posta elettronica con fogli Excel o file PDF allegati non è conforme ai requisiti giuridici.

La semplificazione dell'ETD si basa interamente sul modo in cui si fornisce la dichiarazione di transito sotto forma di ETD; per tutti gli altri aspetti, l'ETD deve essere trattato come qualsiasi altra dichiarazione in dogana. È opportuno rispettare il quadro giuridico dettagliato in materia di dichiarazioni doganali indicato nel CDU e nei relativi atti, in quanto la legislazione non ha stabilito alcuna disposizione speciale per un regime di transito semplificato con utilizzo dell'ETD.

L'ETD utilizzato come dichiarazione di transito deve essere messo a disposizione dell'ufficio doganale di partenza per consentire alle autorità doganali di effettuare la valutazione dei rischi o eseguire verifiche sulle merci, se del caso, prima che le merci possano essere svincolate per il transito.

Tutti i dati della dichiarazione di transito dovrebbero essere sottoposti ad un'analisi dei rischi mediante procedimenti informatici al fine di:

- i) individuare e valutare i rischi potenziali; e
- ii) adottare le opportune contromisure.

Pertanto sarebbe molto utile se il sistema informatico doganale potesse:

- i) facilitare la trasmissione elettronica dei dati dell'ETD dal sistema dell'operatore; e
- ii) condurre successivamente un'analisi dei rischi automatizzata sui dati dell'ETD.

Tuttavia, poiché l'impiego del sistema doganale non è obbligatorio, non è detto che un'analisi dei rischi automatizzata sia eseguibile. Pertanto può essere possibile compensare la mancanza di automazione procedendo almeno con:

- i) un solido audit preliminare;
- ii) un attento controllo dell'autorizzazione; e
- iii) la supervisione regolare delle operazioni di transito. Tali misure non escludono la verifica manuale delle merci eseguita a campione o in caso di necessità prima del loro svincolo per il transito.

Tali modalità di controllo non possono essere sostituite da controlli a posteriori (dopo la partenza delle merci), che possono essere svolti solo in casi specifici o a campione.

Secondo la definizione, il destinatario è la persona cui le merci sono effettivamente spedite. Ai fini dell'utilizzo dell'ETD, si tratta del destinatario presso il porto di destinazione.

Una dichiarazione sarà accettata dalle autorità doganali a condizione che le merci cui si riferisce siano state presentate. Ciò non significa che le autorità doganali debbano verificare sempre se le merci si trovino fisicamente nel porto, ma tali autorità devono almeno essere a conoscenza del fatto che le merci sono depositate in un luogo concordato con l'operatore.

Un dichiarante deve poter essere autorizzato, su richiesta, a modificare uno o più dati della dichiarazione.

Ciascuna dichiarazione deve recare un numero unico attribuito dalla società di navigazione (numero LRN) ⁽⁷⁶⁾, che può essere costituito dal numero del viaggio e dalla data, nonché da eventuali altre cifre in modo da rendere unico il numero per l'operatore interessato.

A norma dell'articolo 299 dell'atto di esecuzione, i sigilli devono essere apposti alla partenza sul vano contenente le merci, quando il mezzo di trasporto o il container sono stati riconosciuti idonei alla sigillatura da parte dell'ufficio doganale di partenza, o su ciascun singolo collo. Tuttavia, l'ufficio doganale di partenza può decidere di non sigillare le merci se la loro descrizione è sufficientemente precisa da consentirne la facile identificazione.

Per quanto riguarda l'ETD, non vi è alcuna azione specifica che confermi l'accettazione dell'ETD da parte delle autorità doganali o lo svincolo delle merci per il transito. Pertanto l'orario di partenza della nave con le merci può essere considerato:

- i) l'orario dell'accettazione dell'ETD come dichiarazione di transito; e
- ii) l'orario dello svincolo delle merci per il transito. Se una dichiarazione viene respinta, l'ufficio doganale di partenza deve informare immediatamente la società di navigazione specificando i motivi del rifiuto (per esempio dati insufficienti, errori).

Se un trasporto di merci non unionali comincia senza che venga presentata e accettata una dichiarazione di transito, sorge un'obbligazione doganale in seguito a inosservanza a norma dell'articolo 79, paragrafo 1, del CDU.

È importante che l'ufficio doganale di partenza disponga dei dati storici, ossia dei dati di precedenti dichiarazioni accettate o respinte, al fine di effettuare controlli a posteriori o chiarire le questioni sollevate dall'ufficio doganale di destinazione.

⁽⁷⁶⁾ Il numero LRN nell'ETD non è lo stesso numero LRN attribuito alla dichiarazione di transito normale (NCTS).

VI.3.10.4.3. Procedura presso l'ufficio doganale di destinazione

*Articolo 6,
paragrafo 1, e
articolo 46,
paragrafo 1, CDU*

*Articolo 199,
lettera b), AD*

Articolo 320 AE

I dati dell'ETD come dichiarazione di transito devono essere gli stessi disponibili presso l'ufficio doganale di partenza e presso l'ufficio doganale di destinazione. L'ufficio doganale di destinazione non verifica ogni volta la compatibilità dei dati ma presuppone che siano gli stessi a meno che detto ufficio non riceva dalla società di navigazione una notifica in merito ad eventuali discrepanze o non riscontri irregolarità nel corso della verifica.

I dati dell'ETD devono essere messi a disposizione dell'ufficio doganale di destinazione. I requisiti legali prevedono che i dati possano essere messi a disposizione dell'autorità doganale solo in uno dei due modi seguenti.

1. I dati possono essere inviati a un sistema informatico doganale. Questa è la modalità raccomandata. Non è obbligatorio disporre di un sistema informatico doganale, ma sarebbe utile che i paesi considerassero la possibilità di istituirlo in futuro, qualora non esista già.
2. Le autorità doganali possono accedere al sistema della compagnia aerea dalla sede doganale.

A titolo di soluzione provvisoria, i funzionari doganali possono accedere ai dati tramite il computer dell'operatore nel suo ufficio. Tuttavia questo metodo può essere utilizzato solo fino a quando una delle due opzioni summenzionate non sia stata attuata. Durante il ricorso alla soluzione provvisoria, le autorità doganali non possono disporre di un accesso costante e ininterrotto ai dati senza oneri aggiuntivi e un surplus di lavoro. Nondimeno compete alle autorità doganali decidere per quanto tempo sia possibile attuare questa soluzione provvisoria. Nel decidere, esse devono tenere conto in particolare della modalità di cooperazione con la compagnia aerea, della dimensione dell'aeroporto e del volume delle merci.

La messa a disposizione dei dati tramite posta elettronica con fogli Excel o file PDF allegati non è conforme ai requisiti giuridici.

I dati della dichiarazione di transito devono essere forniti all'ufficio doganale di destinazione al più tardi al momento dell'arrivo delle merci nel porto. Tuttavia, sarebbe vantaggioso per l'ufficio doganale di destinazione disporre di tali dati già nel momento in cui le merci vengono svincolate per il transito presso il porto di partenza. Ciò

permetterebbe a tale ufficio doganale di eseguire in anticipo l'eventuale valutazione dei rischi.

La dichiarazione di transito è identificata dal numero LRN.

La normativa non contempla alcun termine per la conclusione e l'appuramento del regime di transito. La normativa inoltre non specifica quali azioni siano necessarie per la conclusione e l'appuramento del regime di transito.

Pertanto si può supporre che il regime di transito si concluda quando la società di navigazione notifica all'ufficio doganale di destinazione che tutte le merci contemplate dall'ETD come dichiarazione di transito sono:

- i) in custodia temporanea; o
- ii) in qualsiasi altro luogo in cui le merci possano essere depositate sotto vigilanza doganale.

L'LRN dell'ETD utilizzato come dichiarazione di transito deve essere indicato in una dichiarazione per la custodia temporanea o in qualsiasi altra dichiarazione pertinente.

Il regime di transito si considera appurato immediatamente dopo la sua conclusione, a meno che le autorità doganali a destinazione non abbiano ricevuto informazioni o non abbiano stabilito che il regime non si è concluso correttamente (per esempio mediante notifica da parte della società di navigazione, verifica delle merci o ricezione di informazioni dall'ufficio doganale di partenza). In questi casi, verrà avviata un'indagine per chiarire la questione.

La società di navigazione è responsabile dell'individuazione e della notifica alle autorità doganali di tutte le infrazioni, discrepanze o irregolarità rilevate presso il porto di destinazione, in particolare:

- i) a seguito di controlli effettuati dalla stessa società di navigazione; o
- ii) sulla base della relazione sul movimento delle merci (quantità eccedentarie, ammanchi), facendo riferimento in particolare all'ETD relativo alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

Tutti i dati della dichiarazione di transito a destinazione dovrebbero essere sottoposti ad un'analisi dei rischi mediante procedimenti informatici al fine di:

- i) individuare e valutare i rischi potenziali; e
- ii) adottare le opportune contromisure.

Pertanto sarebbe molto utile se il sistema informatico doganale potesse:

- i) facilitare la trasmissione elettronica dei dati dell'ETD dal sistema dell'operatore; e
- ii) condurre successivamente un'analisi dei rischi automatizzata sui dati dell'ETD.

Tuttavia, poiché l'impiego del sistema doganale non è obbligatorio, non sempre può risultare possibile eseguire un'analisi dei rischi automatizzata. Pertanto può essere possibile compensare la mancanza di automazione procedendo almeno con:

- i) un solido audit preliminare;
- ii) un attento controllo dell'autorizzazione; e
- iii) la supervisione regolare delle operazioni di transito.

Ciò non esclude la verifica manuale delle merci eseguita a campione o in caso di necessità dopo il loro arrivo o nel momento in cui sono poste in custodia temporanea.

Tali modalità di controllo non possono essere sostituite da controlli a posteriori (dopo lo svincolo delle merci dal transito), che possono essere svolti solo in casi specifici o a campione.

È opportuno effettuare una consultazione con l'ufficio doganale di partenza in caso di fondati sospetti in merito al tipo o alla quantità delle merci. Per le verifiche dei dati dell'ETD deve essere usato il documento TC21A (allegato VII.8.6) da inviare per posta elettronica alle autorità specificate nell'allegato VI.8.9.

Nel compilare il documento TC21A, si raccomanda di utilizzare, se possibile, una delle lingue generalmente comprensibili.

Le autorità doganali del porto di destinazione devono notificare, non appena possibile, ogni infrazione o irregolarità sia alle autorità doganali del porto di partenza che all'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione. Nel fare ciò, le autorità doganali dell'aeroporto di

destinazione devono fare riferimento in particolare all'ETD relativo alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

L'ufficio doganale di partenza e l'ufficio doganale di destinazione devono cooperare tra loro e scambiano informazioni e documenti pertinenti relativi alle operazioni di transito, ove opportuno.

È importante che l'ufficio doganale di destinazione disponga dei dati storici, ossia dei dati di precedenti operazioni concluse e appurate, al fine di effettuare controlli a posteriori o chiarire le questioni sollevate dall'ufficio doganale di partenza.

VI.4. Situazioni specifiche (promemoria)

VI.5. Eccezioni (promemoria)

VI.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

VI.7. Sezione riservata alla dogana

VI.8. Allegati

VI.8.1. Modello di timbro speciale utilizzato da uno speditore autorizzato

1	2
3	4
5	6

1. Coat of arms or any other signs or letters characterising the country
2. Reference number of the customs office of departure
3. Declaration number
4. Date
5. Authorised consignor
6. Authorisation number

VI.8.2. Dergoghe — timbro speciale (IT)

Gli speditori autorizzati sono tenuti a utilizzare il timbro speciale approvato dalle autorità doganali in conformità del: i) punto 22.1, appendice I, allegato II, convenzione; e ii) punto 22.1, allegato 72-04, AE. Il modello di tale timbro è riportato nell'appendice III, allegato B9, della convenzione e al capo II, allegato 72-04, AE).

Gli speditori autorizzati italiani possono utilizzare i timbri speciali i cui modelli sono riprodotti in appresso:

1	2
3	4
5	6

DOGANA DI PERUGIA	
SPAGNOLI (2)	
AUT. MIN. N° 243	

[Esempio]

VI.8.3. Elenco degli aeroporti e degli uffici doganali competenti

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

VI.8.4. Modello di autorizzazione per l'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su un manifesto elettronico per le merci trasportate per via aerea

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

VI.8.5. Schema di funzionamento del groupage aereo

Allegato eliminato in quanto non più pertinente.

VI.8.6. Modello di autorizzazione per l'utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima

Le disposizioni seguenti riguardano l'ammissione di società di navigazione ad utilizzare il regime di transito unionale semplificato per il trasporto marittimo.

Utilizzo dei regimi di transito unionale basati su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima

Modello di autorizzazione ai sensi dell'articolo 26 dell'ADT

Oggetto dell'autorizzazione

1. La società di navigazione

.....

.....

è autorizzata con la presente, fatta salva una revoca in qualsiasi momento, ad applicare il regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima in conformità dell'articolo 26 dell'ADT, in appresso denominato «regime di transito marittimo (cartaceo) semplificato».

Ambito di applicazione

2. Il regime di transito marittimo (cartaceo) semplificato concerne la movimentazione di tutte le merci trasportate via mare dalla società in oggetto tra i porti degli Stati membri dell'Unione elencati nell'accluso allegato.

Documenti richiesti per le spedizioni:

3. Quando un regime di transito unionale è obbligatorio, il manifesto (modello allegato) è considerato equivalente ad una dichiarazione di transito per il regime di transito unionale, sempreché contenga i dati elencati all'articolo 50 dell'ADT.

Procedura da applicare al porto di carico (ufficio doganale di partenza)

4. I manifesti devono essere presentati in duplice copia e recare sulla prima pagina l'opportuno codice (T1, T2F) in grassetto. Devono essere quindi datati e firmati dalla società di navigazione che conferisce loro la funzione di dichiarazione di transito per il regime di transito unionale. Tali manifesti saranno quindi considerati equivalenti ad una dichiarazione di transito per il regime di transito unionale.

Quando il trasporto concerne al tempo stesso merci che devono circolare vincolate al regime di transito unionale esterno (T1) e merci che devono circolare vincolate al regime di transito unionale interno (T2F), le merci devono essere elencate su manifesti distinti.

In caso di trasporto di carichi consolidati, tali carichi devono essere designati con la menzione «groupage» ed essere inclusi nel manifesto di transito unionale adatto alla

posizione più elevata figurante sul manifesto di groupage, es.: se il carico consolidato comprende sia merci unionali sia merci con posizione T1, T2F, TD, esso deve essere dichiarato sul manifesto T1.

Tranne nei casi in cui la società di navigazione è uno speditore autorizzato ai sensi dell'articolo 233, paragrafo 4, lettera a), del CDU, prima della partenza della nave il manifesto deve essere presentato alle autorità competenti per autenticazione.

Conformemente all'articolo 297 dell'AE, le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione entro [...].

La società di navigazione che trasporta le spedizioni indicate sul manifesto deve essere il titolare del regime ai fini di tali operazioni di trasporto.

Procedura da applicare presso il porto di scarico (ufficio doganale di destinazione)

5. I manifesti e le relative merci devono essere presentati alle autorità competenti del porto di destinazione per i controlli doganali. Inoltre le autorità competenti possono chiedere di ispezionare tutte le polizze di carico relative alle merci scaricate al loro porto di competenza dalla nave in questione.

Le autorità doganali di ciascun porto di destinazione devono trasmettere mensilmente alle autorità doganali di ciascun porto di partenza, dopo averlo autenticato, un elenco redatto dalle società di navigazione o da loro rappresentanti. L'elenco deve contenere i manifesti che sono stati presentati loro nel corso del mese precedente.

L'elenco deve inoltre includere: i) il numero di riferimento del manifesto; ii) la sigla di identificazione del manifesto quale dichiarazione di transito; iii) il nome della società di navigazione che ha trasportato le merci; iv) il nome della nave; e v) la data del trasporto marittimo.

L'elenco deve essere redatto in due esemplari e rispettare il modello seguente:

ELENCO DEI REGIMI DI TRANSITO DEL MESE DI			
Porto di partenza:		Porto di destinazione:	
.....			
Numero di riferimento del manifesto utilizzato come dichiarazione di transito	Data del manifesto utilizzato come documento di transito	Nome della nave	A fini doganali

Nell'ultima pagina dell'elenco deve comparire la menzione:

«La (società di navigazione) certifica che nel presente elenco figurano tutti i manifesti relativi alle merci trasportate via mare da (porto di partenza) a (porto di destinazione)».

Entrambi gli esemplari di ciascun elenco devono essere firmati dal rappresentante della società di navigazione e inviati all'ufficio doganale di destinazione non oltre il quindicesimo giorno del mese successivo a quello delle procedure di transito.

Irregolarità/discrepanze

6. Le autorità doganali del porto di destinazione devono informare le autorità competenti del porto di partenza, come pure l'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione, di qualunque irregolarità o discrepanza, facendo riferimento in particolare alle polizze di carico relative alle merci che hanno dato luogo alle constatazioni.

Responsabilità della società di navigazione

7. La società di navigazione deve:
 - tenere opportune registrazioni che permettano alle autorità doganali di verificare le operazioni
alla partenza e a destinazione;
 - mettere a disposizione delle autorità doganali tutti i documenti pertinenti; e
 - impegnarsi a fornire assistenza per la soluzione di qualsiasi discrepanza o irregolarità.

Disposizioni finali

8. La presente autorizzazione non pregiudica le formalità, alla partenza e all'arrivo, che la società di navigazione è tenuta ad espletare nei paesi di partenza e di destinazione.

La presente autorizzazione entra in vigore il.....

Per l'autorità competente

Data

Firma

ALLEGATO

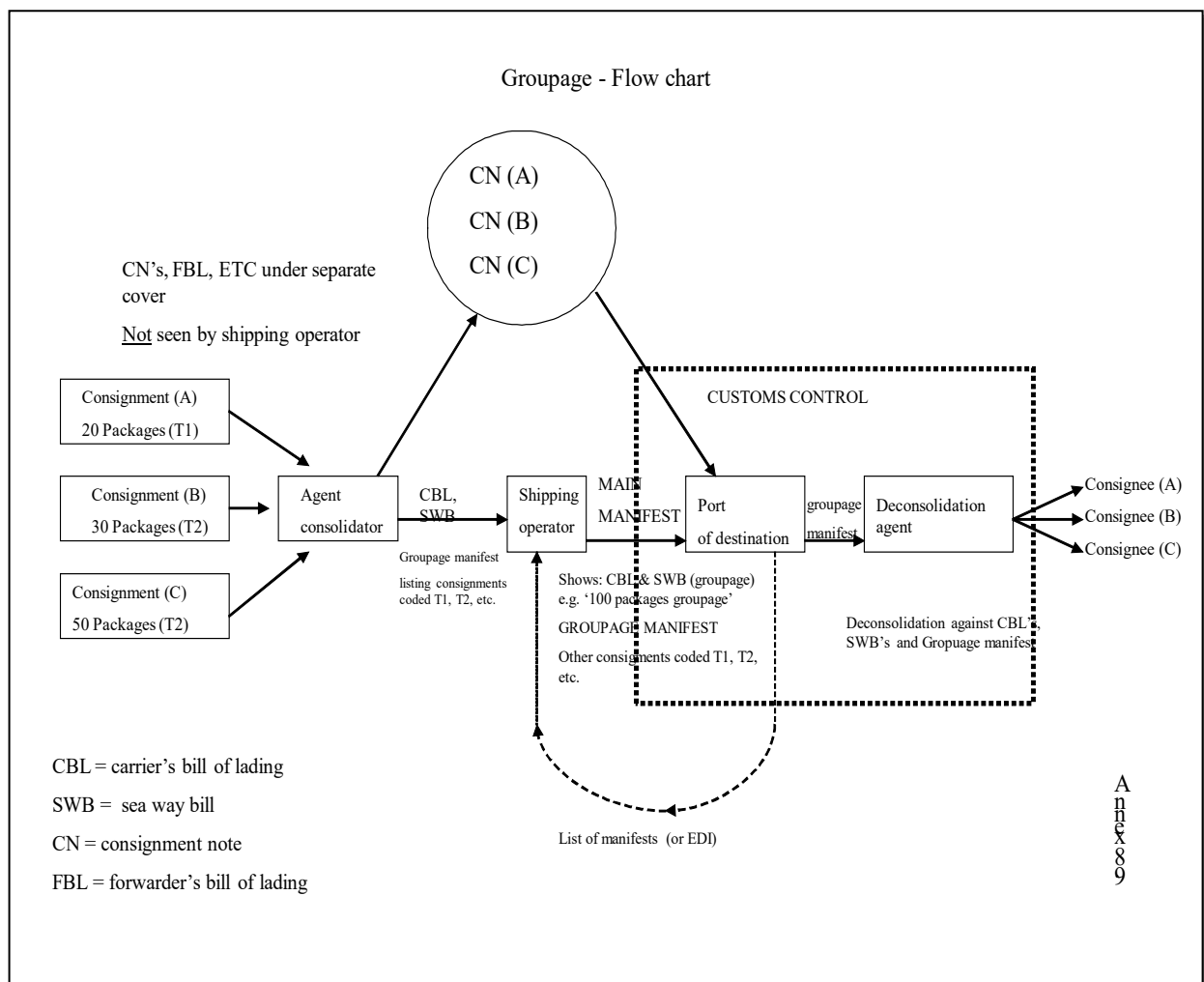
PORTI DI PARTENZA

INDIRIZZO DELL'UFFICIO
DOGANALE COMPETENTE

PORTI DI DESTINAZIONE

INDIRIZZO DELL'UFFICIO
DOGANALE COMPETENTE

VI.8.7. Schema di funzionamento del groupage marittimo



VI.8.8. Comunicazione di procedure semplificate

TRANSITO COMUNE — TRANSITO UNIONALE

TAXUD/0925/2000 - EN

- FORMULARIO DI COMUNICAZIONE - Articolo 6 della convenzione relativa ad un regime comune di transito	PROCEDURE SEMPLIFICATE
ALLA <u>COMMISSIONE EUROPEA</u> Direzione generale della Fiscalità e dell'unione doganale ☐ Unità «Legislazione doganale» ☐ B-1049 BRUXELLES – BELGIO	<u>Base giuridica:</u> Convenzione relativa ad un regime comune di transito, articolo 6 (bi/multilaterale) ☐ ☐ ☐
DA <u>Paese che autorizza la procedura semplificata:</u>	<u>Portata della procedura:</u> Semplificazione individuale ☐ <u>Nome del titolare/Riferimento dell'autorizzazione:</u> <i>Acclusa:</i> copia dell'autorizzazione Semplificazione generale
<u>Altri paesi interessati:</u> ☐ (in caso di accordo bi/multilaterale)	<u>Nome della procedura/Riferimento del testo giuridico:</u> ☐ <i>Acclusa:</i> copia del testo (*)
<u>Breve descrizione delle semplificazioni:</u>	

<u>Persona di contatto:</u> <u>Riferimento della trasmissione della comunicazione (PP/AAAA/NNN)</u> N.° .../.../...	<u>Data e firma:</u> <u>Timbro:</u>
---	--

(*) Nel caso in cui la trasmissione delle singole autorizzazioni non sia necessaria

VI.8.9 Elenco delle autorità responsabili della procedura di consultazione nel caso in cui l'ETD sia utilizzato come dichiarazione di transito per merci trasportate per via aerea

Per l'ultima versione di questo elenco, cliccare sul link seguente:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.10. Modello di lettera di consultazione per l'ETD

TC26 TRANSITO UNIONALE/COMUNE MODULO DI CONSULTAZIONE	
1. Autorità richiedente Nome: Indirizzo: Telefono: indirizzo di posta elettronica: o Codice dell'ufficio doganale (EUD) □ □ □ □ □ □	2. Autorità interpellata Nome: Indirizzo: Telefono: indirizzo di posta elettronica: o Codice dell'ufficio doganale (EUD) □ □ □ □ □ □
3. Richiedente/Titolare dell'autorizzazione (*) Nome: Indirizzo: Telefono: indirizzo di posta elettronica: N. AEO (ove esistente)	
4. Numero di domanda/autorizzazione (*)	
5. Per l'autorità richiedente Luogo: Data: Firma: Timbro:	6. Per l'autorità interpellata Luogo: Data: Firma: Timbro:
I. CONSULTAZIONE DURANTE LA PROCEDURA DI AUTORIZZAZIONE (**)	
Elenco dei porti e dei codici degli uffici doganali (EUD) (Da compilare a cura dell'autorità richiedente)	
1. Come porto di partenza (a)..... EUD □ □ □ □ □ □ (b)..... EUD □ □ □ □ □ □ (c)..... EUD □ □ □ □ □ □ (d)..... EUD □ □ □ □ □ □	2. Come porto di destinazione (a)..... EUD □ □ □ □ □ □ (b)..... EUD □ □ □ □ □ □ (c)..... EUD □ □ □ □ □ □ (d)..... EUD □ □ □ □ □ □
3. In caso di mancato rispetto di una o più condizioni, si prega di indicare i motivi e il porto/i porti in questione (da compilare a cura dell'autorità interpellata) ☐ Il titolare dell'autorizzazione non può garantire che i dati dell'ETD siano a disposizione delle autorità doganali Porto/i:	

- ☐ Il titolare dell'autorizzazione non opera un numero significativo di voli/viaggi tra porti dell'Unione/di paesi di transito comune
Porto/i:
- ☐ Il titolare dell'autorizzazione ha commesso violazioni gravi o ripetute della legislazione doganale e fiscale e ha trascorsi di reati gravi in relazione all'attività economica svolta
Porto/i:
- ☐ Il titolare dell'autorizzazione non dimostra un alto livello di controllo sulle sue operazioni e sul flusso di merci, mediante un sistema di gestione delle scritture commerciali e, se del caso, di quelle relative ai trasporti, che consenta adeguati controlli doganali
Porto/i:
- ☐ Il titolare dell'autorizzazione non dimostra il possesso di standard pratici di competenza né di qualifiche professionali direttamente connesse all'attività svolta
Porto/i:

Osservazioni.....
.....

II. CONSULTAZIONE DURANTE IL CONTROLLO E IL RIESAME DELL'AUTORIZZAZIONE***

1. Si prega di verificare quanto segue (da compilare a cura dell'autorità interpellata)

a) L'operatore garantisce che i dati dell'ETD siano ancora a disposizione delle autorità doganali?

- ☐ SÌ
☐ NO

Commenti.....
.....

b) L'operatore opera un numero significativo di voli/viaggi tra porti dell'Unione/di paesi di transito comune?

- ☐ SÌ
☐ NO

Commenti.....
.....

c) L'operatore ha commesso violazioni gravi o ripetute della legislazione doganale e fiscale e ha trascorsi di reati gravi in relazione all'attività economica svolta?

- ☐ SÌ
☐ NO

Commenti.....
.....

d) L'operatore dimostra un alto livello di controllo sulle sue operazioni e sul flusso di merci, mediante un sistema di gestione delle scritture commerciali e, se del caso, di quelle relative ai trasporti, che consenta adeguati controlli doganali?

- ☐ SÌ
☐ NO

Commenti.....
.....

e) L'operatore dimostra di disporre di standard pratici di competenza o qualifiche professionali direttamente connesse all'attività svolta?

- ☐ SÌ
☐ NO

Commenti.....
.....

Altre

osservazioni.....
.....

(*) cancellare l'opzione non corretta

(**) allegare al presente formulario una copia della domanda presentata dall'operatore per l'utilizzo dell'ETD come dichiarazione di transito

***allegare al presente formulario una copia dell'autorizzazione concessa all'utilizzo dell'ETD come dichiarazione di transito

VI.8.11. Elenco delle autorità responsabili della procedura di consultazione nel caso in cui l'ETD sia utilizzato come dichiarazione di transito per merci trasportate per via marittima

Per l'ultima versione di questo elenco, cliccare sul link seguente:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.12. Tabella di concordanza CIM – CIM/SMGS

I formulari sono disponibili all'indirizzo: <https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/>

Casella	CIM	CIM/SMGS
Documenti allegati — Allegati	9	9
Descrizione delle merci	21	20
Codice NHM	24	23
Lettera di vettura CIM	30	37
Altri vettori	57	65
Vettore contrattuale	58a	66a
Regime di transito semplificato per ferrovia e codice dell'obbligato principale (*)	58b	66b
Numero della spedizione	62	69
Visti della dogana	99	26

(*) titolare del regime

VI.8.13. Dichiarazione delle imprese ferroviarie

Estratto del documento di lavoro TAXUD/A2/TRA/02/2019

Dichiarazione

delle imprese ferroviarie per il trasporto di merci nell'ambito del regime di transito su supporto cartaceo per ferrovia effettuato con la lettera di vettura CIM, la lettera di vettura CIM per il trasporto combinato e la lettera di vettura CIM/SMGS

La sottoscritta impresa ferroviaria:

- dichiara che, quando agisce in qualità di «titolare del regime» ai sensi dell'articolo 31 del regolamento delegato (UE) 2016/341 della Commissione (regolamento delegato contenente norme transitorie relative ad alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione) e dell'articolo 93 dell'appendice 1 della convenzione relativa ad un regime comune di transito, fornirà una garanzia a copertura dell'intero itinerario sul territorio doganale dell'Unione e dei paesi di transito comune; in quanto «titolare del regime», essa deve utilizzare una lettera di vettura CIM, una lettera di vettura CIM per il trasporto combinato o una lettera di vettura CIM/SMGS quando partecipa come vettore contrattuale o accetta di diventare il titolare del regime;
- conviene che della correzione delle irregolarità riscontrate durante l'applicazione del regime semplificato per ferrovia dovranno farsi carico l'autorità doganale competente e l'impresa ferroviaria responsabile, ossia l'autorità doganale e l'impresa ferroviaria dello Stato in cui si ritiene sia stata commessa l'irregolarità. L'impresa ferroviaria responsabile accetta di essere tenuta al pagamento dell'eventuale obbligazione doganale e di essere la prima a cui tale pagamento viene chiesto. La presente dichiarazione non incide sulla responsabilità solidale delle imprese ferroviarie che partecipano al trasporto né sulla responsabilità del titolare del regime per l'eventuale obbligazione doganale;
- si impegna a informare l'amministrazione doganale del proprio paese del trasporto ferroviario di merci, che intende effettuare, singolarmente o nel quadro di un'associazione internazionale, attraverso una frontiera esterna del territorio in cui si applica la convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito o attraverso una frontiera tra le sue Parti contraenti.

Tali informazioni saranno fornite nella misura del possibile con un mese di anticipo rispetto all'avvio di un nuovo itinerario di trasporto. Esse indicheranno: i) la data in cui il nuovo trasporto avrà inizio; ii) i paesi interessati da tale servizio; iii) i dati sulle stazioni di partenza, di frontiera e di destinazione; e, se possibile, iv) l'orario. Le informazioni non sono necessarie per i trasporti che sono oggetto di un regime normale di transito interno o esterno a norma dell'articolo 226, paragrafo 3, lettera a), o dell'articolo 227, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 952/2013 (codice doganale dell'Unione) e dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, della convenzione relativa ad un regime comune di transito quando si utilizza il sistema elettronico istituito a norma dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 952/2013 e dell'articolo 4 dell'appendice 1 alla convenzione relativa ad un regime comune di transito, ossia l'NCTS.

Società:

Luogo e data:

Indirizzo:

Firma

Stato:

PARTE VII — APPURAMENTO DEL REGIME DI TRANSITO E PROCEDURA DI RICERCA

La parte VII descrive l'appuramento del regime di transito e la procedura di ricerca.

Il paragrafo VII.1 delinea gli elementi teorici generali e la normativa relativi all'appuramento del regime di transito e alla procedura di ricerca.

Il paragrafo VII.2 verte sull'appuramento del regime di transito e sulla richiesta di posizione.

Il paragrafo VII.3 tratta della procedura di ricerca.

Il paragrafo VII.4 tratta della procedura di continuità operativa.

Il paragrafo VII.5 tratta le procedure di controllo a posteriori.

Il paragrafo VII.6 è riservato alle indicazioni nazionali specifiche.

Il paragrafo VII.7 è riservato alle amministrazioni doganali.

Il paragrafo VII.8 contiene gli allegati.

S'intende per:

- **«regime di transito»:** un regime doganale a cui sono vincolate le merci trasportate sotto vigilanza doganale da un punto all'altro in linea con legislazione dell'UE e la convenzione relativa ad un regime comune di transito;
- **«operazione di transito»:** la circolazione di merci trasportate in regime di transito dall'ufficio doganale di partenza all'ufficio doganale di destinazione;
- **«procedura di continuità operativa»:** situazioni in cui il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS), il sistema informatico utilizzato dai titolari del regime o la connessione elettronica tra il sistema informatico utilizzato dai titolari del regime e l'NCTS sono temporaneamente indisponibili al momento di avviare l'operazione di transito;
- **«procedure semplificate»:** procedure di transito semplificate specifiche per taluni modi di trasporto.

VII.1. Introduzione, legislazione e teoria generale

VII.1.1. Introduzione

Questo paragrafo descrive il contesto giuridico e traccia un quadro generale della legislazione.

VII.1.2. Legislazione e teoria generale

VII.1.2.1. Fonti giuridiche

Le fonti giuridiche su cui si fondano la conclusione del regime e la procedura di ricerca sono le seguenti:

- articoli 48 e 49, appendice I, convenzione;
- articolo 215, paragrafo 2, CDU;
- articolo 310 AE.

VII.1.2.2. Teoria generale

La base giuridica che determina la competenza in materia di procedura di ricerca si fonda sul principio secondo cui essa spetta all'autorità competente del paese di partenza, la quale svolge il ruolo fondamentale di avviarla e seguirne lo svolgimento.

VII.1.2.2.1. Conclusione e appuramento dell'operazione di transito

*Articolo 48,
appendice I,
convenzione*

Le basi giuridiche distinguono tra conclusione e appuramento del regime di transito unionale e comune.

Il regime di transito è concluso quando le merci accompagnate dai documenti sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione o ad un destinatario autorizzato.

*Articolo 215,
paragrafo 2, CDU*

Il regime di transito è appurato quando se ne è constatata la corretta conclusione confrontando i dati disponibili presso l'ufficio doganale di destinazione e quelli in possesso dell'ufficio doganale di partenza.

Questa distinzione e le definizioni giuridiche sono valide indipendentemente dal tipo di operazione di transito (normale o semplificata) e dal regime applicato (regime di transito normale o procedura di continuità operativa).

L'appuramento del regime è subordinato alla prova della sua corretta conclusione.

In assenza di tale prova (la cui forma, natura e modalità di controllo possono variare secondo il regime), le autorità competenti sono tenute ad adottare le misure necessarie per confermare, se possibile con mezzi alternativi, la corretta conclusione del regime oppure, qualora non risulti possibile, per determinare gli elementi seguenti in conformità delle disposizioni in materia di obbligazione e recupero:

□

- l'insorgenza o meno di un'obbligazione (doganale);
- la persona o le persone responsabili dell'obbligazione (doganale), se del caso;
- il luogo effettivo o presunto d'insorgenza dell'obbligazione (doganale) e, di conseguenza,
- l'autorità competente per il recupero dell'obbligazione (doganale), se del caso.

Spetta ad esse, inoltre, imporre le eventuali sanzioni.

VII.1.2.2.2. Procedura di ricerca per controllare la conclusione del regime

*Articolo 49,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Nel caso del regime di transito normale, prima di avviare una procedura di ricerca si dovrebbe inviare una richiesta di posizione (cfr. paragrafo VII.2.5).

Se l'autorità competente del paese di partenza reputa necessario ricorrere ad una procedura di ricerca, essa potrà avviarla inviando:

*Articolo 310,
paragrafo 2, AE*

- il messaggio «Richiesta di informazioni su un movimento non giunto a destinazione» (IE140) al titolare della procedura; o
- il messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142) all'ufficio doganale dichiarato di destinazione.

L'autorità competente del paese di partenza può avviare la procedura di ricerca direttamente presso l'ufficio doganale dichiarato di destinazione se nella casella 8 della dichiarazione di transito figurano informazioni sufficienti per individuare con precisione il destinatario.

I dati contenuti nella dichiarazione dovrebbero fornire all'autorità competente dell'ufficio doganale dichiarato di destinazione gli elementi necessari per contattare la persona responsabile a destinazione (destinatario).

Gli Stati membri e le altre Parti contraenti devono informare i titolari del regime dei vantaggi di compilare correttamente la casella 8 della dichiarazione di transito, riportandovi informazioni valide e complete sul destinatario e i relativi recapiti. In tal modo il titolare del regime può evitare di ricevere un messaggio (IE140) superfluo.

Il titolare del regime sarà contattato solo se non sono state presentate prove della conclusione del regime all'ufficio doganale di partenza dopo l'invio dei messaggi «Richiesta di posizione» (IE904), «Risposta sulla posizione» (IE905) (per ulteriori dettagli cfr. paragrafo VII.2.5) e «Richiesta di ricerca» (IE142) all'ufficio doganale dichiarato di destinazione (per ulteriori dettagli cfr. paragrafo VII.3.4.4.).

Nota: in base all'interpretazione data alla nozione di «informazioni sufficienti», l'autorità competente del paese di partenza stabilisce, a sua discrezione, le modalità e il luogo in cui avviare la procedura di ricerca.

OPERATORI COMMERCIALI

Per evitare inutili richieste di informazioni da parte delle autorità doganali competenti, la casella 8 della dichiarazione di transito deve essere compilata correttamente con informazioni valide e complete sul destinatario accompagnate dai relativi recapiti.

VII.1.2.2.3. Scambio di informazioni

Durante la procedura di ricerca e di recupero è possibile inviare i messaggi «Informazioni sulla ricerca e il recupero» (IE144) e «Richiesta di informazioni sulla ricerca e il recupero» (IE145) per scambiare informazioni supplementari o per chiedere ragguagli su una determinata operazione.

Questo scambio di informazioni può essere avviato sia dall'ufficio doganale di partenza che da quello di destinazione; non occorre ottenere risposta (messaggi complementari) per continuare la procedura.

L'ufficio doganale di partenza usa il messaggio IE144, mentre l'ufficio doganale di destinazione usa il messaggio IE145.

Se è necessario accludere ulteriori documenti cartacei, questi possono essere inviati con altri mezzi (fax, e-mail, posta ecc.) direttamente alla persona indicata nei messaggi, specificando chiaramente il numero di riferimento principale (MRN) dell'operazione di transito cui si riferiscono. Tale documentazione su supporto cartaceo deve essere inviata utilizzando il formulario TC20 *bis* «Invio di informazioni / Documenti relativi a movimenti NCTS». Cfr. allegato VII. 8.4. per un esempio di formulario TC20 *bis*.

VII.2. Appuramento del regime di transito e richiesta di posizione

VII.2.1. Introduzione

Il presente paragrafo fornisce informazioni sull'appuramento del regime di transito e sulla richiesta di posizione.

Il paragrafo VII.2.2 tratta delle condizioni per l'appuramento.

Il paragrafo VII.2.3 verte sugli effetti dell'appuramento.

Il paragrafo VII.2.4 riguarda la forma dell'appuramento.

VII.2.2. Condizioni per l'appuramento

*Articolo 48,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Il regime di transito è appurato a condizione che si sia concluso correttamente nel modo indicato nella parte IV, capitolo 4.

L'autorità cui spetta appurare il regime è quella del paese di partenza.

*Articolo 215,
paragrafo 2, CDU*

L'appuramento può assumere varie forme a seconda del tipo di procedura utilizzato ⁽⁷⁷⁾.

In generale, l'appuramento implica il confronto tra i dati relativi al regime di transito stabiliti alla partenza e quelli registrati e certificati a destinazione.

VII.2.3. Effetti dell'appuramento

Il fatto che il regime di transito sia stato appurato, in modo implicito o formale, non incide sul diritto e sull'obbligo dell'autorità competente di chiamare in causa il titolare del regime e/o il fideiussore qualora in un momento successivo (subordinatamente ai termini

⁽⁷⁷⁾ Può trattarsi di un confronto tra messaggi elettronici («Avviso di arrivo previsto» e «Risultati del controllo» nell'NCTS) o tra documenti (manifesti aerei o marittimi ed elenco mensile dell'ufficio doganale di destinazione per il transito aereo e marittimo basato su supporto cartaceo).

previsti per il recupero o l'imposizione di sanzioni) si constati che il regime non era realmente concluso e non avrebbe quindi dovuto essere appurato o si rilevino irregolarità relative a operazioni di transito particolari.

VII.2.4. Forma dell'appuramento

Ogni Stato membro/Parte contraente informa il titolare del regime dell'avvenuto appuramento con il messaggio «Notifica di chiusura» (IE045). Tale messaggio costituisce un mezzo puramente informativo e privo di alcun valore giuridico.

Il fideiussore può ritenere appurata l'operazione in assenza di diversa comunicazione.

L'autorità competente deve contattare il titolare del regime, il fideiussore e le altre autorità competenti se non vi è prova della conclusione del regime (o se vi sono dubbi al riguardo) e l'ufficio doganale di partenza non è pertanto in grado di appurarlo (cfr. paragrafi VII.1.2.2.1 e VII.3.2).

Al fine di garantire l'applicazione uniforme delle norme, a prescindere dal modo di trasporto utilizzato, è necessario che, per quanto possibile, sia seguito, mutatis mutandis, un approccio analogo in relazione alle procedure semplificate specifiche per taluni modi di trasporto.

VII.2.5. Richiesta di posizione e risposta

Prima di avviare una procedura di ricerca si dovrebbe inviare una richiesta di posizione. In tal modo si può evitare l'invio di richieste di ricerca superflue per operazioni di transito che si sono effettivamente concluse all'ufficio doganale di destinazione ma di cui, per problemi tecnici dell'NCTS, sono andati persi i messaggi che ne notificano la conclusione.

Il messaggio «Richiesta di posizione» (IE904) dovrebbe essere inviato:

- all'ufficio doganale di destinazione allo scadere del termine prescritto per la presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione, se non è pervenuto il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006);

- all'ufficio doganale di destinazione sei giorni dopo aver ricevuto il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006) se non è stato ricevuto il messaggio «Risultati del controllo» (IE018).

Il sistema del paese di destinazione verifica automaticamente se la posizione a destinazione corrisponde a quella del paese di partenza e risponde con il messaggio «Risposta sulla posizione» (IE905).

Spetta ai servizi tecnici nazionali o altri servizi pertinenti di entrambi i paesi, di destinazione e di partenza, comunicare immediatamente le informazioni mancanti con tutti i mezzi possibili (ad esempio inviando di nuovo i messaggi mancanti IE006 e IE018) affinché possa darsi il dovuto seguito all'operazione di transito presso l'ufficio doganale di partenza.

Eventuali problemi tecnici dovrebbero essere esaminati e risolti nel più breve tempo possibile.

Nei casi rari ed eccezionali in cui tali problemi impediscono l'invio o il rinvio dei messaggi mancanti (IE006 e IE018), le autorità competenti del paese di destinazione possono inviare un'altra prova a soddisfazione delle autorità competenti del paese di partenza per appurare il regime (ad esempio, il documento di accompagnamento transito (DAT) vistato dall'ufficio doganale di destinazione insieme al formulario TC20 *bis*).

Senza una prova dell'avvenuta conclusione del regime l'ufficio doganale di partenza non deve appurare il regime (per ulteriori dettagli cfr. paragrafo VII.3.3).

Nota: le informazioni inviate esclusivamente per e-mail dall'ufficio tecnico del paese di destinazione non dovrebbero valere quali prove della conclusione dell'operazione se non accompagnate da un pertinente documento amministrativo.

VII.3. Procedura di ricerca

VII.3.1. Introduzione

Questo paragrafo fornisce informazioni sulla procedura di ricerca.

Il paragrafo VII.3.2 tratta la procedura di ricerca avviata presso il titolare del regime.

Il paragrafo VII.3.3 verte sulla prova alternativa.

Il paragrafo VII.3.4 tratta la procedura di ricerca avviata presso l'ufficio doganale di destinazione.

*Articoli 49 e 51,
appendice I,
convenzione*

La procedura di ricerca è volta principalmente ad ottenere elementi di prova della conclusione del regime di transito, ai fini del suo appuramento.

*Articoli 310 e 312
AE*

In assenza di tale prova o se la prova presentata risulta successivamente falsa o non valida, le autorità competenti del paese di partenza sono tenute a:

- stabilire le condizioni d'insorgenza dell'obbligazione (doganale);
- individuare il debitore o i debitori; e
- determinare le autorità competenti per il recupero dell'obbligazione (doganale).

La procedura di ricerca implica la cooperazione amministrativa tra le autorità competenti e tiene conto di tutte le informazioni fornite dal titolare del regime.

Affinché la procedura funzioni correttamente occorre che:

- il messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142) sia compilato in tutte le sue parti in base alle norme e alle condizioni tecniche;
- l'ufficio o gli uffici doganali di transito diano il dovuto seguito al messaggio ATR «Passaggio previsto» (IE050);
- l'ufficio o gli uffici doganali di transito diano il dovuto seguito al messaggio NCF «Notifica dell'attraversamento di frontiera» (IE118);
- l'ufficio doganale di destinazione dia il dovuto seguito al messaggio «Avviso di arrivo» (IE006);
- le autorità interpellate diano una risposta rapida (nei tempi previsti e senza indugio) e chiara;
- gli elenchi delle autorità competenti e gli uffici per la procedura di ricerca siano aggiornati.

Per evitare di avviare la procedura di ricerca, se l'ufficio doganale di partenza non ha ricevuto il messaggio IE018 entro sei giorni dalla ricezione del messaggio IE006, tale ufficio deve chiedere immediatamente all'ufficio doganale di destinazione l'invio del messaggio IE018.

L'ufficio doganale di destinazione deve quindi inviare immediatamente il messaggio IE018 mancante.

Se l'ufficio doganale di partenza non ha ancora ricevuto i messaggi IE006 e IE018 o altre informazioni che consentano l'appuramento del regime di transito o il recupero dell'obbligazione (doganale), o se viene a conoscenza del fatto che i messaggi sono stati inviati per errore, tale ufficio doganale deve richiedere le informazioni pertinenti al titolare del regime o all'ufficio doganale di destinazione.

In assenza dei messaggi IE006 o IE018, l'autorità doganale competente per la ricerca alla partenza dovrebbe avviare la procedura di ricerca entro sette giorni dalla scadenza dei termini per l'invio di tali messaggi (il termine è al più tardi sei giorni dopo la presentazione delle merci a destinazione). Ciò significa che la procedura di ricerca dovrebbe essere avviata il 13° giorno dopo la presentazione dichiarata delle merci a destinazione.

Tuttavia, se prima di questo termine l'autorità doganale competente per la ricerca alla partenza viene informata che l'operazione di transito non si è conclusa correttamente, o nutre sospetti in tal senso, essa dovrebbe avviare la procedura di ricerca senza indugio.

VII.3.2. Ricerca avviata presso il titolare del regime

Questo paragrafo indica in quali circostanze, in assenza di prove della conclusione dell'operazione di transito, l'autorità competente può chiedere informazioni al titolare del regime.

VII.3.2.1. Obiettivi della richiesta di informazioni

*Articolo 49,
paragrafi 2, 4, 5 e 6,
appendice I,
convenzione;*

La richiesta di informazioni ha lo scopo di permettere al titolare del regime di fornire prova della conclusione del regime.

*Articolo 310,
paragrafi 2, 3, 4, 5 e
6, AE*

VII.3.2.2. Procedura generale per la richiesta di informazioni al titolare del regime

Il titolare del regime deve essere informato quando:

- Articolo 49,
paragrafi 2, 3, 4, 5
e 6, appendice I,
convenzione*
- Articolo 310,
paragrafi 2, 3, 4, 5
e 6, AE*
- il termine per la presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione è scaduto (non è pervenuto alcun messaggio IE006 dal paese di destinazione);
e
 - sono stati inviati i messaggi IE904 e IE905 e in entrambi gli uffici doganali la posizione risulta la stessa/equivalente;
e
 - le informazioni contenute nella casella 8 della dichiarazione di transito non sono ritenute sufficienti per avviare la procedura di ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione dichiarato;
oppure
 - entro 28 giorni dall'invio del messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142) non è pervenuta risposta o è pervenuta una risposta negativa nel messaggio «Esito della ricerca» (IE143) a mezzo dei codici 1 o 2 (cfr. paragrafo VII.3.4.4) dall'ufficio doganale di destinazione interpellato. Cfr. anche paragrafo VII.3.4.5.

*Articolo 49,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

Le autorità competenti alla partenza inviano il messaggio «Richiesta di informazioni su un movimento non giunto a destinazione» (IE140) al titolare del regime, che risponde con il messaggio «Informazioni su un movimento non giunto a destinazione» (IE141) entro 28 giorni.

*Articolo 310,
paragrafo 5, AE*

*Articolo 49,
paragrafo 6,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 310,
paragrafo 6, AE*

Se le informazioni fornite dal titolare del regime sono ritenute insufficienti per appurare il regime ma sufficienti per continuare la procedura di ricerca, l'autorità competente del paese di partenza dovrebbe inviare all'ufficio doganale di destinazione il messaggio IE142 oppure proseguire la procedura di ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione a cui è stato inviato in precedenza il messaggio IE142 utilizzando il messaggio «Informazioni sulla ricerca e il recupero» (IE144) per informare l'ufficio doganale di destinazione che nuove informazioni sono disponibili.

*Articolo 114,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 77,
lettera b), AD*

Nota: se il titolare del regime:

- non fornisce altre informazioni entro il termine prestabilito di 28 giorni; oppure
- fornisce informazioni che giustificano un recupero;
oppure

- fornisce informazioni ritenute insufficienti ad avviare la procedura di ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione, la procedura di recupero avrà inizio un mese dopo la scadenza del termine di 28 giorni (cfr. paragrafo VII.3.4.5 nel caso la procedura di ricerca sia stata avviata presso l'ufficio di destinazione).

OPERATORI COMMERCIALI

In base al metodo utilizzato dalle autorità doganali competenti alla partenza, il titolare del regime deve fornire le informazioni entro il termine di 28 giorni con il messaggio E141.

Nota: le informazioni fornite possono essere ritenute insufficienti per appurare il regime ma sufficienti per continuare la procedura di ricerca.

VII.3.2.3. Procedura di richiesta di informazioni in caso di procedure semplificate specifiche per taluni modi di trasporto

Il titolare del regime sarà informato:

*Articolo 108,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 46, 48, 49
e 51, ADT*

- quando, nell'ambito dell'utilizzo del regime di transito comune/unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via aerea e dell'utilizzo del regime di transito unionale basato su supporto cartaceo per le merci trasportate per via marittima:
 - l'elenco mensile dei manifesti non è stato trasmesso all'autorità competente dell'aeroporto o del porto di partenza alla scadenza del termine di due mesi a decorrere dalla fine del mese nel corso del quale i manifesti sono stati presentati all'ufficio doganale di partenza; oppure
 - detto elenco mensile non comprende tutti i manifesti appropriati (poiché il regime non si può considerare concluso per i manifesti non figuranti nell'elenco);
- quando, nell'ambito dell'utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per il regime di transito comune/unionale per le merci trasportate per via aerea e dell'utilizzo di un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per il regime di transito unionale per le merci trasportate per via marittima:
 - un audit dei manifesti e/o delle scritture della compagnia aerea o della società di navigazione, oppure
 - la notifica di un'infrazione o irregolarità trasmessa dalle autorità dell'aeroporto o del porto di destinazione rivela che

l'ETD non è disponibile o non è stato presentato a destinazione.

Il modello di lettera riportato nell'allegato VII.8.2 è valido anche in questi casi.

L'uso del modello non è obbligatorio, ma esso contiene i dati minimi richiesti.

Se il titolare del regime comunica con le autorità competenti mediante mezzi elettronici, la lettera e la risposta possono essere sostituite da messaggi elettronici equivalenti.

Tuttavia una richiesta di informazioni non risulta necessaria se la mancata conclusione del regime è stata individuata e notificata dallo stesso titolare del regime (compagnia aerea, società di navigazione, società ferroviaria o di trasporti) conformemente ai suoi obblighi nel quadro della procedura semplificata specifica per il modo di trasporto utilizzato.

Quando il titolare del regime comunica con le autorità competenti mediante mezzi elettronici, questa notifica può essere sostituita da un messaggio elettronico equivalente.

VII.3.3. Prova alternativa della conclusione del regime

*Articolo 51
appendice I,
convenzione*

Articolo 312 AE

In assenza di una prova della conclusione del regime, il titolare del regime sarà invitato a presentare tale prova (ad esempio, un documento ammesso come prova alternativa) entro il termine di 28 giorni.

La normativa designa quattro categorie di documenti che possono essere accettate dalle autorità competenti del paese di partenza come prova alternativa del fatto che il regime di transito si è concluso correttamente o si è concluso del tutto. Qualsiasi altro documento non può essere accettato come prova alternativa.

- a) Un documento vidimato dalle autorità doganali dello Stato membro di destinazione o del paese di destinazione aderente al transito comune, che identifica le merci e ne attesta l'avvenuta presentazione all'ufficio doganale di destinazione o presso un destinatario autorizzato.
- b) Un documento o una registrazione doganale, certificati dall'autorità doganale del paese, che attestino che le merci hanno fisicamente lasciato il territorio doganale di una Parte contraente.

- c) Un documento rilasciato in un paese terzo in cui le merci sono vincolate a un regime doganale.
- d) Un documento rilasciato in un paese terzo, vistato o altrimenti certificato dall'autorità doganale di tale paese, che certifica che le merci sono considerate in libera pratica nel paese terzo in questione.

La prova alternativa può essere accettata solo se vidimata da un'autorità doganale e se considerata soddisfacente dalle autorità competenti del paese di partenza, ossia se essa effettivamente consente loro di verificare che si riferisce alle merci in questione senza che sussistano dubbi quanto all'autenticità del documento e alla sua vidimazione.

In ogni caso, l'onere della prova spetta al titolare del regime.

VII.3.3.1. Prova alternativa dell'avvenuta presentazione delle merci ad un ufficio doganale di destinazione o presso un destinatario autorizzato

*Articolo 51
appendice
convenzione*

I,

Articolo 312 AE

Questa prova alternativa può essere un qualsiasi documento vidimato dalle autorità doganali dello Stato membro di destinazione o del paese di destinazione aderente al transito comune, che reca il numero di riferimento principale (MRN), identifica le merci in questione e ne attesta l'avvenuta presentazione all'ufficio doganale di destinazione o presso un destinatario autorizzato.

In particolare, possono fungere da prova alternativa i documenti seguenti vidimati dalle autorità doganali:

- una copia del documento di accompagnamento transito (DAT) (con l'MRN); oppure
- una copia della dichiarazione doganale di vincolo delle merci ad un altro regime doganale dopo la loro presentazione all'ufficio doganale di destinazione o presso un destinatario autorizzato; oppure
- un'attestazione dell'ufficio doganale di destinazione, basata sui documenti (ad esempio il DAT) e/o sui dati disponibili presso il suddetto ufficio, o ottenuta dal destinatario autorizzato; oppure
- una copia di un documento commerciale o di trasporto o un estratto delle scritture dell'operatore economico che prende parte all'operazione di transito, attestante l'avvenuta presentazione delle merci in questione al suddetto ufficio o ad un destinatario autorizzato (ad esempio, rapporti sullo scarico delle merci o

rapporti di ispezione, certificati di sbarco, polizze di carico, lettere di vettura aerea, prove di pagamento, fatture e ordini di trasporto).

L'autorità competente del paese di partenza può prendere in considerazione la prova alternativa per porre termine al regime solo se non viene presentata alcuna prova ufficiale entro il termine prestabilito.

Se la prova ufficiale giunge successivamente, per esempio in caso di procedura di continuità operativa, essa prevale sulla prova alternativa.

*Articolo 45,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

L'ufficio doganale di destinazione visterà il DAT utilizzato quale prova alternativa all'atto di presentazione delle merci.

*Articolo 308,
paragrafo 2, AE*

OPERATORI COMMERCIALI

Il titolare del regime può presentare i documenti seguenti quale prova alternativa dell'avvenuta presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione:

- una copia del DAT (con l'MRN); oppure
- una copia della dichiarazione di vincolo delle merci ad un altro regime doganale; oppure
- un documento rilasciato dall'ufficio doganale di destinazione, basato sul documento di transito e/o sui dati disponibili presso il suddetto ufficio, o ottenuto dal destinatario autorizzato; oppure
- una copia di un documento commerciale o di trasporto o un estratto delle scritture attestante l'avvenuta presentazione delle merci al suddetto ufficio o ad un destinatario autorizzato.

Nota: la prova alternativa deve essere vidimata dalle autorità doganali, deve identificare le merci in questione, attestarne l'avvenuta presentazione e includere il numero di riferimento della dichiarazione di transito.

Se la prova alternativa è ritenuta «soddisfacente» dalle autorità competenti del paese di partenza, ossia se essa effettivamente consente loro di verificare che si riferisce alle merci in questione senza che sussistano dubbi quanto all'autenticità del documento e alla sua vidimazione da parte delle autorità competenti, esse procederanno ad appurare il regime di transito.

In ogni caso, la prova alternativa deve essere sottoposta ad un controllo a posteriori, sollecitato mediante il formulario TC21 «Richiesta di controllo»⁽⁷⁸⁾ (cfr. paragrafo 5), se l'autorità competente nutre dubbi circa la sua autenticità o circa l'identità delle merci cui si riferisce. In questo caso, la prova alternativa non può essere accettata fintantoché l'autorità chiamata ad effettuare il controllo non conferma l'autenticità e l'esattezza dei dati ivi contenuti.

VII.3.3.2. Prova alternativa del vincolo delle merci in questione ad un regime doganale in un paese terzo

*Articolo 51,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 312,
paragrafo 1, AE*

Una prova alternativa può essere fornita con uno dei tipi di documenti seguenti, ognuno dei quali permette alle autorità competenti del paese di partenza di stabilire che esso copre le merci in questione e che quindi tali merci hanno effettivamente lasciato il territorio delle Parti contraenti/Unione:

- i) un documento doganale originale rilasciato in un paese terzo in cui le merci sono vincolate a un regime doganale;

se il documento doganale originale è fornito sotto forma di documento doganale elettronico, le autorità doganali del paese di partenza possono accettarlo come prova alternativa purché, in caso di dubbio, esse:

- a) abbiano la possibilità di accedere al documento doganale elettronico direttamente nel rispettivo sistema doganale del paese terzo interessato (cfr. esempi); oppure
- b) abbiano la possibilità di contattare la rispettiva autorità doganale del paese terzo interessato tramite corrispondenza ufficiale, che confermi l'autenticità del documento doganale elettronico o vi dia accesso;

- ii) qualsiasi altro documento che attesti che le merci sono in libera pratica nel paese terzo interessato; timbrato, firmato o altrimenti certificato (cioè per via elettronica o con un altro mezzo di certificazione utilizzato dai paesi terzi) dalle sue autorità doganali in modo tale che possa essere accettato dalle autorità doganali del paese di partenza.

⁽⁷⁸⁾ Modello riportato nell'allegato VII. 8.5.

OPERATORI COMMERCIALI

È responsabilità del titolare del regime fornire i documenti di cui sopra qualora sia necessaria una prova alternativa del fatto che le merci siano state vincolate a un regime doganale in un paese terzo.

Nota: i summenzionati documenti che fungono da prove alternative possono essere sostituiti da copie o fotocopie degli stessi, certificate conformi dall'organismo che ha vistato i documenti originali, dalle autorità dei paesi terzi interessati o dalle autorità di uno degli Stati membri o dei paesi di transito comune.

Se la prova alternativa è ritenuta soddisfacente dalle autorità competenti del paese di partenza, ossia se essa effettivamente consente loro di verificare che si riferisce alle merci in questione senza che sussistano dubbi quanto all'autenticità del documento e alla sua validazione da parte delle autorità competenti, esse procederanno ad appurare l'operazione di transito.

Esempio 1 — Prova alternativa accettabile

Un documento proveniente dal Perù in cui la stampa della dichiarazione elettronica d'importazione non è autenticata da un'autorità. Il contenuto della dichiarazione d'importazione può comunque essere controllato online nel sistema doganale del Perù disponibile all'indirizzo:

- <http://www.sunat.gob.pe/aduanas/informli/ildua.htm>.

Esempio 2 — Prova alternativa non accettabile

La stampa di una dichiarazione elettronica d'importazione di un paese terzo non autenticata da un'autorità. Non è possibile controllare la dichiarazione direttamente nel sistema doganale di questo paese terzo e non si riceve una risposta sufficiente alle richieste di autenticazione inviate utilizzando i dati di contatto (come l'indirizzo e-mail o i numeri di telefono) già noti all'amministrazione doganale o indicati sulla stampa della dichiarazione elettronica d'importazione del paese terzo.

VI.3.4. Procedura di ricerca avviata presso l'ufficio doganale di destinazione

Questa parte descrive una richiesta di ricerca indirizzata all'ufficio doganale di destinazione ed è divisa come segue:

il paragrafo 1 riguarda l'autorità competente e il termine per l'invio della richiesta di ricerca;

il paragrafo VII.3.4.2 verte sull'invio della richiesta di ricerca;

il paragrafo VII.3.4.3 concerne l'annullamento della richiesta di ricerca;

il paragrafo VII.3.4.4 tratta della reazione del paese di destinazione alla richiesta di ricerca;

il paragrafo VII.3.4.5 riguarda la richiesta al titolare del regime dopo l'avvio della procedura di ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione;

il paragrafo VII.3.4.6 verte sull'utilizzazione dei risultati della procedura di ricerca.

VII.3.4.1. Autorità competente e termine per l'invio della richiesta di ricerca

Le autorità competenti del paese di partenza dovrebbero inviare il messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142) nei casi seguenti:

*Articolo 49,
paragrafi 2, 3 e 6,
appendice I,
convenzione*

- se non è stato ricevuto il messaggio IE006 entro il termine stabilito per la presentazione delle merci a destinazione e il contenuto della casella 8 della dichiarazione di transito è ritenuto sufficiente; oppure

*Articolo 310,
paragrafi 2, 5 e 6,
AE*

- se non è stato ricevuto il messaggio IE018 entro sei giorni dal ricevimento del messaggio IE006; oppure
- non appena sono informate o sospettano che il regime di transito non si è concluso; oppure
- non appena scoprono a posteriori che la prova presentata è stata falsificata e che il regime non è quindi concluso. Tuttavia le indagini saranno avviate soltanto se ritenute utili per confermare o invalidare la prova presentata e/o determinare l'obbligazione, il debitore e l'autorità competente per il recupero dell'obbligazione (doganale); o
- le informazioni fornite dal titolare del regime sono ritenute insufficienti per appurare il regime ma sufficienti per continuare la procedura di ricerca.

VII.3.4.2. Invio del messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142)

*Articolo 49,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'autorità competente del paese di partenza deve inviare il messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142) all'autorità competente del paese di destinazione. Il messaggio deve essere inviato:

*Articolo 310,
paragrafo 2, AE*

- all'ufficio doganale dichiarato di destinazione se il contenuto della casella 8 della dichiarazione di transito è ritenuto sufficiente; oppure
- all'ufficio doganale effettivo di destinazione che ha inviato il messaggio IE006; oppure
- all'ufficio doganale di destinazione se le informazioni fornite dal titolare del regime sono ritenute sufficienti per continuare la procedura di ricerca (cfr. paragrafi VII.3.2.2 e VII.3.4.4.4).

Per agevolare il lavoro dei funzionari doganali è opportuno indicare la persona a cui rivolgersi presso l'ufficio di partenza.

L'ufficio doganale di destinazione risponde con il messaggio «Esito della ricerca» (IE143).

VII.3.4.2.1. Uso dei messaggi per lo scambio di informazioni

Oltre alla procedura di ricerca, è possibile scambiare informazioni utilizzando i messaggi IE144 e IE145 dall'inizio della procedura di ricerca (data di invio dei messaggi IE140 o IE142) fino alla riscossione dell'obbligazione (doganale) (data di invio del messaggio IE152). Questi messaggi di scambio di informazioni non consentiranno di archiviare una procedura di ricerca in corso con l'ufficio doganale di destinazione (messaggio IE142) o con il titolare del regime (messaggio IE140).

Se tuttavia le informazioni fornite dall'autorità competente del paese di partenza nel messaggio IE142 non sono sufficienti per consentire all'autorità competente del paese di destinazione di effettuare le ricerche necessarie, quest'ultima può chiedere ulteriori informazioni alla prima inviando il messaggio «Richiesta di informazioni sulla ricerca e il recupero» (IE145), a mezzo degli appositi codici.

L'autorità competente del paese di partenza deve cercare di fornire all'autorità competente richiedente del paese di destinazione le informazioni supplementari richieste tramite il messaggio «Informazioni sulla ricerca e il recupero» (IE144), utilizzando gli appositi codici.

I documenti cartacei richiesti dovrebbero essere inviati direttamente alla persona indicata nel messaggio, mediante uno dei vari mezzi di trasmissione (posta, e-mail, fax ecc.), avendo cura di contrassegnarli in modo chiaro con l'MRN.

VII.3.4.3. Annullamento del messaggio «Richiesta di ricerca» (IE142)

Se, per qualsivoglia motivo, l'autorità competente del paese di partenza decide di annullare il messaggio IE142, dovrebbe inviare all'ufficio doganale di destinazione interpellato il messaggio «Notifica di annullamento della ricerca» (IE059) affinché interrompa la ricerca.

VII.3.4.4. Reazione del paese di destinazione

VII.3.4.4.1. Controllo della documentazione e delle scritture

L'autorità competente del paese di destinazione controllerà in primo luogo la propria documentazione o, se del caso, le scritture del destinatario autorizzato. Da questa ricerca può talvolta risultare che il regime di transito si è effettivamente concluso e che mancano unicamente i messaggi IE006 e IE018 (i messaggi appropriati).

Quando la suddetta ricerca si rivela invece infruttuosa, l'autorità competente del paese di destinazione dovrebbe rivolgersi:

- al destinatario, che si suppone abbia ricevuto le merci e i documenti direttamente, senza che essi siano stati presentati all'ufficio doganale di destinazione dichiarato o ad altro ufficio; oppure
- ad un'altra persona responsabile che possa fornire informazioni supplementari.

VII.3.4.4.2. Risultati del controllo della documentazione e delle scritture

Dopo aver effettuato quanto descritto nel precedente paragrafo 3.4.4.1, possono verificarsi le situazioni descritte di seguito.

*Articolo 47,
appendice I,
convenzione*

*Articoli 307 e 309
AE*

- Le merci in questione sono state effettivamente presentate in tempo all'ufficio doganale di destinazione o al destinatario autorizzato, ma
 - la prova della conclusione del regime (messaggio IE006 e/o messaggio IE018) non è stata rinviata entro il termine prestabilito. In tal caso, l'autorità competente del paese di

destinazione dovrebbe inviare immediatamente i messaggi mancanti all'autorità competente richiedente del paese di partenza; oppure

- la prova della conclusione del regime [messaggio «Notifica di arrivo» (IE007) e/o messaggio «Osservazioni sullo scarico» (IE044)] non è stata inviata all'ufficio doganale di destinazione dal destinatario autorizzato, nonostante il suo obbligo in tal senso. In tal caso l'autorità competente del paese di destinazione dovrebbe inviare immediatamente i messaggi mancanti IE006 e/o IE018 all'autorità competente richiedente del paese di partenza, dopo aver prima chiesto al destinatario autorizzato di fornire le informazioni mancanti richieste. L'autorità competente del paese di destinazione deve adottare le misure necessarie per ottenere l'autorizzazione del destinatario autorizzato.

Nota: l'invio dei messaggi IE006 e/o IE018 è consentito solo se l'operazione di transito si è conclusa correttamente entro il termine prestabilito e non è stata sottratta alla vigilanza doganale. Deve trattarsi di un'operazione conclusasi in maniera regolare entro il termine fissato (di cui, ad esempio, mancava solo la registrazione del regime di transito presso l'ufficio doganale di destinazione) o la cui presentazione oltre il termine è ammessa in conformità delle disposizioni di legge.

- Le merci coperte dal regime di transito non sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione ma sono state presentate all'ufficio doganale di transito.

L'autorità competente del paese di destinazione, controllando la propria documentazione, non trova alcuna prova del fatto che le merci coperte dal regime di transito siano state presentate all'ufficio doganale di destinazione, ma trova il messaggio IE118 inviato dal proprio paese.

In questo caso l'autorità competente del paese di destinazione deve inviare

- il messaggio «Esito della ricerca» (IE143) con il codice risposta 4 — Domanda di recupero a destinazione — per farsi carico della procedura di recupero.

- Le merci sono state consegnate a un destinatario che non è il destinatario autorizzato.

Se l'autorità competente del paese di destinazione stabilisce che le merci sono state consegnate direttamente a un destinatario non autorizzato il quale non ha contattato l'ufficio doganale di destinazione, nonostante l'obbligo in tal senso, essa dovrebbe inviare il messaggio «Esito della ricerca» (IE143) con il codice risposta 4 — Domanda di recupero a destinazione — chiedendo che le sia trasferita la responsabilità per il recupero.

- L'ufficio doganale di destinazione non ha concluso l'operazione di transito nell'NCTS ma le merci sono state esportate verso un paese terzo.

Se l'autorità competente del paese di destinazione stabilisce che le merci sono state esportate verso un paese terzo:

- invia all'autorità competente del paese di partenza i messaggi IE006 e IE018 dopo aver dimostrato l'avvenuta presentazione; oppure
- invia qualsiasi altro documento o altri dati, accompagnati dal formulario TC20 *bis*, che dimostrano l'avvenuta esportazione delle merci verso un paese terzo, qualora non disponga di una prova alternativa né di messaggi che confermino l'arrivo o la presentazione delle merci a destinazione, per consentire alle autorità competenti del paese di partenza di stabilire che i documenti si riferiscono effettivamente alle merci in questione e che pertanto esse sono uscite realmente dal territorio della Parte contraente/dell'Unione.

VII.3.4.4.3. Termine per la risposta se la procedura di ricerca è stata inizialmente avviata presso l'ufficio doganale di destinazione

*Articolo 49,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 310,
paragrafi 4 e 6, AE*

L'autorità competente del paese di destinazione deve rispondere con tempestività, e comunque entro 28 giorni dal ricevimento della richiesta di ulteriori informazioni [mediante il messaggio «Richiesta di informazioni sulla ricerca e il recupero» (IE145)] o dell'esito con il messaggio «Esito della ricerca» (IE143) (cfr. paragrafo VII.3.4.4.5 per i codici della risposta).

Se la procedura di ricerca è stata avviata dal titolare del regime e questi ha fornito informazioni sufficienti per proseguirla, l'autorità competente del paese di destinazione deve, senza indugio e in ogni caso entro 40 giorni dal ricevimento della richiesta di ricerca, richiedere informazioni supplementari (messaggio IE145) o una risposta (messaggio IE143). Cfr. paragrafo VII.3.4.4.5. per i codici della risposta.

VII.3.4.4.4. Codici per la risposta alla richiesta di ricerca

L'autorità competente del paese di destinazione dovrebbe utilizzare uno dei codici risposta seguenti nel messaggio IE143.

Codice 1 — Movimento sconosciuto a destinazione

- Le merci non sono state presentate all'ufficio doganale dichiarato di destinazione. L'autorità competente del paese di partenza dovrebbe cercare, se possibile, di individuare l'ufficio doganale effettivo di destinazione o chiederne conto al titolare del regime.

Codice 2 — Presunto doppione

- Le merci sono state presentate all'ufficio doganale dichiarato di destinazione e si presume che per le stesse merci siano stati emessi due messaggi «Dati della dichiarazione» (IE015).

Codice 3 — Copia da restituire rinviata il (data)

- Le merci sono state presentate all'ufficio doganale dichiarato di destinazione, che però non è stato in grado di porre termine all'operazione inviando i messaggi IE006 e IE018 ed ha invece rinviato una prova alternativa (ad esempio, una copia del DAT) che non è ancora pervenuta all'ufficio doganale del paese di partenza.

Codice 4 — Richiesta di recupero a destinazione

- Sebbene le merci non siano state presentate all'ufficio doganale di destinazione, sono state successivamente rinvenute nello stesso paese (ad esempio, al di fuori del regime doganale ufficiale). L'ufficio competente di destinazione vuole quindi assumersi la responsabilità del recupero e invia il messaggio «Richiesta di recupero» (IE150) all'ufficio competente di partenza in modo da poter recuperare le merci dopo che sono state consegnate al destinatario o hanno attraversato la frontiera (messaggio IE118).

VII.3.4.5. Richiesta di informazioni al titolare del regime dopo l'avvio della ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione

*Articolo 49,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

Se la procedura di ricerca è iniziata con l'invio del messaggio IE142 all'ufficio doganale di destinazione, a cui non è stata data risposta o è stata data una risposta negativa tramite il messaggio «Esito della ricerca» (IE143), l'autorità competente del paese di partenza deve rivolgersi al titolare del regime chiedendogli di fornire le informazioni necessarie ad appurare il regime (per ulteriori dettagli cfr. paragrafo VII.3.2).

*Articolo 310,
paragrafo 5, AE*

Se il titolare del regime in questa fase della procedura di ricerca:

- non fornisce altre informazioni entro 28 giorni; oppure
- fornisce informazioni ritenute insufficienti a continuare la procedura di ricerca,

*Articolo 114,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

l'autorità competente del paese di partenza deve stabilire quali ulteriori misure dovrebbero essere adottate per appurare il regime entro sette mesi dalla scadenza del termine di presentazione delle merci a destinazione (per le eccezioni a questo termine cfr. la nota al paragrafo VII.3.2.2).

Articolo 87 CDU

Articolo 77 AD

VII.3.4.6. Utilizzazione dei risultati della procedura di ricerca

Sulla base delle risposte ricevute, comprese le eventuali informazioni fornite dal titolare del regime, l'autorità competente del paese di partenza deve determinare se il regime si è concluso o meno e se può essere appurato, oppure se è necessario prendere ulteriori misure.

*Articolo 49,
paragrafo 7, e
articolo 117,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

Quando dalla procedura di ricerca risulta che l'operazione di transito può essere debitamente appurata, l'autorità competente del paese di partenza deve informare immediatamente il titolare del regime e il fideiussore, se coinvolti nella procedura.

*Articolo 310,
paragrafo 7, AE*

L'autorità competente può inoltre informare altre autorità competenti implicate nella procedura di ricerca, in particolare l'ufficio doganale di garanzia.

Se l'autorità competente del paese di partenza non è in grado di appurare il regime di transito ma:

- è stato inviato il messaggio IE006;
- è stato inviato il messaggio IE118; oppure
- il titolare del regime ha fornito la prova che le merci sono state presentate o consegnate in un altro Stato membro o ad un'altra Parte contraente;

l'autorità competente di partenza trasferisce senza indugio la responsabilità della procedura di recupero al paese ritenuto competente a tal fine, utilizzando il messaggio «Richiesta di recupero» (IE150).

Se è stato inviato il messaggio IE006, l'autorità interpellata deve inviare il messaggio IE018. Se riceve il messaggio IE118 o la prova, fornita dal titolare del regime, della presentazione o consegna delle merci in un altro Stato membro o un'altra Parte contraente, l'ufficio doganale di partenza deve accettare di farsi carico del recupero e inviare il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151), rispondendo affermativamente mediante il codice di accettazione 1.

Se l'autorità interpellata non reagisce inviando i messaggi mancanti (nonostante abbia l'obbligo di farlo) o facendosi carico del recupero entro il termine di 28 giorni (malgrado l'esistenza della prova di cui sopra), è opportuno informare i funzionari locali di collegamento nel settore del transito del paese interpellato (per gli indirizzi cfr. la rete Transito nel sito Europa), apportando le prove necessarie, affinché adottino le opportune misure per far assumere all'autorità interpellata la competenza che le spetta. Se ciò non sortisce l'effetto dovuto, è opportuno informare e sollecitare l'intervento dell'ufficio tecnico nazionale e del coordinatore nazionale del transito del paese di partenza.

*Articolo 114,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

Articolo 87 CDU

Articolo 77 AD

L'autorità competente del paese di partenza deve concludere la propria ricerca entro sette mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle merci a destinazione. Se necessario dovrebbe avviare essa stessa la procedura di recupero (per ulteriori dettagli cfr. parte VIII).

Qualsiasi informazione o osservazione supplementare fornita da un'autorità competente riguardo alle merci può influire sui risultati della procedura di ricerca.

Ciò vale in particolare se durante l'operazione di transito è stata rilevata un'irregolarità o una frode (sottrazione al regime, sostituzione ecc.) e/o se le merci in questione risultano sottratte, interamente o in parte, alla vigilanza doganale, nonché quando sono state individuate persone responsabili di frodi o irregolarità.

Pertanto ogni informazione pertinente deve essere comunicata immediatamente all'autorità competente del paese di partenza.

VII.4. Procedura di continuità operativa

Il presente paragrafo si applica solo nel caso in cui l'operazione di transito sia iniziata con la procedura di continuità operativa.

È suddiviso come segue.

Il paragrafo VII.4.1 fornisce un'introduzione.

Il paragrafo VII.4.2 riguarda l'autorità competente e il termine per l'avvio della procedura di ricerca.

Il paragrafo VII.4.3 concerne l'invio dell'avviso di ricerca.

Il paragrafo VII.4.4 tratta della reazione del paese di destinazione all'avviso di ricerca.

Il paragrafo VII.4.5 verte sull'utilizzazione dei risultati della procedura di ricerca.

VII.4.1. Avviso di ricerca nella procedura di continuità operativa o nella procedura semplificata specifica per taluni modi di trasporto

Questo paragrafo si basa su uno dei documenti seguenti che fungono da dichiarazione di transito in caso di procedura di continuità operativa:

- il documento amministrativo unico (DAU); oppure
- il DAU stampato su carta normale dal sistema informatico dell'operatore economico, come previsto dall'appendice III, allegato B6, della convenzione/allegato 9, appendici B1-B4, ADT; oppure
- il documento di accompagnamento transito (DAT), integrato, se necessario, dall'elenco degli articoli. In questo caso, il DAT non avrà un numero di riferimento principale (MRN).

VII.4.1.1. Introduzione

*Punto 17,
allegato II,
appendice I,
convenzione*

In assenza di prova della conclusione del regime di transito, o non appena le autorità competenti sono informate o sospettano che il regime non si è concluso:

*Punto 17,
allegato 72-04, AE*

- il titolare del regime è contattato e invitato a fornire la prova, utilizzando il modello di lettera di cui all'allegato VII.8.2, che il regime si è concluso alla scadenza del termine per la presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione, e
- la procedura di ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione dichiarato sarà avviata due mesi dopo la scadenza del termine per la presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione.

La procedura di ricerca è destinata principalmente:

- ad ottenere elementi di prova della conclusione del regime, ai fini del suo appuramento; oppure
- in assenza di tale prova o quando la prova presentata risulti successivamente falsificata o non valida, a stabilire le condizioni di insorgenza dell'obbligazione (doganale), individuare il/i debitore/i e determinare le autorità competenti per il recupero.

La procedura è basata sulla cooperazione amministrativa tra le autorità competenti e tiene conto di tutte le informazioni fornite dal titolare del regime (cfr. paragrafo VII.3).

L'elenco delle autorità competenti per la procedura di ricerca è riportato nell'allegato VII. 8.1.

Affinché la procedura funzioni correttamente occorre che:

- gli avvisi di ricerca siano compilati a dovere;
- l'ufficio doganale di destinazione registri gli arrivi e lo faccia in maniera corretta;
- l'ufficio doganale di destinazione rinvii l'esemplare da restituire (esemplare n. 5 del DAU o una seconda copia del DAT) senza indugio e al massimo entro otto giorni di calendario;
- l'ufficio o gli uffici doganali di transito diano il dovuto seguito agli avvisi di passaggio (TC10);
- le autorità interpellate diano una risposta rapida e chiara;
- l'elenco delle autorità e degli uffici competenti sia tenuto aggiornato.

VII.4.1.2. Ricerca avviata presso il titolare del regime

Se entro due mesi dalla data di scadenza del termine di presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione l'esemplare n. 5 del DAU o una seconda copia del DAT non sono pervenuti alle autorità competenti del paese di partenza, tali autorità devono informare il titolare del regime, invitandolo a dimostrare che il regime si è concluso.

Al titolare del regime sarà data la possibilità di fornire le informazioni necessarie per appurare il regime entro 28 giorni.

VII.4.1.3. Autorità competente e termine per l'invio dell'avviso di ricerca

L'avviso di ricerca deve essere inviato immediatamente dalle autorità competenti del paese di partenza:

- se, entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione, non è pervenuta alcuna prova della conclusione del regime da parte del titolare del regime;
- non appena le autorità competenti sono informate o sospettano ad uno stadio precoce (anche prima della scadenza dei termini di cui sopra) che il regime non si è concluso per la totalità o per una parte delle merci in questione, o se la prova fornita presenta discrepanze o sembra falsificata. In caso di sospetto, l'autorità competente del paese di partenza deciderà, secondo le circostanze, se la procedura di ricerca dovrebbe essere preceduta o accompagnata da una procedura di controllo a posteriori per determinare la validità della prova fornita;
- non appena l'autorità competente scopre a posteriori (dopo la scadenza dei termini di cui sopra) che la prova fornita è stata falsificata e che il regime non si è concluso. Tuttavia le indagini saranno avviate soltanto se ritenute utili per confermare o invalidare la prova presentata e/o determinare l'obbligazione (doganale), il debitore e l'autorità competente per il recupero.

L'avviso di ricerca può non essere inviato se, prima della scadenza del termine di due mesi per l'avvio della ricerca, il titolare del regime ha potuto fornire una prova «alternativa» soddisfacente della conclusione del regime (per ulteriori informazioni cfr. paragrafo VII.3.2.1).

VII.4.1.4. Avviso di ricerca TC20

L'autorità competente del paese di partenza continuerà la procedura di ricerca inviando all'autorità competente del paese di destinazione un avviso di ricerca redatto su un formulario conforme al modello TC20 figurante nell'allegato VII.8.3.

L'avviso può essere inviato per posta raccomandata (che fornisce una ricevuta di ritorno).

In ogni caso, l'autorità competente del paese di partenza è tenuta a conservare una registrazione dell'invio del formulario TC20.

Il formulario TC20 dovrebbe contenere tutte le informazioni disponibili, compresi i dati supplementari forniti dal titolare del regime, in particolare gli eventuali cambiamenti relativi al destinatario delle merci. Il TC20 dovrebbe essere corredato di una copia del/i documento/i usato/i per vincolare le merci al regime (esemplare n. 1 del DAU, la prima copia del DAT, distinte di carico, manifesto aereo o marittimo ecc.).

Il TC20 dovrebbe essere inviato unicamente se la risposta del titolare del regime alla richiesta di informazioni non è sufficiente ad appurare il regime.

VII.4.1.5. Reazione del paese di destinazione all'avviso di ricerca

L'autorità competente del paese di destinazione che riceve l'avviso di ricerca deve reagire quanto prima possibile e in modo appropriato in base alle informazioni di cui dispone o che può ottenere.

In primo luogo, essa effettuerà una ricerca nella propria documentazione (registrazione degli esemplari n. 4 e n. 5 del DAU; una seconda copia del DAT o manifesti archiviati ecc.) o nelle scritture del destinatario autorizzato. Talvolta questa ricerca consente di trovare la prova originale della conclusione del regime, che non è stata ancora restituita o che è stata archiviata in modo errato.

Se la ricerca è infruttuosa, l'autorità competente del paese di destinazione deve contattare il destinatario (che figura nella dichiarazione di transito) o la persona, possibilmente indicata nel formulario TC20 dall'autorità competente del paese di partenza, che si ritiene abbia ricevuto le merci e i documenti direttamente, senza che questi siano stati presentati all'ufficio doganale di destinazione.

Tuttavia, se le informazioni fornite dall'autorità competente del paese di partenza nel formulario TC20 o nei documenti acclusi non sono sufficienti per consentire all'autorità competente del paese di destinazione di effettuare le ricerche necessarie, quest'ultima deve chiedere ulteriori informazioni rinviando il formulario TC20, compilandone la casella II, all'autorità competente del paese di partenza. L'autorità competente del paese di partenza deve quindi compilare la casella III, allegare le informazioni supplementari richieste (su carta) e rinviare il TC20 all'autorità competente del paese di destinazione che ne ha fatto richiesta.

A questo punto della procedura di ricerca possono presentarsi le situazioni seguenti:

1. Le merci in questione sono state effettivamente presentate all'ufficio doganale di destinazione o al destinatario autorizzato, ma

- la prova della conclusione del regime (ad esempio, l'esemplare n. 5 del DAU da restituire, una seconda copia del DAT o l'invio dell'elenco mensile nel quadro del regime di transito aereo/marittimo basato su supporto cartaceo) non è stata rinviata entro il termine stabilito.

In tal caso, l'autorità competente del paese di destinazione deve rinviare immediatamente la prova all'autorità competente del paese di partenza che ha inviato il TC20, dopo averne debitamente compilato la casella IV;

- la prova della conclusione del regime non è stata rinviata all'ufficio doganale di destinazione dal destinatario autorizzato, nonostante il suo obbligo in tal senso.

In questo caso, una volta in possesso della prova, l'autorità competente del paese di destinazione deve registrarla, vidimarla e rinviarla immediatamente, insieme al formulario TC20 debitamente compilato, all'autorità competente del paese di partenza, dopo aver verificato che il destinatario autorizzato abbia adempito all'obbligo di indicare la data di arrivo delle merci e lo stato dei sigilli. L'autorità competente del paese di destinazione deve adottare le eventuali misure necessarie nei confronti del destinatario autorizzato;

- la prova della conclusione del regime è stata inviata ma non è pervenuta all'autorità competente del paese di partenza.

In tal caso, l'autorità competente del paese di destinazione deve rinviare la prova all'autorità competente del paese di partenza,

insieme al formulario TC20, avendone debitamente compilato la casella IV. Tale prova può consistere nel documento trasmesso dall'autorità competente del paese di partenza (esemplare n. 1 del DAU, prima copia del DAT, manifesto alla partenza ecc.) o in una copia del documento in possesso dell'autorità competente del paese di destinazione (esemplare n. 4 del DAU, seconda copia del DAT, manifesto a destinazione o copia conservata dell'elenco mensile ecc.). Detta autorità vidimerà la copia dopo avervi annotato la data di arrivo delle merci e i risultati degli eventuali controlli.

2. Le merci non sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione, né consegnate ad un destinatario autorizzato:

- vi è stato un cambiamento di ufficio doganale di destinazione: in questo caso, spetta all'ufficio doganale di destinazione effettivo rinviare la prova della conclusione del regime all'autorità competente del paese di partenza:
 - se l'autorità competente del paese dell'ufficio doganale di destinazione dichiarato riesce ad individuare l'ufficio doganale di destinazione effettivo, deve trasmettere a quest'ultimo il formulario TC20 dopo averne annotato gli estremi nella casella IV. Essa deve trasmettere inoltre per informazione una copia del TC20 all'autorità competente del paese di partenza;
 - se l'autorità competente del paese dell'ufficio doganale di destinazione dichiarato non ha potuto individuare l'ufficio doganale di destinazione effettivo, il modello TC20 annotato viene trasmesso dall'ufficio doganale di destinazione dichiarato all'ultimo ufficio doganale di transito previsto, cui viene fatto riferimento nella casella IV. Tuttavia, in assenza di un ufficio doganale di transito, il modello TC20 viene rinviato direttamente all'autorità competente del paese di partenza;
- non vi è stato (o non è stato constatato) alcun cambiamento di ufficio doganale di destinazione:
 - in tal caso, se l'autorità competente del paese di destinazione accerta che le merci sono state consegnate direttamente ad un destinatario non autorizzato, indicato nel formulario TC20, o a qualsiasi altra persona, essa deve rinviare il TC20 e la copia della dichiarazione di transito all'autorità competente del paese di partenza. Essa deve fornire, se necessario in un documento aggiuntivo, tutte le pertinenti informazioni, indicando:
 - l'identità del destinatario e delle altre persone eventualmente coinvolte;

- la data e le modalità della consegna diretta delle merci, la natura e la quantità delle stesse; e
- se del caso, il regime doganale cui le merci sono state vincolate;
- se l'autorità competente del paese di destinazione non è in grado di rintracciare le merci in questione, il formulario TC20 annotato deve essere trasmesso all'ultimo ufficio doganale di transito previsto indicato nella dichiarazione di transito. In assenza di un ufficio doganale di transito, il modello TC20 deve essere rinviato direttamente all'autorità competente del paese di partenza (come per il punto 2, secondo punto in neretto).

Se l'autorità competente del paese di destinazione invia il formulario TC20 all'ultimo ufficio doganale di transito previsto, ne deve inviare anche una copia all'autorità competente del paese di partenza per informarla sullo stato di avanzamento della procedura di ricerca.

VII.4.1.6. Reazione dell'ufficio doganale di transito all'avviso di ricerca

L'ultimo ufficio doganale di transito previsto al quale è trasmesso il formulario TC20 deve cercare immediatamente l'avviso di passaggio TC10 corrispondente alla spedizione in questione.

A seguito di tale ricerca, possono presentarsi le situazioni seguenti:

1. la spedizione è stata effettivamente presentata all'ultimo ufficio doganale di transito previsto e viene trovato un avviso di passaggio.
In tal caso, l'ufficio doganale di transito deve allegare una copia dell'avviso di passaggio al formulario TC20 e inviarlo direttamente all'autorità competente del paese di partenza;
2. presso l'ultimo ufficio doganale di transito previsto non viene trovato alcun avviso di passaggio (né alcun'altra prova di tale passaggio).
In tal caso, l'ultimo ufficio doganale di transito previsto deve aggiungere tale informazione al formulario TC20 e trasmetterlo al precedente ufficio doganale di transito previsto indicato nella dichiarazione di transito o, in assenza di un altro ufficio doganale di transito previsto, all'autorità competente del paese di partenza.

Ogni ufficio doganale di transito che di volta in volta riceve l'avviso di ricerca deve procedere in modo analogo, facendo sì che il formulario TC20, debitamente annotato, sia trasmesso senza indugio

al precedente ufficio doganale di transito previsto indicato nella dichiarazione di transito o, in assenza di un altro ufficio doganale di transito previsto, direttamente all'autorità competente del paese di partenza, che trarrà le debite conclusioni dalle informazioni ricevute.

Se l'ufficio doganale di transito invia il formulario TC20 al precedente ufficio doganale di transito previsto, ne deve inviare anche una copia all'autorità competente del paese di partenza per informarla sullo stato di avanzamento della procedura di ricerca. Lo stesso vale per l'ufficio doganale di transito previsto, che deve informare l'autorità competente del paese di partenza se, dopo aver inviato l'avviso di ricerca al precedente ufficio doganale di transito previsto, riceve l'avviso di passaggio dall'ufficio doganale di transito effettivo (cfr. situazione di cui al punto 1 sopra).

VII.4.1.7. Conseguenze della procedura di ricerca

A seconda delle risposte ricevute nell'ambito della procedura di ricerca, comprese le eventuali informazioni fornite dal titolare del regime, l'autorità competente del paese di partenza determinerà se il regime si sia concluso o meno e se esso possa essere appurato o no.

Conformemente alle disposizioni in materia di obbligazione (doganale) e recupero, l'autorità competente del paese di partenza dovrà determinare:

- l'insorgenza o meno di un'obbligazione (doganale);
- la persona o le persone responsabili dell'obbligazione (doganale), se del caso;
- il luogo effettivo o presunto d'insorgenza dell'obbligazione (doganale) e, di conseguenza, l'autorità competente per il recupero dell'obbligazione (doganale), se del caso.

*Articolo 114,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

L'autorità competente del paese di partenza deve concludere la propria ricerca entro sette mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle merci a destinazione.

Articolo 87 CDU

Questa disposizione si applica anche qualora nel corso della procedura di ricerca l'autorità non abbia ricevuto alcuna risposta.

Articolo 77 AD

Qualsiasi informazione o osservazione supplementare fornita da un'autorità competente riguardo alle merci può influire sui risultati della procedura di ricerca. Ciò vale in particolare se durante l'operazione di transito è stata rilevata un'irregolarità o una frode

(sottrazione al regime, sostituzione ecc.) e/o se le merci in questione risultano sottratte, interamente o in parte, alla vigilanza doganale, nonché quando sono state individuate persone responsabili di frodi o irregolarità. Occorre pertanto comunicare senza indugio ogni informazione pertinente all'autorità competente del paese di partenza e, se del caso, utilizzare il formulario TC24 per chiedere il trasferimento della competenza per il recupero. Un modello del formulario TC24 è disponibile nell'allegato VIII.8.2.

*Articolo 49,
paragrafo 7, e
articolo 117,
paragrafo 5,
appendice I,
convenzione*

D'altra parte, se in esito ad una procedura di ricerca l'operazione di transito può essere appurata, l'autorità competente del paese di partenza ne deve informare immediatamente il titolare del regime e il fideiussore, se sono stati coinvolti in tale ricerca. L'autorità competente può inoltre informare altre autorità competenti in quel momento implicate nella procedura di ricerca, in particolare l'ufficio doganale di garanzia.

*Articolo 310,
paragrafo 7, AE*

Altri esempi di situazioni relative alla procedura di ricerca sono disponibili nell'allegato VII.8.5.

VII.5. Procedura di controllo a posteriori

Il presente paragrafo fornisce le informazioni seguenti.

Il paragrafo VII.5.1 tratta degli obiettivi e dei metodi di controllo.

Il paragrafo VII.5.2 verte sui documenti da sottoporre al controllo.

Il paragrafo VII.5.3 riguarda l'utilizzazione dei risultati.

VII.5.1. Obiettivi e metodi del controllo a posteriori

*Articolo 52,
appendice I,
convenzione*

L'autorità doganale competente può procedere a controlli a posteriori delle informazioni fornite nonché dei documenti, dei formulari, delle autorizzazioni o dei dati relativi all'operazione di transito comune/unionale al fine di verificare l'autenticità e l'esattezza dei dati registrati, delle informazioni scambiate e dei timbri.

Articolo 292 AE

Il controllo a posteriori dovrebbe essere effettuato in base ad un'analisi dei rischi o a campione. È tuttavia d'obbligo effettuarlo automaticamente in caso di dubbi o di sospetto di infrazioni o irregolarità.

L'autorità doganale competente che riceve una domanda di controllo a posteriori deve rispondere immediatamente.

Se l'autorità doganale competente di partenza richiede all'autorità doganale competente di effettuare un controllo a posteriori delle informazioni relative all'operazione di transito comune/unionale, le condizioni per l'appuramento del regime di transito si considereranno non soddisfatte fino a quando l'autenticità e l'esattezza dei dati non siano state confermate.

VII.5.2. Documenti da sottoporre al controllo

VII.5.2.1. Dichiarazioni di transito (procedura di continuità operativa)

Per individuare e prevenire le frodi, la dichiarazione e i visti devono essere controllati dall'autorità competente del paese di partenza, di transito e di destinazione ogniquale volta vi sia un errore apparente o vi sia motivo di dubitare della loro validità.

Questo controllo deve essere effettuato mediante il formulario TC21 il cui modello figura nell'allegato VII.8.5. Le autorità competenti interpellate devono rinviare il formulario TC21 alle autorità competenti richiedenti entro due mesi dalla data indicata nel formulario. Sul formulario deve essere indicata la ragione del controllo. Ogni ufficio doganale di partenza deve inoltre effettuare un controllo a campione delle dichiarazioni di transito rinviate, chiedendo che siano verificati almeno due documenti ogni mille.

VII.5.2.2. Documento di trasporto elettronico come dichiarazione di transito

Quando le merci sono trasportate utilizzando un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per l'utilizzo del regime di transito comune/unionale per le merci trasportate per via aerea o utilizzando un documento di trasporto elettronico (ETD) come dichiarazione di transito per l'utilizzo del regime di transito unionale per le merci trasportate per via marittima, un controllo doganale è effettuato a posteriori dalle autorità competenti dell'aeroporto o porto di destinazione. Tale controllo avviene mediante controlli dei sistemi basati sul livello di rischio percepito. Se necessario, le autorità competenti dell'aeroporto o del porto di destinazione possono trasmettere, a fini di controllo, alle autorità competenti dell'aeroporto o del porto di partenza alcuni dati estratti dall'ETD.

Questo controllo deve essere effettuato mediante il formulario TC21 *bis* il cui modello figura nell'allegato VII.8.6. Ciascun formulario deve contenere gli estratti dell'ETD relativi ad un solo aeromobile o nave e ad un solo operatore autorizzato.

Le parti 1, 2 e 3 del formulario TC21 *bis* devono essere compilate dalle autorità competenti dell'aeroporto o del porto di destinazione. Se necessario, si deve allegare al formulario l'estratto dell'ETD dell'aeromobile o della nave relativo alle spedizioni sottoposte a controllo.

I formulari utilizzati a fini di controllo possono essere trasmessi alle autorità competenti dell'aeroporto o porto di partenza tramite gli uffici centralizzati per le operazioni di transito comune/unionale dei paesi interessati.

Le autorità competenti presso l'aeroporto o porto di partenza sono tenute a confrontare i dettagli dell'ETD indicati sul formulario TC21 *bis* con le scritture commerciali dell'operatore autorizzato. I risultati del confronto devono essere indicati nelle parti 4 e 5 del formulario. Eventuali discrepanze devono essere indicate nella parte 4.

VII.5.2.3. Prova alternativa

In caso di dubbi o sospetti l'autorità competente del paese di partenza deve chiedere un controllo della prova alternativa presentata. Inoltre l'autorità deve chiedere il controllo di almeno 10 documenti ogni mille.

VII.5.2.4. Documenti T2L

È opportuno presentare una richiesta di controllo di un documento T2L se tale documento è stato rilasciato a posteriori esclusivamente per correggere l'effetto di una dichiarazione di transito T1.

La richiesta dovrebbe essere automatica quando il T2L viene presentato dopo una serie di operazioni di transito effettuate con dichiarazioni di transito rilasciate in diversi paesi.

Inoltre due documenti T2L ogni mille presentati ad un determinato ufficio devono essere sottoposti a un controllo a campione.

VII.5.2.5. Documenti commerciali equivalenti ad un documento T2L

Conviene effettuare un controllo qualora si sospetti che l'uso di un documento commerciale al posto di un documento T2L potrebbe dar luogo ad abusi o irregolarità.

Si possono sospettare abusi o irregolarità se è chiaro che l'interessato fraziona le spedizioni in modo da mantenersi entro il limite dei 15 000 EUR.

Inoltre due documenti commerciali ogni mille presentati ad un determinato ufficio come documenti T2L devono essere sottoposti a un controllo a campione.

VII.5.3. Conseguenze del controllo

L'autorità competente che richiede il controllo deve adottare le opportune misure sulla base delle informazioni ricevute.

Tuttavia, se è sorta un'obbligazione (doganale) nel corso di un'operazione di transito, spetta all'autorità competente del paese di partenza intraprendere ricerche, se necessario, e determinare i fatti essenziali riguardo all'obbligazione (doganale), al debitore e all'autorità competente per il recupero in conformità delle disposizioni in materia di obbligazione e recupero (cfr. parte VIII).

VII.6. Eccezioni (promemoria)

VII.7. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

VII.8. Allegati

VII.8.1. Elenco delle autorità competenti

Per l'ultima versione di questo elenco, cliccare sul link seguente:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VII.8.2. Modello di lettera di richiesta di informazioni al titolare del regime

[Nome dell'autorità competente del paese di partenza]

[Luogo e data]
[Nome e indirizzo]
del titolare del regime]

Oggetto: transito comune/unionale

Assenza della prova della conclusione del regime di transito

Gentile signora/Egregio signore,

Le inviamo la presente in quanto titolare del regime per la dichiarazione/le dichiarazioni di transito comune/unionale:

[riferimenti e date della o delle dichiarazioni di transito]
dall'ufficio doganale di partenza di *[nome dell'ufficio doganale di partenza]*.

A norma dell'articolo 49, paragrafi 2 e 5, e dell'appendice I, allegato II, della convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito/dell'articolo 310, paragrafi 2 e 5, e dell'allegato 72-04 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione, La informiamo che non abbiamo ricevuto alcuna prova della conclusione del regime di transito relativamente alla dichiarazione/alle dichiarazioni di cui sopra.

La preghiamo quindi di inviare dati e documentazione atti a dimostrare che il regime si è concluso, indicando anche eventuali cambiamenti riguardo all'ufficio doganale di destinazione e/o agli uffici doganali di transito. Le suddette informazioni devono essere inviate entro 28 giorni dalla data della presente.

- [L'obbligazione doganale diverrà esigibile un mese dopo il summenzionato periodo di 28 giorni nel caso in cui non sia fornita alcuna informazione o se le informazioni fornite non sono sufficienti a consentirci di effettuare ricerche presso l'ufficio di destinazione.]
- [Dobbiamo avviare la procedura di ricerca due mesi dopo la scadenza del termine per la presentazione delle merci all'ufficio di destinazione.]
- Questa procedura è conforme all'articolo 114, paragrafo 2, e all'appendice I, allegato II, della convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito/all'articolo 77 del regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione e all'allegato 72-04 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione.

La prova può consistere in:

- un documento vidimato dalle autorità doganali dello Stato membro di destinazione o del paese di destinazione aderente al transito comune, che identifica le merci e ne attesta l'avvenuta presentazione all'ufficio doganale di destinazione o presso il destinatario autorizzato;
- un documento o una registrazione doganale, certificati dall'autorità doganale di un paese, che attestino che le merci hanno fisicamente lasciato il territorio doganale della Parte contraente;
- un documento doganale rilasciato in un paese terzo in cui le merci sono vincolate a un regime doganale;
- un documento rilasciato in un paese terzo, vistato o altrimenti certificato dall'autorità doganale di tale paese, che certifica che le merci sono considerate in libera pratica nel paese terzo in questione.

Le prove da Lei fornite dovranno essere conformi alle disposizioni dell'appendice I, articolo 51, della convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito/dell'articolo 312 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione.

Ai sensi dell'appendice I, articoli 112 e 113, della convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito/dell'articolo 79 del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione, qualora non sia possibile stabilire che per la/e dichiarazione/i in questione il regime si è concluso, Lei sarà tenuto/a al pagamento dell'obbligazione doganale (dazi all'importazione o all'esportazione e altre imposizioni) relativa alle merci oggetto di tale dichiarazione/tali dichiarazioni.

Qualora non Le sia possibile provare che il regime di transito in questione si è concluso, La preghiamo di fornire ogni informazione in Suo possesso, corredata della documentazione a sostegno, in particolare relativamente al luogo (paese) in cui ritiene siano avvenuti i fatti che hanno fatto sorgere l'obbligazione a norma dell'appendice I, articolo 114, della convenzione del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito/dell'articolo 87 del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione.

Distinti saluti.

VII.8.3. Modello dell'avviso di ricerca TC20 e note esplicative

TC20 — AVVISO DI RICERCA

I. RISERVATO ALL'AUTORITÀ COMPETENTE ALLA PARTENZA		
A. Dichiarazione di transito n. Esemplare (...) allegato.	B. Ufficio doganale di destinazione (nome e paese)	
C. Autorità competente alla partenza (nome e indirizzo)	D. Uffici doganali di transito previsti (nome e paese) 1. 2. 3. 4.	
E. Identità del mezzo di trasporto:		
F. Destinatario (nome e indirizzo completo)		
G. Secondo le informazioni fornite dal titolare del regime, la spedizione è stata: ☐ 1. presentata al vostro ufficio il G M A ☐ 2. consegnata al destinatario il G M A ☐ 3. consegnata a il (Cognome e nome/Ragione sociale e indirizzo) G M A		
H. Una ricevuta del documento, rilasciata dal vostro ufficio il mi è stata presentata. G M A		
I. Il titolare del regime non è in grado di fornire informazioni circa la localizzazione della spedizione.		
Luogo e data: Firma: Timbro:		

II. RISERVATO ALL'AUTORITÀ COMPETENTE DEL PAESE DI DESTINAZIONE: RICHIESTA		
Per poter proseguire le ricerche, si chiede all'ufficio doganale di partenza di inviare o comunicare:		
☐ 1. l'esatta designazione delle merci ☐ 3. una copia del manifesto, polizza di carico o lettera di vettura aerea ☐ 5. i documenti o le informazioni seguenti (specificare):	☐ 2. una copia della fattura ☐ 4. il nome della persona responsabile dell'espletamento delle formalità presso l'ufficio doganale di destinazione	
Luogo e data: Firma: Timbro:		

III. RISERVATO ALL'UFFICIO DI PARTENZA: RISPOSTA ALLA RICHIESTA

☐ 1. Le informazioni, le copie o i documenti richiesti sono allegati

1 2 3 4 5

☐ 2. Le informazioni, le copie o i documenti di cui ai punti ☐☐☐☐☐ della vostra richiesta non sono disponibili.

Luogo e data:

Firma:

Timbro:

IV. RISERVATO ALL'AUTORITÀ COMPETENTE DEL PAESE DI DESTINAZIONE

- ☐ 1. La prova della conclusione del regime è stata inviata il una copia vistata del
G M A
- ☐ (a) documento ricevuto
è allegata come conferma
- ☐ (b) documento rinviato
- ☐ 2. La prova vistata della conclusione del regime è allegata al presente avviso di ricerca
- ☐ 3. Dazi e tributi riscossi
- ☐ 4. Le ricerche sono in corso e la prova della conclusione del regime sarà trasmessa quanto prima possibile
- ☐ 5. La spedizione è stata presentata in questa sede senza il documento pertinente
- ☐ 6. I documenti sono stati presentati in questa sede senza la spedizione
- ☐ 7. Né la spedizione né il documento pertinente sono stati presentati in questa sede e
- ☐ (a) non è possibile ottenere informazioni al riguardo
- ☐ (b) il TC20 è trasmesso all'ufficio doganale di destinazione effettivo (nome e paese)
- ☐ (c) il TC20 è trasmesso all'ultimo ufficio doganale di transito previsto, indicato nella casella I, punto D

Luogo e data:

Firma:

Timbro:

V. RISERVATO ALL'ULTIMO UFFICIO DOGANALE DI TRANSITO PREVISTO

- ☐ 1. Un avviso di passaggio è stato presentato presso questo ufficio il
G M A
- ☐ 2. Un avviso di passaggio è pervenuto a questo ufficio dall'ufficio doganale di transito effettivo (nome)
presso il quale esso è stato presentato il
G M A
- ☐ 3. In questo ufficio non è stato depositato alcun avviso di passaggio. Il TC20 è trasmesso al precedente ufficio doganale di transito previsto

Luogo e data:

Firma:

Timbro:

VI. RISERVATO AL PRECEDENTE UFFICIO DOGANALE DI TRANSITO PREVISTO

1. Un avviso di passaggio è stato presentato presso questo ufficio il
G M A
2. Un avviso di passaggio è pervenuto a questo ufficio dall'ufficio doganale di transito effettivo (nome)
presso il quale esso è stato presentato il
G M A
3. In questo ufficio non è stato depositato alcun avviso di passaggio. Il TC20 è trasmesso al precedente ufficio doganale di transito previsto

Luogo e data:

Firma:

Timbro:

VII. RISERVATO AL PRECEDENTE UFFICIO DOGANALE DI TRANSITO PREVISTO		
☐ 1. Un avviso di passaggio è stato presentato presso questo ufficio il	□□□□	
	G M A	
☐ 2. Un avviso di passaggio è pervenuto a questo ufficio dall'ufficio doganale di transito effettivo	(nome)	
presso il quale esso è stato presentato il	□□□□	
	G M A	
☐ 3. In questo ufficio non è stato depositato alcun avviso di passaggio. Il TC20 è trasmesso al precedente ufficio doganale di transito previsto		
Luogo e data:	Firma:	Timbro:

VIII. RISERVATO AL PRECEDENTE UFFICIO DOGANALE DI TRANSITO PREVISTO		
☐ 1. Un avviso di passaggio è stato presentato presso questo ufficio il	□□□□	
	G M A	
☐ 2. Un avviso di passaggio è pervenuto a questo ufficio dall'ufficio doganale di transito effettivo	(nome)	
presso il quale esso è stato presentato il	□□□□	
	G M A	
☐ 3. In questo ufficio non è stato depositato alcun avviso di passaggio. Il TC20 è trasmesso al precedente ufficio doganale di transito previsto		
Luogo e data:	Firma:	Timbro:

TC20 — Avviso di ricerca — Note esplicative

1. Le informazioni e le risposte si forniscono apponendo una croce nelle apposite caselle.
2. L'avviso di ricerca è utilizzato per qualsiasi regime di transito, semplificato o meno, nel quale deve essere fornita all'autorità competente del paese di partenza la prova della sua conclusione.
3. Nella sezione I, punto A, l'autorità competente richiedente indica il numero di riferimento della dichiarazione di transito (DAU, DAT o documento di trasporto utilizzato come dichiarazione) per la quale non ha la prova della conclusione del regime. Una copia della dichiarazione va allegata all'avviso.
4. Nella sezione I, punto E, si indicano i dati che identificano il mezzo di trasporto usato, se richiesti nella dichiarazione o, in caso contrario, se noti all'autorità competente (in particolare tramite il titolare del regime).
5. Nella sezione I, punto F, l'autorità competente richiedente indica il o i destinatari, autorizzati o meno, laddove questo dato sia obbligatorio nella dichiarazione, oppure, negli altri casi, il o i destinatari presunti che secondo le informazioni in possesso dell'autorità potrebbero aver ricevuto le merci.
6. Nella sezione I, punto G-3, si indicano i destinatari effettivi, individuati dal titolare del regime.
7. Nella sezione II, punto 3, l'autorità competente interpellata chiede l'inoltro dei documenti di trasporto qualora questi non costituiscano la dichiarazione di transito (in quest'ultimo caso dovrebbero figurare al punto I-A).

8. Nella sezione IV, l'autorità competente interpellata informa l'autorità competente del paese di partenza dell'esito delle sue ricerche, che non è vincolante per quest'ultima.

9. Nella sezione IV, punto 1, l'autorità competente interpellata appone una croce nella casella corrispondente alla lettera (a) se rinvia una copia vistata e timbrata dell'esemplare n. 1 del DAU o della prima copia del DAT, pervenutole dall'autorità competente richiedente. Negli altri casi (copia dell'esemplare n. 4 del DAU, della seconda copia del DAT o copia di un altro documento — ad esempio, elenco mensile per il transito aereo/marittimo su supporto cartaceo — che provi la conclusione del regime), appone una croce nella casella (b).

Se l'autorità interpellata trasmette il TC20, essa appone una croce nell'apposita casella del punto 7 e riporta, se del caso, i dati pertinenti. Essa informa l'autorità competente del paese di partenza trasmettendole una copia dell'avviso di ricerca.

Ciascun ufficio doganale di transito procede nello stesso modo se non trova alcun avviso di passaggio.

10. Per ciascuna dichiarazione di transito occorre utilizzare un TC20 distinto.

VII.8.4. Modello di documento per l'invio di informazioni TC20 *bis*

TC20 <i>bis</i> TRANSITO COMUNE/UNIONALE INVIO DI INFORMAZIONI / DOCUMENTI RELATIVI A OPERAZIONI NCTS	
1. DICHIARAZIONE MRN: Procedura di ricerca (riferimento): Procedura di recupero (riferimento):	
2. AUTORITÀ COMPETENTE ALLA PARTENZA Nome e indirizzo: <u>Persona a cui rivolgersi</u> Nome: Tel. Fax: E-mail:	3. AUTORITÀ COMPETENTE A DESTINAZIONE Nome e indirizzo: <u>Persona a cui rivolgersi</u> Nome: Tel. Fax: E-mail:
4. DOCUMENTI ALLEGATI ☐ 1. ☐ 2. ☐ 3.	
5. ALLEGATO/I (numero totale)	
6. L'AUTORITÀ COMPETENTE ☐ ALLA PARTENZA ☐ A DESTINAZIONE Luogo e data: Firma Timbro	

VII.8.5. Modello per la richiesta di controllo a posteriori TC21

TC21 — RICHIESTA DI CONTROLLO

I. AUTORITÀ RICHIEDENTE **II. AUTORITÀ COMPETENTE INTERPELLATA**
(nome e indirizzo completo) (nome e indirizzo completo)

III. RICHIESTA DI CONTROLLO controllo a campione per la ragione indicata al punto C o D
Si prega di verificare

A. L'autenticità del timbro e della firma

- ☐ 1. nella casella «Controllo dell'ufficio di destinazione» (casella I) dell'esemplare DAU o DAT da rinviareallegato
- ☐ 2. nella casella F e/o G dell'esemplare DAU o DAT da rinviareallegato
- ☐ 3. nella casella «Ufficio di partenza» (casella C) dell'esemplare n. 4 del DAU o della seconda copia del DATallegati
- ☐ 4. nella casella «Controllo dell'ufficio di partenza» (casella D) dell'esemplare n. 4 del DAU o della seconda copia del DAT.....allegati
- ☐ 5. nella casella «Colli e descrizione delle merci» (casella 31) dell'esemplare n. 4 del DAU o della seconda copia del DAT.....allegati
- ☐ 6. nella fattura n. del / documento di trasporto n.del (allegato)

B. L'esattezza dei visti apposti

- ☐ 1. nella/e casella/e (1)
- ☐ 2. nel documento commerciale n. del (allegato)

C. L'autenticità e l'esattezza della prova alternativa qui allegata.

D. Si richiede un controllo perché

- | | |
|---|--|
| ☐ 1. non vi è il timbro | ☐ 2. non vi è la firma |
| ☐ 3. il timbro è illeggibile | ☐ 4. la compilazione della casella è incompleta |
| ☐ 5. vi sono cancellature non e/o aggiunte | ☐ 6. il formulario presenta raschiature siglate e autenticate |
| ☐ 7. il timbro non è noto all'utilizzazione o | ☐ 8. non vi è la data relativa |
| ☐ 9. altre ragioni (specificare) alla destinazione | |

Luogo....., data.....

Firma..... (Timbro)

(1) Indicare il numero delle caselle relative al controllo richiesto

IV. RISULTATO DEL CONTROLLO

- ☐ A. Il timbro e la firma sono autentici
- ☐ B. Il formulario non è stato presentato alle autorità competenti e
 - ☐ 1. il timbro appare contraffatto o falsificato
 - ☐ 2. il timbro appare irregolarmente apposto
 - ☐ 3. la firma non appartiene ad un funzionario responsabile delle autorità competenti
- ☐ C. I visti sono conformi
- ☐ D. I visti non sono conformi. Dovrebbero essere i seguenti:

☐ E. Osservazioni

- | | |
|---|--|
| ☐ 1. il timbro è stato apposto leggibilmente | ☐ 2. la firma è stata inserita |
| ☐ 3. la casella è stata completata | ☐ 4. le cancellature sono state siglate e autenticate |
| ☐ 5. le raschiature e/o aggiunte erano dovute a: | ☐ 6. il timbro è autentico e può essere accettato |
| ☐ 7. la data è stata inserita | ☐ 8. la prova alternativa soddisfa i requisiti |
| ☐ 9. altre ragioni (specificare) | e può essere accettata |

Luogo....., data.....

Firma.....(Timbro)___

- Note:
1. È opportuno presentare una richiesta distinta per ciascun formulario da controllare
 2. Le informazioni e le risposte sono fornite apponendo una croce nelle apposite caselle
 3. L'autorità competente interpellata dovrebbe garantire un trattamento prioritario della richiesta

VII.8.6. Modello per la richiesta di controllo a posteriori TC21 *bis*

TC21 *bis* — RICHIESTA DI CONTROLLO

1. Autorità richiedente (Nome e indirizzo completo)				2. Autorità competente interpellata (Nome e indirizzo completo)		
3. VERIFICA DELLA POSIZIONE DELLE SPEDIZIONI SEGUENTI PER LE QUALI SONO IN APPRESSO RIPORTATI/ALLEGATI* ESTRATTI DEL DOCUMENTO DI TRASPORTO ELETTRONICO DELL'AEROMOBILE/DELLA NAVE*:						
Nome e indirizzo del titolare dell'autorizzazione				Aeromobile/Nave (*) e data di partenza		
				Aeroporto/Porto (*) di partenza:		
Articolo	Numero del documento di trasporto elettronico aereo/marittimo come dichiarazione di transito	Numeri (o marche e numeri) del container	Descrizione del carico	Numero di colli	Massa (in kg) o volume	Posizione dichiarata (T1, T2, TF, TD, C, F, X)
(1)						
(2)						
(3)						
(4)						
(5)						
4. RISULTATO DEL CONTROLLO I risultati del controllo sono soddisfacenti per tutte le spedizioni, tranne che per gli articoli seguenti: (si allega relativa documentazione)						

5. AUTORITÀ CHE HA ESEGUITO IL CONTROLLO:

Nome: Firma:

Data Timbro:

(*) Cancellare la dicitura inutile

La presente richiesta riguarda un'unica impresa e un unico aeromobile/nave.

Dopo la compilazione, rinviare il formulario all'indirizzo indicato nella casella 1.

VII.8.7. Esempi di situazioni che si possono presentare nel corso della procedura di ricerca

Se alla fine della procedura di ricerca l'operazione di transito ancora non risulta appurata, l'autorità competente del paese di partenza può trovare negli esempi seguenti spunti utili a determinare l'autorità competente per il recupero dell'obbligazione.

a) Operazione di transito che non prevede il ricorso a uffici doganali di transito (operazione esclusivamente interna riguardante una Parte contraente della convenzione).

Tale situazione può riguardare soltanto un'operazione di transito unionale all'interno dell'Unione o un'operazione di transito limitata al territorio di una delle altre Parti contraenti (operazione che non implica il transito comune).

Esempio:

[Danimarca - Germania - Francia - Spagna]

L'autorità competente del paese di destinazione (ossia l'autorità della stessa Parte contraente o dello stesso paese) non può fornire alcuna prova della presentazione a destinazione.

La spedizione è «scomparsa» all'interno della Parte contraente/del paese in questione.

b) Operazione di transito che prevede uffici doganali di transito all'uscita e poi all'entrata di una stessa Parte contraente (uso di uno o più paesi terzi, diversi dai paesi di transito comune).

In pratica, tale situazione può riguardare soltanto l'UE.

Esempio:

[Polonia - *Ucraina* - Romania]

L'autorità competente del paese di destinazione non può fornire alcuna prova della presentazione a destinazione e

I. Il messaggio IE118 è stato inviato dall'ufficio doganale all'entrata (reintroduzione) nella Parte contraente in questione (Romania):

la spedizione è stata reintrodotta nella Parte contraente in questione ed è poi «scomparsa».

II. Il messaggio IE118 è stato inviato dall'ufficio doganale all'uscita dalla Parte contraente in questione (Polonia) e non inviato dall'ufficio doganale all'entrata (reintroduzione) nella stessa Parte contraente (Romania):

la spedizione è «scomparsa» tra i due uffici doganali di transito, nel paese terzo (Ucraina).

III. Non sono stati inviati messaggi IE118, né all'uscita dalla Parte contraente in questione (Polonia) né all'entrata (reintroduzione) nella stessa Parte contraente (Romania):

la spedizione non ha lasciato la Parte contraente in questione ed è «scomparsa» tra l'ufficio doganale di partenza e il primo ufficio doganale di transito all'uscita.

c) Operazione di transito che implica soltanto uffici doganali di transito (all'entrata) alle frontiere tra le Parti contraenti

Esempio:

[Polonia - Repubblica ceca - Germania - Svizzera - Francia]

I. Il messaggio IE118 non è stato inviato dall'ultimo ufficio doganale di transito (all'entrata in Francia), ma è stato inviato dall'ufficio doganale di transito precedente (all'entrata in Svizzera):

la spedizione è arrivata in Svizzera ma è «scomparsa» tra l'ufficio doganale di transito all'entrata in Svizzera e l'ufficio doganale di transito all'entrata in Francia.

II. I messaggi IE118 non sono stati inviati,

la spedizione non ha lasciato la Parte contraente di partenza ed è poi «scomparsa».

d) Operazione di transito che prevede uffici doganali di transito alle frontiere tra le Parti contraenti e con paesi terzi

Esempio:

[Grecia, Bulgaria, Romania - *Ucraina* - Slovacchia - Polonia]

Si tratta della situazione di cui al punto b). Le situazioni e soluzioni sono pertanto analoghe, con le modifiche necessarie (*mutatis mutandis*).

PARTE VIII — OBBLIGAZIONE DOGANALE E RECUPERO

VIII.1. Ambito d'applicazione delle disposizioni

*Titolo IV,
appendice I,
convenzione*

Il presente capitolo riguarda l'ambito d'applicazione delle disposizioni in materia di obbligazione doganale e di recupero nel regime di transito comune e unionale.

*Articoli 79, 84 e 87
CDU*

La parte VIII presenta una versione armonizzata delle situazioni che danno luogo ad un'obbligazione doganale nell'ambito delle operazioni di transito strettamente comune o unionale, definisce in che modo identificare il debitore e determinare con certezza i paesi competenti per il recupero dell'obbligazione doganale presso i debitori e i fideiussori. Le disposizioni qui contenute non vanno tuttavia al di là di questi aspetti, lasciando a ciascuna Parte contraente della convenzione la responsabilità dell'effettivo recupero, conformemente alle norme in materia previste da ciascuna Parte, ad eccezione del termine per l'inizio del recupero. Per quanto riguarda l'UE, le norme armonizzate in materia di obbligazione doganale figurano nel CDU.

*Articoli 77 AD, 85,
paragrafo 1, AD,
165 AE, 311 AE*

VIII.1.1. Definizioni

Obbligazione

*Articolo 3,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

Ai fini della convenzione sul regime comune di transito, per «obbligazione» s'intende l'obbligo di una persona di corrispondere l'importo dei dazi all'importazione o all'esportazione e le altre imposizioni applicabili alle merci vincolate al regime di transito comune.

Obbligazione
doganale

*Articolo 5,
punto 18), CDU*

In ambito unionale «l'obbligazione doganale» è definita come «l'obbligo di una persona di corrispondere l'importo dei dazi all'importazione o all'esportazione», fissati all'articolo 56 del CDU. Dato che tra gli effetti delle norme sul transito unionale figura la sospensione degli «altri oneri» (altre imposizioni), il CDU estende l'ambito di applicazione di alcune disposizioni del codice in materia di garanzia, obbligazione doganale e recupero a questi «altri oneri» (ad es. articolo 89, paragrafo 2, CDU).

Ai fini del presente documento, al termine «obbligazione» corrispondono entrambe le suddette definizioni.

Recupero

Il termine generico «recupero», qui utilizzato nell'ambito del transito comune e unionale, denota tutte le operazioni insite nella riscossione degli importi esigibili.

VIII.1.2. Distinzione tra disposizioni finanziarie e penali

*Articolo 112,
appendice I,
convenzione*

Articolo 79 CDU

In un'operazione di transito, «l'obbligazione», in sospeso per tutta la durata del vincolo delle merci al regime, deve essere recuperata se il regime di transito non è stato appurato correttamente, ossia se ne constata l'insorgenza dovuta alla sottrazione di merci o all'inosservanza di una delle condizioni che disciplinano il vincolo delle merci al regime o l'utilizzo del regime.

Le suddette situazioni che danno luogo ad un'obbligazione doganale spesso sono assimilate a «infrazioni» o «irregolarità», che comportano non la riscossione di un importo oggettivamente dovuto, bensì una sanzione amministrativa e/o penale. La parte VIII del manuale del transito si riferisce unicamente alle situazioni oggettive che danno luogo ad un'obbligazione e non prende in considerazione l'aspetto penale, che rimane di competenza dei singoli Stati membri o paesi di transito comune.

VIII.2. Insorgenza di un'obbligazione, inadempimenti e identificazione dei debitori e dei fideiussori

Il presente capitolo riguarda gli aspetti seguenti:

- insorgenza dell'obbligazione;
- inadempimento del regime;
- altri casi di inadempimento del regime; e
- identificazione dei debitori e dei fideiussori.

VIII.2.1. Insorgenza dell'obbligazione

VIII.2.1.1. Situazioni in cui sorge un'obbligazione doganale

VIII.2.1.1.1. Sottrazione delle merci al regime

*Articolo 112,
paragrafo 1,
lettera a),
appendice I,
convenzione*

*Articolo 79,
paragrafo 1,
lettera a) e
paragrafo 2,
lettera a), CDU*

Deve comportare il sorgere di un'obbligazione il mancato adempimento dell'obbligo relativo alla «sottrazione delle merci alla vigilanza doganale» o, secondo i termini della convenzione, «al regime di transito comune». Quando le merci sono sottratte senza rispettare gli obblighi, l'obbligazione sorge all'atto stesso della sottrazione delle merci al regime.

*Articolo 112,
paragrafo 3,
lettera a), e
articolo 114,
appendice I,
convenzione*

Articolo 79 CDU

Tranne nel caso di furto flagrante delle merci dal mezzo di trasporto, il momento della sottrazione è spesso difficile da stabilire, così come il luogo in cui essa è avvenuta, essendo i due elementi chiaramente collegati. Il momento della sottrazione ha tuttavia importanza relativa perché di solito le merci rimangono vincolate al regime per un periodo relativamente breve e quindi gli elementi che influiscono sul calcolo dell'importo dell'obbligazione non dovrebbero variare radicalmente in tale periodo. Ove non sia possibile individuare un luogo e un momento precisi, il luogo dovrebbe essere il paese da cui dipende l'ultimo ufficio doganale di transito che notifica l'attraversamento di frontiera all'ufficio doganale di partenza o, qualora non risulti possibile, il paese da cui dipende l'ufficio doganale di partenza. La data della sottrazione deve essere il primo giorno lavorativo successivo alla data di scadenza del termine per la presentazione delle merci all'ufficio di destinazione.

L'invio del messaggio «Notifica dell'attraversamento di frontiera» (IE118) all'ultimo ufficio di transito consente di determinare più facilmente almeno il paese in cui è avvenuta la sottrazione.

VIII.2.1.1.2. Inosservanza delle condizioni

*Articolo 122,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione
Articolo 79,
paragrafo 1, CDU*

Un'obbligazione doganale sorge a seguito dell'inosservanza di una delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime di transito o per l'utilizzo di tale regime.

VIII.2.2. Inadempimento del regime

VIII.2.2.1. Situazioni che costituiscono casi di sottrazione delle merci

In generale, per «sottrazione delle merci» si possono intendere tutte le situazioni nelle quali le autorità doganali non sono più in grado di assicurare il rispetto delle disposizioni doganali e, se del caso, delle altre misure applicabili alle merci (cfr. paragrafo VIII.2.1.1.1).

Le situazioni che danno luogo ad una sottrazione delle merci al regime di transito o alla vigilanza doganale sono in particolare le seguenti:

1. la mancata presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione o ad un destinatario autorizzato, compresi i casi in cui:

- tutte le merci o una parte di esse sono state rubate o sono scomparse durante il trasporto («merci mancanti») ⁽⁷⁹⁾;
- la prova della presentazione delle merci all'ufficio doganale di destinazione è stata falsificata;
- il vettore presenta le merci direttamente a un destinatario non autorizzato;
- altre merci sono state sostituite in tutto o in parte a quelle dichiarate;

2. La sostituzione di un'operazione di transito o di una posizione doganale delle merci (sostituendo, ad esempio, la dichiarazione di transito comune/unionale T1 con una dichiarazione di transito comune/unionale T2 o con un documento comprovante la posizione doganale di merci unionali T2L o T2LF — o equivalente, quali le sigle «C» o «T2F» su un documento aereo o marittimo).

VIII.2.2.2. Situazioni che non costituiscono casi di sottrazione

Talune situazioni non costituiscono casi di sottrazione. Un esempio è la manomissione dei sigilli in una spedizione che viene comunque presentata regolarmente all'ufficio doganale di destinazione. Un altro esempio, in questo caso per il regime di transito unionale: l'errore relativo alla posizione doganale di merci non unionali elencate in un documento di trasporto elettronico utilizzato come dichiarazione di transito per l'utilizzo del regime di transito unionale per le merci trasportate per via aerea (quando si utilizza il codice «C» anziché «T1») non è considerato una sottrazione purché la compagnia aerea regolarizzi la posizione doganale delle merci procedendo al loro sdoganamento una volta giunte a destinazione.

Pur tuttavia, il fatto che le merci non sono state sottratte non significa necessariamente che non si sia verificato un inadempimento di altri obblighi relativi al regime di transito o che non sia sorta un'obbligazione (cfr. paragrafo VIII.2.3).

⁽⁷⁹⁾ A livello dell'Unione l'articolo 124 CDU e l'articolo 103 AD stabiliscono che l'obbligazione è estinta quando merci non unionali vincolate al regime di transito sono state rubate, purché tali merci siano ritrovate in breve tempo e vincolate nuovamente, nello stato in cui si trovavano al momento del furto, al regime doganale cui erano state inizialmente assegnate.

VIII.2.2.3. Situazione in cui una o più condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime non sono soddisfatte

*Articolo 122,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 79,
paragrafo 1,
CDU*

Questa situazione può verificarsi durante o prima di vincolare le merci al regime di transito, quando i fatti che avrebbero impedito la concessione dell'autorizzazione non emergono se non dopo che le merci sono state svincolate per il transito. Possibili esempi di questo tipo di inosservanza sono le merci vincolate al regime:

- senza una garanzia valida per il regime di transito (perché è stata revocata o annullata o perché è scaduta), o valida per il territorio in questione (perché l'operazione prevedeva il transito in uno Stato membro/una Parte contraente non coperta dalla garanzia) oppure perché l'importo di riferimento per la garanzia globale o l'esonero dalla garanzia è stato superato;
- da uno speditore autorizzato ma, contrariamente a quanto stabilito dalla normativa o dall'autorizzazione,
 - ✓ senza sigillare il carico;
 - ✓ senza fissare una scadenza per la presentazione della spedizione a destinazione;
- dal titolare di una semplificazione in virtù di un'autorizzazione rilasciata in base ad informazioni inesatte o incomplete;
- dopo l'annullamento, la revoca o la sospensione dell'autorizzazione ad utilizzare una semplificazione;
- per le quali si riscontra a posteriori l'inosservanza di una delle condizioni stabilite per l'uso di una semplificazione (ad esempio, mancata comunicazione del cambio di titolare durante la procedura di rilascio dell'autorizzazione).

VIII.2.2.4. Obbligazione sorta in connessione con il regime di transito

Le disposizioni relative al regime di transito comune o unionale non riguardano le situazioni che fanno sorgere un'obbligazione e il relativo recupero al di fuori del regime di transito, anche se tali situazioni sembrano «connesse» con un'operazione di transito. Questo tipo di obbligazione sorge ad esempio:

- in presenza di una dichiarazione doganale in base alla quale un'obbligazione è esigibile quando le merci sono importate o dopo la conclusione di un regime di transito (ad es. immissione in libera pratica); oppure
- in seguito all'introduzione illegale (ad es. contrabbando) di merci soggette a dazi all'importazione nel paese

- a) senza una dichiarazione di transito (mancata dichiarazione); oppure
- b) sotto la scorta di una dichiarazione di transito che copre merci in quantitativo superiore a quello dichiarato e non vincolate al regime di transito.

La situazione di cui alla lettera b) non ha solitamente alcuna conseguenza sull'appuramento del regime di transito in questione.

Se però una delle suddette situazioni «connesse al transito» avesse dato luogo ad un'obbligazione, l'autorità che ha individuato il problema dovrebbe comunicare all'autorità competente del paese di partenza ogni intervento da essa messo in atto. In tal modo si consente all'autorità competente del paese di partenza di individuare eventuali irregolarità relative alle merci che dovevano essere vincolate al regime di transito.

VIII.2.3. Estinzione di un'obbligazione

*Articolo 112,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 124,
paragrafo 1,
lettere g) e h), CDU*

*Articolo 103,
lettera c), AD*

L'estinzione di un'obbligazione ha luogo quando:

- la sottrazione delle merci al regime di transito o l'inosservanza delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime di transito o per l'utilizzo del regime di transito è dovuta alla distruzione totale o alla perdita irrimediabile delle merci (ossia sono diventate inutilizzabili), per una causa inerente alla loro stessa natura (ad es. normale evaporazione), per un caso fortuito o per causa di forza maggiore, o per ordine delle autorità doganali;
- l'inosservanza che ha portato al sorgere di tale obbligazione non ha avuto conseguenze significative sul corretto funzionamento del regime di transito e non costituiva un tentativo di frode. Tale disposizione lascia a ciascuna Parte contraente il compito di individuare le situazioni a cui essa è applicabile e pertanto di limitarne l'ambito di applicazione. La frode si riferisce a un atto che nel momento in cui è stato commesso era perseguibile penalmente o al tentativo di commettere tale atto;
- tutte le formalità necessarie per regolarizzare la posizione delle merci sono espletate a posteriori.

Le modalità di tale «regolarizzazione» dipendono dall'obbligo o dalla condizione in questione. L'articolo 103, lettera c), dell'AD precisa che uno dei casi di inosservanza si verifica quando la vigilanza doganale è stata successivamente ripristinata per merci che non sono coperte da una dichiarazione di transito, ma che in

precedenza erano in custodia temporanea o erano vincolate a un regime speciale insieme a merci formalmente vincolate a tale regime di transito ⁽⁸⁰⁾).

VIII.2.4. Identificazione dei debitori e dei fideiussori

VIII.2.4.1. Debitori

*Articolo 113,
appendice I,
convenzione*

A norma dell'appendice I, articolo 113, paragrafo 2, della convenzione (articolo 79, paragrafi 3 e 4, del CDU):

- in caso di inadempimento di uno degli obblighi riguardanti la sottrazione delle merci alla vigilanza doganale, il debitore è la persona che deve adempiere a tali obblighi.

*Articolo 79,
paragrafi 3 e 4, CDU*

A norma dell'appendice I, articolo 8, paragrafo 1, della convenzione (articolo 233 del CDU), il debitore deve essere il titolare del regime. Egli è totalmente e incondizionatamente responsabile dell'obbligazione. Per considerare il titolare del regime come debitore non occorre che sussista alcun fattore intenzionale. Tuttavia il debitore può essere anche, congiuntamente, il vettore o il destinatario delle merci (appendice I, articolo 8, paragrafo 2, della convenzione/articolo 233, paragrafo 3, del CDU). In ogni caso, l'identificazione del debitore dipenderà dall'obbligo specifico che non è stato rispettato e dalla formulazione della disposizione che ha creato l'obbligo.

Inoltre, chiunque abbia partecipato a tale sottrazione (complici) o abbia acquisito o detenuto le merci (destinatari o titolari) diventa debitore soltanto se sapeva, o è ragionevole presumere che sapesse, che si trattava di merci sottratte alla vigilanza doganale. Per attribuire quindi alle persone implicate lo status di debitore dell'obbligazione doganale deve sussistere un fattore intenzionale;

- in caso di inosservanza delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime, il debitore è la persona tenuta a rispettare le condizioni stabilite per il vincolo.

In tal caso il debitore sarà il titolare del regime, che è la persona tenuta a rispettare le condizioni per il vincolo delle merci ad un regime di transito, anche semplificato. Tuttavia, se il vincolo delle merci al regime implicava che un terzo dovesse rispettare le condizioni, anche quest'ultimo sarebbe considerato il debitore insieme al titolare del regime.

⁽⁸⁰⁾ Unicamente regime di transito unionale.

VIII.2.4.2. Azione nei confronti dei debitori

*Articolo 116,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

Le autorità competenti devono avviare l'azione di recupero non appena sono in grado di calcolare l'importo dell'obbligazione e di identificare il debitore (o i debitori).

Articolo 101 CDU

VIII.2.4.3. I diversi debitori e la loro responsabilità in solido

*Articolo 113,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

Se per la stessa obbligazione esistono più debitori, essi sono ritenuti responsabili in solido del suo pagamento. Ciò significa che l'autorità competente per il recupero dell'obbligazione può richiederne il pagamento all'uno o all'altro di essi e che il pagamento dell'intera obbligazione o di una quota da parte di uno dei debitori estingue l'obbligazione, o la quota versata, per tutti i debitori. Per i dettagli si applicano le norme delle Parti contraenti interessate ⁽⁸¹⁾.

Articolo 84 CDU

*Articolo 108,
paragrafo 3, CDU*

Articolo 91 AD

Stati membri:

le autorità doganali sospenderanno l'obbligo di pagare i dazi nel caso in cui sia stato individuato almeno un debitore e l'importo dell'obbligazione gli sia stato comunicato. La sospensione è limitata ad un anno ed è subordinata alla presentazione, da parte di un fideiussore, di una garanzia valida che copra l'intero importo dei dazi in causa (il blocco dell'importo di riferimento per l'operazione di transito interessata non è considerato una garanzia). Quando la persona è divenuta un debitore in conformità dell'articolo 79, paragrafo 3, lettera a), del CDU, tale sospensione non è applicata ove tale persona sia considerata un debitore a norma dell'articolo 79, paragrafo 3, lettera b) o c), del CDU e non le possa essere attribuita alcuna frode o manifesta negligenza.

⁽⁸¹⁾ Per il transito unionale, l'articolo 108, paragrafo 3, lettera c), CDU e l'articolo 91 AD definiscono i casi e le condizioni per la sospensione dell'obbligo del debitore di versare i dazi in quanto l'obbligazione doganale è sorta a norma dell'articolo 79 CDU e ci si trova in presenza di più debitori. Spetta alle altre Parti contraenti decidere se adottare disposizioni analoghe sull'obbligazione doganale che sorge nel loro territorio.

VIII.2.4.4. Notifica al debitore

*Articolo 116,
paragrafi 2 e 3,
appendice I,
convenzione*

L'importo del debito è comunicato al debitore che deve versarlo secondo le modalità della Parte contraente interessata, entro i termini prescritti.

*Articoli 102 e da
108 a 112 CDU*

In generale, la notifica è inviata quando può essere avviata l'azione di recupero ⁽⁸²⁾.

VIII.2.4.5. Azione nei confronti del fideiussore

VIII.2.4.5.1. Responsabilità del fideiussore e svincolo

*Articolo 117,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

La responsabilità in solido di un fideiussore per le obbligazioni che fanno capo al suo cliente, il titolare del regime, copre tutto il periodo in cui l'importo dell'obbligazione può divenire esigibile, a condizione che:

*Articolo 98,
paragrafo 1, CDU*

- il titolare del regime sia il debitore di un'obbligazione sorta durante un'operazione di transito coperta da una garanzia fornita dal fideiussore;
- l'obbligazione non sia ancora stata estinta, ad esempio perché è stata corrisposta, o possa ancora sorgere;
- l'importo dell'obbligazione esigibile non superi l'importo massimo indicato nella garanzia ⁽⁸³⁾;
- il fideiussore non sia stato liberato dai suoi obblighi a causa del fatto che l'autorità competente non ha inviato la notifica entro il termine prescritto.

*Articolo 117,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

Il fideiussore non può pertanto essere liberato dai suoi obblighi fino a quando può essere invocato il suo impegno conformemente a quanto precede.

Articolo 98 CDU

*Articolo 85,
paragrafo 3, AD*

⁽⁸²⁾ Per un'obbligazione doganale nell'Unione, questo corrisponde al momento in cui le autorità doganali «sono in grado di determinare l'importo dei dazi all'importazione o all'esportazione dovuti e di adottare una decisione a tal riguardo» (articolo 102, paragrafo 3, CDU).

⁽⁸³⁾ Il fideiussore è responsabile in solido del pagamento fino a concorrenza dell'importo massimo che può essere pari al 100 % / 50 % / 30 % dell'importo di riferimento. Per ulteriori informazioni cfr. parte III – Garanzie.

VIII.2.4.5.2. Limitazione della responsabilità del fideiussore

*Punto 2 atto
costitutivo della
garanzia*

Allegato C4,

*appendice II,
convenzione*

Allegato 32-03 AD

Nel caso di una garanzia globale, il fideiussore può limitare la propria responsabilità, qualora vi siano richieste successive di pagamento, all'importo massimo indicato. Tuttavia tale limitazione si applica soltanto ad operazioni di transito iniziate entro il 30° giorno a decorrere dalla prima richiesta di pagamento. In tal modo s'intende mantenere entro limiti accettabili il rischio finanziario del fideiussore, con la conseguenza, tuttavia, che per le operazioni che hanno inizio entro un mese dalla richiesta, la copertura della garanzia possa rivelarsi insufficiente.

Esempio:

l'atto costitutivo della garanzia indica un importo massimo pari a 50 000 EUR. Il fideiussore riceve una prima richiesta di pagamento pari a 40 000 EUR il 15 gennaio e versa l'importo.

Il fideiussore può limitare la sua responsabilità al saldo di 10 000 EUR per qualsiasi operazione di transito iniziata prima del 14 febbraio. La data d'inizio dell'operazione, prima o dopo il 15 gennaio, così come la data in cui ha ricevuto la richiesta di pagamento sono ininfluenti.

*Articolo 2,
appendice I,
convenzione*

Articolo 151 AE

Articolo 82 AD

Il fideiussore è tuttavia nuovamente responsabile del pagamento dell'importo fino a un massimo di 50 000 EUR, se una seconda richiesta di pagamento si riferisce ad un'operazione di transito iniziata il 14 febbraio o successivamente. Il fideiussore può comunque annullare in qualsiasi momento l'atto costitutivo della garanzia e l'annullamento prenderà effetto dal sedicesimo giorno successivo alla data alla quale è comunicato all'ufficio di garanzia.

VIII.2.4.5.3. Notifica al fideiussore

Se l'operazione non è stata appurata, il fideiussore deve esserne informato secondo le modalità seguenti:

*Articolo 117,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 85,
paragrafo 1, AD*

- dalle competenti autorità doganali del paese di partenza con l'invio del messaggio «Notifica al fideiussore» (IE023) o lettera equivalente entro nove mesi dalla data alla quale le merci avrebbero dovuto essere presentate all'ufficio di destinazione; e in seguito
- dalle autorità competenti per il recupero entro tre anni dalla data di accettazione della dichiarazione di transito, che lo informano che egli è o potrà essere tenuto al pagamento delle somme di cui risponde nei confronti dell'operazione di transito comune/unionale in questione.

*Articolo 117,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

La prima notifica ⁽⁸⁴⁾ deve precisare il numero e la data di accettazione della dichiarazione di transito, il nome dell'ufficio doganale di partenza, il nome del titolare del regime e il testo della notifica. Se invece del messaggio IE023 è inviata una lettera equivalente si consiglia di utilizzare la stessa struttura.

*Articolo 85,
paragrafo 2, AD*

La seconda notifica deve precisare il numero e la data di accettazione della dichiarazione di transito, il nome dell'ufficio doganale di partenza, il nome del titolare del regime e l'importo dell'obbligazione in questione.

*Articolo 10,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

Per facilitare le azioni nei suoi confronti, il fideiussore deve essere stabilito nella Parte contraente nella quale viene fornita la garanzia per una determinata operazione di transito comune ed eleggere un domicilio o designare un mandatario in ciascuna delle Parti contraenti interessate dalla medesima operazione.

*Articolo 82,
paragrafo 1, AD*

Qualora l'Unione sia una di tali Parti contraenti, il fideiussore deve eleggere un domicilio o designare un mandatario in ciascuno degli Stati membri. Dato che non sempre l'autorità competente per il recupero è quella del paese in cui la garanzia è stata costituita, essa non dispone necessariamente delle informazioni (nome e indirizzo) sul fideiussore o sul suo mandatario in quel determinato paese.

In tal caso occorre utilizzare il messaggio «Richiesta di informazioni sulle garanzie» (IE034), a cui rispondere con il messaggio «Risposta alla richiesta di informazioni sulle garanzie» (IE037) ⁽⁸⁵⁾.

Se l'ufficio di partenza ha inviato il messaggio «Richiesta di recupero» (IE150), questo può contenere le informazioni sul fideiussore e sul suo domicilio nel paese dell'autorità competente per il recupero.

*Articolo 117,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

Nota:

il fideiussore sarà liberato dai suoi obblighi qualora una delle notifiche non sia stata effettuata entro il termine prescritto.

*Articolo 85,
paragrafo 3, AD*

DOGANA

⁽⁸⁴⁾ Queste informazioni devono figurare nel messaggio «Notifica al fideiussore» (IE023).

⁽⁸⁵⁾ Oppure, nella procedura di continuità operativa, si dovrebbe utilizzare la lettera TC30 per la richiesta degli indirizzi (cfr. modello fornito nell'allegato 8.3).

Se il fideiussore non risponde alle notifiche inviate all'indirizzo eletto a domicilio, l'autorità competente per il recupero dovrebbe rivolgersi direttamente all'ufficio doganale di garanzia.

VIII.2.4.6. Calcolo dell'importo dell'obbligazione

Tale calcolo dipende dagli elementi seguenti:

- dai dazi e dalle altre imposte che costituiscono l'obbligazione — che a loro volta dipendono dal regime di transito in questione; e
- da altri fatti generatori di imposta da prendere in considerazione.

I dazi e/o le altre imposte varieranno a seconda del regime di transito utilizzato e delle condizioni che fanno sorgere l'obbligazione (il luogo in cui è sorta). Possono verificarsi le situazioni seguenti (non sono presi in considerazione i regimi preferenziali d'importazione).

Transito comune

Caso 1:

Operazione di transito comune relativa a merci in libera pratica in una Parte contraente ⁽⁸⁶⁾

Esempio 1A:

Procedura T2 combinata ad una spedizione intraunionale [Unione - Svizzera - Unione] ⁽⁸⁷⁾ (articolo 2, paragrafo 3, della convenzione):

- se i fatti che hanno fatto sorgere l'obbligazione si sono verificati nell'Unione: non è esigibile alcun dazio (perché si tratta di merci unionali), altre imposte potrebbero essere esigibili a seconda delle norme fiscali nazionali applicabili alle merci;
- se l'obbligazione è sorta in Svizzera: l'obbligazione doganale è recuperabile in Svizzera (dazi e altre imposte).

Esempio 1B:

Procedura T2 combinata ad esportazione [Unione - Norvegia]:

⁽⁸⁶⁾ Le merci sono considerate in libera pratica nella Parte contraente che inizia un'operazione di transito comune e quando arrivano in un'altra Parte contraente sono considerate merci T2 (ad esempio, merci unionali che circolano vincolate al regime di transito comune T2).

⁽⁸⁷⁾ Si tratta anche qui di un regime di transito unionale interno T2 del tipo indicato all'articolo 227, paragrafo 2, lettera a), CDU e all'articolo 293 AE.

- se i fatti che hanno fatto sorgere l'obbligazione si sono verificati nell'Unione: non è esigibile alcun dazio (perché si tratta di merci unionali — la posizione delle merci non varia), altre imposte potrebbero essere esigibili a seconda delle norme fiscali nazionali applicabili alle merci. La procedura di esportazione precedente e le relative misure devono essere invalidate;
- se l'obbligazione è sorta in Norvegia: l'obbligazione è recuperabile in Norvegia (dazi e altre imposte).

*articolo 148,
paragrafo 5, AD*

Esempio 1C:

Procedura T1 combinata all'esportazione di merci assoggettate ad alcune misure d'esportazione ⁽⁸⁸⁾ [Unione - Svizzera] (articolo 2, paragrafo 2, della convenzione)

Articolo 340 AE

- se i fatti che hanno fatto sorgere l'obbligazione si sono verificati nell'Unione: non è esigibile alcun dazio (perché si tratta di merci unionali), altre imposte potrebbero essere esigibili a seconda delle norme fiscali nazionali applicabili alle merci; La procedura di esportazione precedente e le relative misure devono essere invalidate;
- se l'obbligazione è sorta in Svizzera: l'obbligazione doganale è recuperabile in Svizzera (dazi e altre imposte).

Caso 2:

Operazione di transito comune relativa a merci originarie di paesi terzi o di altre Parti contraenti ⁽⁸⁹⁾

- i dazi e le altre imposte sono esigibili nel paese nel quale è sorta l'obbligazione.

Transito unionale e/o comune

*Articolo 226,
paragrafo 1, CDU*

Caso 1:

Operazione di transito unionale esterno T1 relativa a merci non unionali:

- i dazi (obbligazione doganale) e le altre imposte sono esigibili nello Stato membro in cui è sorta o si considera sorta l'obbligazione.

Articolo 227 CDU

Caso 2:

⁽⁸⁸⁾ Situazione di cui all'articolo 226, paragrafo 2, CDU e articolo 189 AD relativa a merci soggette ad alcune misure d'esportazione.

⁽⁸⁹⁾ Nell'ambito dell'Unione «merci non unionali» che circolano in regime comune di transito T1 (articolo 226, paragrafo 1, CDU).

Operazione di transito unionale interno T2

Si tratta di un'operazione di transito unionale interno T2 tra due località del territorio dell'Unione, attraverso un paese terzo che non è un paese di transito comune. Questo tipo di operazione non altera la posizione unionale delle merci e non sospende i dazi o le altre imposte per l'Unione o i suoi Stati membri:

- sebbene non sia esigibile alcun dazio nell'Unione, potrebbero essere dovute altre imposte a seconda delle norme fiscali nazionali applicabili alle merci.

Articolo 227 CDU

Caso 3:

*Articolo 1,
paragrafo 35, AD*

Operazione di transito unionale interno T2F

- non sono esigibili dazi (obbligazione doganale), ma sono dovute altre imposte nello Stato membro nel quale è sorta l'obbligazione.

Gli elementi d'imposizione da prendere in considerazione sono quelli relativi alle merci elencate nella dichiarazione di transito che vanno tassati alle aliquote in vigore nel momento e nel paese in cui è sorta l'obbligazione. Questi elementi sono calcolati utilizzando i dati indicati nella dichiarazione e ogni altra informazione fornita, ad esempio, dalle autorità interessate e dal titolare del regime, o in base ad altri documenti prodotti in un secondo tempo.

VIII.3. Recupero dell'obbligazione

Il presente capitolo riguarda gli aspetti seguenti:

- determinazione dell'autorità competente per il recupero;
- procedura di recupero; e
- determinazione a posteriori del luogo in cui è sorta un'obbligazione.

VIII.3.1. Analisi generale

La base giuridica che disciplina la competenza in materia di procedura di recupero si fonda sul principio secondo cui essa spetta all'autorità competente del paese di partenza, la quale ha il compito fondamentale di avviare la procedura, di reperire il paese competente o, se del caso, di accettare una richiesta di trasferimento della competenza.

VIII.3.2. Determinazione dell'autorità competente per il recupero

VIII.3.2.1. Autorità competente per il recupero

*Articolo 114,
paragrafo 3,
appendice I,
convenzione*

Per la corretta gestione del regime e per le relative conseguenze finanziarie è fondamentale determinare l'autorità competente per il recupero. L'autorità competente è quella del paese in cui è sorta o si ritiene sorta l'obbligazione doganale.

*Articolo 101,
paragrafo 1, CDU*

Tale autorità è competente per il recupero dell'obbligazione e delle altre imposte. Tuttavia, se la determinazione del luogo in cui è sorta l'obbligazione doganale è frutto di supposizione, — poiché l'autorità competente è di norma quella del paese di partenza — tale competenza vale solo in un primo tempo e può passare ad un'altra autorità se viene successivamente individuato il luogo effettivo in cui è sorta l'obbligazione doganale. In tal caso, per decidere le fasi successive occorre stabilire se sono coinvolte più Parti contraenti o soltanto Stati membri dell'UE (cfr. paragrafo VIII.3.3).

VIII.3.2.2. Luogo in cui sorge l'obbligazione doganale

Non esiste una norma specifica su come determinare il luogo in cui sorge l'obbligazione. Qualsiasi metodo (contabilità doganale, documenti presentati dal titolare del regime ecc.) può essere pertanto utilizzato, purché sia ritenuto soddisfacente dall'autorità del paese in questione.

VIII.3.2.2.1. Luogo in cui si verificano i fatti che fanno sorgere l'obbligazione doganale

*Articolo 114,
paragrafo 1,
lettera a),
appendice I,
convenzione*

Si tratta essenzialmente di determinare il luogo in cui si sono verificati i fatti che hanno fatto sorgere l'obbligazione.

*Articolo 87,
paragrafo 1,
secondo comma,
CDU*

A seconda del fatto che ha fatto sorgere l'obbligazione, il luogo in cui essa è sorta sarà quindi quello in cui le merci sono state sottratte al regime, quello in cui non è stato soddisfatto un obbligo o quello in cui non è stata rispettata una delle condizioni stabilite per il vincolo delle merci al regime.

*Articolo 114,
paragrafo 1,
lettera b),
appendice I,
convenzione*

*Articolo 87,
paragrafo 1,
terzo comma*

*Articolo 114,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 87,
paragrafo 1,
terzo comma, CDU*

Non è tuttavia sempre possibile individuare con esattezza il luogo. In tali casi, la normativa consente di considerare come luogo in cui è sorta l'obbligazione:

- il luogo in cui le autorità competenti constatano che le merci si trovano in una situazione che ha fatto sorgere l'obbligazione; oppure
- in ultima istanza, il paese da cui dipende l'ultimo ufficio di entrata a cui è stato presentato un messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) presso un ufficio doganale di transito oppure, in assenza di questo, il paese da cui dipende l'ufficio doganale di partenza.

VIII.3.2.2.2. Luogo in cui le autorità competenti constatano che le merci si trovano in una situazione che ha fatto sorgere l'obbligazione

*Articolo 114,
paragrafo 1,
lettera b),
appendice I,
convenzione*

*Articolo 87,
paragrafo 1,
terzo comma, CDU*

Questa constatazione implica che le autorità doganali devono conoscere la localizzazione delle merci. Se non è noto il luogo in cui si trovano le merci, la semplice constatazione che è sorta un'obbligazione doganale non è sufficiente per definire la competenza per il recupero. In tal modo si evita che più autorità possano giungere alla conclusione che una data obbligazione è sorta nell'ambito della loro giurisdizione.

VIII.3.2.2.3. Determinazione automatica del luogo

*Articolo 114,
paragrafo 2,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 87,
paragrafo 2, CDU*

Articolo 77 AD

La norma secondo la quale è l'autorità competente che determina il luogo in cui è sorta un'obbligazione si applica:

- entro sette mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle merci all'ufficio di destinazione, oppure
 - entro un mese dalla scadenza del termine prestabilito di 28 giorni (dall'avvio della procedura di ricerca) se il titolare del regime non ha fornito informazioni o se ha fornito informazioni insufficienti all'autorità competente del paese di partenza;
- se è risultato impossibile determinare il luogo effettivo in cui si sono verificati i fatti, nonché un luogo in cui le autorità competenti abbiano constatato che le merci si trovavano in una situazione tale da far sorgere l'obbligazione.

L'applicazione di questa norma dipende direttamente dai risultati della procedura di ricerca (o dalla loro assenza). Pur tuttavia, in ultima istanza, ma tenuto conto di quanto detto in precedenza sulla determinazione del luogo effettivo o della situazione delle merci, questo metodo si applicherà alla maggior parte dei casi.

Se entro il termine dei sette mesi non è stato individuato nessun altro luogo, si ritiene che l'obbligazione doganale sia sorta come indicato in appresso.

Nell'ambito del transito comune:

- nel paese da cui dipende l'ultimo ufficio doganale di entrata presso il quale è stato presentato un messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, nella procedura di continuità operativa, un avviso di passaggio TC10);
- oppure, in assenza del suddetto avviso, nel paese da cui dipende l'ufficio doganale di partenza.

Esempio:

– *Operazione di transito comune (che interessa anche un paese di transito comune)*

[Unione (Germania) - Svizzera - Unione (Francia)]

Situazione I

Se l'ultimo messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, nella procedura di continuità operativa, l'avviso di passaggio TC10) è stato presentato ad un ufficio doganale di transito all'entrata in Svizzera, la Svizzera diviene il luogo in cui si ritiene sorta l'obbligazione.

Situazione II

Se l'ultimo messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, nella procedura di continuità operativa, l'avviso di passaggio TC10) è stato presentato ad un ufficio doganale di transito all'entrata nell'Unione in Francia, la Francia diviene il luogo in cui si ritiene sorta l'obbligazione.

Situazione III

Se non è stato rinvenuto il messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, nella procedura di continuità operativa, un avviso di passaggio TC10), sarà la Germania ad essere considerata il luogo in cui è sorta l'obbligazione doganale, in quanto paese di partenza.

Nell'ambito del transito unionale:

- nel luogo in cui le merci sono state vincolate al regime (Stato membro di partenza);
- oppure nel luogo in cui le merci sono entrate nel territorio doganale dell'Unione vincolate al regime che era stato sospeso nel territorio del paese terzo.

Esempi:

– *Operazione di transito unionale senza passaggio in un paese terzo o in un paese di transito comune*

[Danimarca - Germania - Francia - Spagna]

Non è interessato nessun ufficio di transito. In quanto paese di partenza, la Danimarca sarà considerata il luogo in cui è sorta l'obbligazione doganale.

– *Operazione di transito unionale con passaggio attraverso uno o più paesi terzi che non sono paesi di transito comune e con la partecipazione di uffici di transito alla partenza dall'Unione e all'entrata in essa*

[Unione (Romania) - Ucraina - (Unione) ⁽⁹⁰⁾ Polonia]

Situazione I

Se un messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, in caso di procedura di continuità operativa, l'avviso di passaggio TC10) è stato presentato ad un ufficio di transito dal quale le merci sono entrate in Polonia vincolate al regime, la Polonia è considerata il luogo in cui è sorta l'obbligazione.

Situazione II

Se non è stato rinvenuto il messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, in caso di procedura di continuità operativa, alcun avviso di passaggio TC10), la Romania (paese di partenza) è considerata il luogo in cui è sorta l'obbligazione doganale.

*Articolo 5,
convenzione*

NB: se è stato presentato un messaggio «Notifica di attraversamento di frontiera» (IE118) (oppure, in caso di procedura di continuità operativa, l'avviso di passaggio TC10) ad un ufficio doganale di transito alla uscita dall'Unione (Grecia) ma non ne sono stati presentati all'entrata

⁽⁹⁰⁾ Si tratta anche qui di un regime di transito comune esterno del tipo di cui all'articolo 5 della convenzione.

in Turchia, si ritiene che non sia sorta alcuna obbligazione, poiché la sottrazione di merci non è avvenuta nell'ambito del regime di transito unionale, ma in un paese terzo nel cui territorio il regime (e la vigilanza doganale delle autorità competenti dei paesi interessati) è sospeso. Tale situazione può verificarsi in esito ad una procedura di ricerca (per ulteriori ragguagli sulla procedura di ricerca cfr. parte VII).

VIII.3.3 Procedura di recupero

<i>Articolo 114, appendice I, convenzione</i>	L'autorità competente del paese di partenza deve concludere la propria ricerca entro il termine prestabilito (cfr. parte VIII. 3.2.2.3).
<i>Articolo 87 CDU</i>	Stati membri:
<i>Articolo 77 AD</i>	l'obbligazione doganale deve essere contabilizzata entro un termine di 14 giorni dalla scadenza del termine di sette mesi per l'arrivo delle merci a destinazione.
<i>Articolo 105 CDU</i>	

VIII.3.3.1. Messaggi di scambio di informazioni

In qualsiasi momento durante la procedura di ricerca e di recupero è possibile inviare i messaggi «Informazioni sulla ricerca e sul recupero» (IE144) e «Richiesta di informazioni sulla ricerca e sul recupero» (IE145) per scambiare informazioni supplementari o per chiedere ragguagli su un determinato movimento.

Questo scambio di informazioni può essere avviato sia dall'ufficio doganale di partenza che da quello di destinazione; non occorre ottenere risposta (messaggi complementari) per continuare la procedura.

Il messaggio IE144 è usato dall'ufficio doganale di partenza; il messaggio IE145 è usato dall'ufficio doganale di destinazione. Se è necessario accludere ulteriori documenti cartacei, questi possono essere inviati con altri mezzi (fax, posta elettronica, posta ecc.) direttamente alla persona indicata nei messaggi, specificando chiaramente l'MRN del movimento cui si riferiscono e, se inviati su supporto cartaceo, accompagnati dal formulario TC20 *bis* (il cui modello figura nell'allegato VII.8.4).

VIII.3.3.2. Scambio di informazioni e cooperazione nell'ambito del recupero

*Articolo 13 bis,
convenzione*

*Appendice IV,
convenzione*

*Direttiva
2010/24/UE del
Consiglio*

*Articolo 118,
primo comma,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 165,
paragrafo 2, AE*

*Articolo 118,
secondo comma,
appendice I,
convenzione*

Articolo 165 AE

Tranne nei casi in cui sia possibile determinare immediatamente e con certezza il luogo effettivo in cui si sono verificati gli eventi che hanno fatto sorgere l'obbligazione doganale (sottrazione di merci, inosservanza di una condizione), l'autorità competente è determinata sulla base di ipotesi.

I paesi devono collaborare tra di loro, non soltanto durante la fase vera e propria del recupero, ma anche in quella precedente, quando occorre determinare l'autorità competente per tale compito. Ciò presuppone l'efficace applicazione sia delle norme in base alle quali il titolare del regime è informato che il regime non si è concluso, sia delle norme che disciplinano la procedura di ricerca (cfr. parte VII).

L'assistenza reciproca deve peraltro proseguire anche una volta determinata l'autorità competente per il recupero. Quest'ultima deve informare l'ufficio doganale di partenza e l'ufficio doganale di garanzia delle misure adottate per recuperare l'obbligazione, utilizzando il messaggio «Notifica dell'esecuzione del recupero» (IE152). Per soddisfare tale condizione, l'autorità deve comunicare ogni azione giuridica da essa intrapresa che può incidere sul recupero (procedimenti, esecuzione, pagamenti).

L'elenco delle autorità competenti per il recupero in ogni paese figura nel sito Europa, accessibile dalla homepage dell'EUD (Elenco degli Uffici Doganali)

(https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/rd/rd_home.jsp?Screen=0&Lang=it) per i movimenti NCTS e nell'allegato VIII.8.1 per i movimenti avviati nell'ambito della procedura di continuità operativa.

Questi scambi di informazioni sono ancora più importanti quando l'autorità competente per il recupero non è l'autorità del paese di partenza competente per l'avvio e il controllo della procedura di ricerca. Se sono interessate più autorità, è importante che quella incaricata di avviare la procedura di ricerca possa accertarsi che ogni risultato ottenuto sia preso effettivamente in considerazione all'atto di determinare l'autorità competente per il recupero. Procedendo in questo modo si eviterà di avviare più azioni di recupero per la stessa obbligazione, di registrare ritardi nella notifica al debitore e al fideiussore e, quindi, di sprecare risorse. Questo procedimento si applica anche se l'autorità di un paese di destinazione o di un paese di passaggio ritiene, anche prima del ricevimento di un avviso di ricerca o

a prescindere da esso, di essere in possesso di informazioni (prove di fatti che sono all'origine di un'obbligazione o merci individuate in una situazione che dà luogo ad un'obbligazione doganale) che indicano tale paese come competente per il recupero.

VIII.3.3.3. Richiesta di recupero lanciata dall'autorità competente di partenza

Per determinare senza equivoci l'autorità competente per il recupero, l'autorità competente del paese di partenza deve avviare la procedura di ricerca a meno di non poter stabilire che nessun altro paese è coinvolto nell'operazione di transito.

*Articolo 50,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 311,
paragrafo 1, AE*

*Articolo 114,
appendice I,
convenzione*

Articolo 77 AD

Qualora la prova del luogo in cui è sorta l'obbligazione doganale sia portata a conoscenza, con qualsiasi mezzo, delle autorità doganali del paese di partenza prima della scadenza del termine per l'avvio della procedura di recupero alla partenza e tale luogo risulti situarsi in un altro Stato membro o altra Parte contraente, occorre inviare senza indugio il messaggio «Richiesta di recupero» (IE150) all'autorità di tale Stato o Parte contraente per chiederle che assuma la competenza per il recupero (cfr. anche paragrafo VIII.3.2.2.3). Le autorità competenti del paese di destinazione hanno la facoltà di accettare o rifiutare la richiesta (cfr. paragrafo VIII.3.3.5).

VIII.3.3.4. Richiesta di recupero lanciata da un'altra autorità competente

L'autorità di un paese partecipante ad un'operazione di transito che rilevi una situazione tale da determinare inequivocabilmente, nell'ambito del regime, l'insorgenza di un'obbligazione nel proprio paese (ad esempio, sottrazione di merci durante il trasporto, inosservanza di una condizione) deve chiedere all'autorità competente del paese di partenza il trasferimento della competenza per avviare la procedura di recupero.

La semplice constatazione che le merci sono «scomparse» durante il trasporto o non sono giunte a destinazione — senza che sia stato possibile risalire al luogo della sottrazione, né ritrovare le merci mancanti — non è sufficiente per attribuire all'autorità del paese che ha fatto tale constatazione la competenza per il recupero. In questo caso, l'autorità competente del paese che ha constatato il fatto deve rivolgersi all'autorità competente del paese di partenza inviando uno dei messaggi seguenti:

- messaggio «Esito della ricerca» (IE143) con il codice risposta 4 (Richiesta di recupero a destinazione), se ha comunicato la propria competenza nell'ambito della procedura di ricerca; oppure
- messaggio «Richiesta di recupero» (IE150), chiedendo che le sia trasferita la competenza, se ha rinvenuto merci in una situazione che dà luogo ad un'obbligazione doganale nel proprio paese. Il messaggio IE150 può essere inviato da qualsiasi ufficio che ritiene di essere competente per il recupero in qualsiasi momento della procedura (dopo lo svincolo delle merci per il transito e finché il movimento si trova nella fase «Procedura di recupero in corso»).

*Procedura di
continuità
operativa*

Nella procedura di continuità operativa, l'autorità di un paese partecipante ad un'operazione di transito che scopra una situazione che fa sorgere un'obbligazione nel proprio paese deve informare l'autorità del paese di partenza, inviandole un messaggio «Nota informativa» (TC24) conforme al modello figurante nell'allegato VIII.8.2, del fatto che ritiene di essere competente per il recupero. L'informazione deve pervenire all'autorità competente del paese di partenza prima della scadenza del termine. A sua volta, tale autorità deve confermare la ricezione della comunicazione senza indugio e indicare se l'autorità richiedente è competente per il recupero compilando e rinviando il formulario TC24.

VIII.3.3.5. Accettazione del recupero da parte dell'autorità interpellata

*Articolo 115,
appendice I,
convenzione*

*Articolo 87,
paragrafo 4, CDU*

Articolo 311 AE

L'autorità competente cui è richiesto di farsi carico del recupero o di trasferire la competenza in materia di recupero deve rispondere a tale richiesta inviando il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151) rispondendo affermativamente o negativamente alla richiesta di trasferimento della competenza (se non è pervenuto il messaggio IE118 o IE006). In caso di risposta negativa, la competenza resta al paese di partenza. In caso di risposta affermativa la competenza passa al paese che accetta la richiesta, il quale dovrebbe avviare la procedura di recupero. Il paese di partenza dovrebbe informare al riguardo il titolare del regime.

Il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151) deve essere inviato entro 28 giorni.

Se l'importo dell'obbligazione doganale è inferiore a 10 000 EUR, anche se l'ufficio doganale competente per il recupero non è l'ufficio doganale di partenza (cioè è l'ufficio doganale di destinazione o di transito), tale ufficio doganale dovrebbe prima inviare il messaggio IE150 all'ufficio doganale di partenza, che risponde sempre

affermativamente con il messaggio IE151. L'ufficio doganale competente per il recupero inserisce nel messaggio IE150 il riferimento all'articolo 87, paragrafo 4, del codice ⁽⁹¹⁾. La competenza non può essere modificata dall'ufficio doganale di partenza, che tuttavia deve essere informato per sorvegliare adeguatamente l'intera procedura di recupero.

Nota:

Operazioni di transito comune (esempio: Italia - Svizzera - Germania)

Se un messaggio «Notifica dell'attraversamento di frontiera» (IE118) risulta presentato ad un ufficio di transito all'entrata in un'altra Parte contraente (in Svizzera, e non è stato presentato alcun messaggio IE118 all'entrata in Germania), l'autorità di detta Parte contraente dovrebbe accettare la richiesta di recupero e inviare il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151), rispondendo affermativamente e senza indugio alla richiesta di trasferimento della competenza (al massimo entro 28 giorni). Il paese che accetta la competenza avvia quindi la procedura di recupero.

Operazioni di transito unionale tra due punti del territorio doganale dell'Unione attraverso un paese terzo [esempio: Unione (Polonia) - Ucraina - Unione (Romania)].

Se un messaggio «Notifica dell'attraversamento di frontiera» (IE118) risulta presentato ad un ufficio di transito in un altro Stato membro (Romania) e l'autorità competente del paese di partenza stabilisce che il suddetto Stato membro è competente per il recupero, l'autorità che riceve il messaggio «Richiesta di recupero» (IE150) deve accettare la richiesta di recupero e inviare il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151), accettando senza indugio il trasferimento della competenza (al massimo entro 28 giorni). Lo Stato membro che accetta la competenza avvierà quindi la procedura di recupero.

Operazioni di transito unionale tra due punti del territorio doganale dell'Unione

(esempio: Lituania - Francia)

L'autorità doganale del paese di destinazione che ha stabilito il sorgere di un'obbligazione doganale inferiore a 10 000 EUR invia all'autorità doganale di partenza il messaggio «Richiesta di recupero» (IE150) con riferimento all'articolo 87, paragrafo 4, del codice, chiedendo che le sia trasferita la competenza. L'autorità che riceve il messaggio deve accettare la richiesta di recupero e inviare il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151), rispondendo affermativamente e

⁽⁹¹⁾ Unicamente regime di transito unionale.

senza indugio alla richiesta di trasferimento della competenza (al massimo entro 28 giorni). Lo Stato membro che accetta la competenza avvierà quindi la procedura di recupero.

DOGANA

Richiesta di recupero senza risposta

Se l'autorità competente di destinazione interpellata non risponde inviando il messaggio «Esito della ricerca» (IE143) né facendosi carico del recupero inviando il messaggio «Notifica di accettazione del recupero» (IE151) entro il termine prestabilito (al massimo 28 giorni), è opportuno informare i funzionari locali di collegamento nel settore del transito del paese interpellato (per gli indirizzi cfr. la rete Transito nel sito Europa), apportando le prove necessarie, affinché adottino le opportune misure per far assumere all'autorità interpellata la competenza che le spetta. Se ciò non sortisce l'effetto dovuto, è opportuno informare e sollecitare l'intervento dell'ufficio tecnico nazionale e del coordinatore nazionale del transito del paese di partenza. In ogni caso, l'autorità competente del paese di partenza si deve assicurare che la competenza sia accettata prima di revocare le proprie misure di recupero.

La stessa procedura si applica se l'autorità competente per il recupero è situata in un paese di transito (cioè se il messaggio «Notifica dell'attraversamento di frontiera» (IE118) è stato inviato all'ufficio doganale di partenza, ma le merci non sono state consegnate al luogo di destinazione).

Va ricordato che sussiste l'obbligo giuridico di rispondere ai suddetti messaggi.

VIII.3.3.6. Comunicazione dell'avvio della procedura di recupero

Una volta determinata la competenza per il recupero, mediante lo scambio dei messaggi «Richiesta di recupero» (IE150) e «Notifica di accettazione del recupero» (IE151), l'autorità del paese di partenza deve inviare il messaggio «Comunicazione di recupero» (IE063) a tutti gli uffici che hanno ricevuto un messaggio IE001, IE003, IE050 o IE115 in relazione al movimento in causa, informandoli di non attendere più l'arrivo di un movimento con l'MRN ivi indicato. Con questa comunicazione gli uffici interessati sono informati del fatto che il movimento non arriverà perché vi è una «Procedura di recupero in corso» ed è impossibile utilizzare i messaggi «Avviso di arrivo» (IE006), «Risultati del controllo» (IE018), «Richiesta di recupero» (IE150) e «Notifica di accettazione del recupero» (IE151). Fino alla conclusione del recupero è invece possibile continuare a scambiare informazioni mediante i messaggi IE144 ed IE145 (cfr. paragrafo VIII.3.3.1).

Occorre inviare una notifica ad entrambi i soggetti interessati seguenti:

- al titolare del regime, mediante il messaggio «Notifica di recupero» (IE035) o lettera equivalente;
- e
- al fideiussore, mediante il messaggio «Notifica al fideiussore» (IE023) o lettera equivalente (per ulteriori dettagli cfr. paragrafo VIII.2.4.5.3).

Il messaggio «Notifica di recupero» (IE035) al titolare del regime deve recare il numero e la data di accettazione della dichiarazione di transito, il nome dell'ufficio doganale di partenza, il nome del titolare del regime, l'importo e la valuta dell'obbligazione di cui si chiede il pagamento.

Nel contempo, l'autorità competente del paese di partenza, sulla scorta delle proprie constatazioni o in risposta ai messaggi «Esito della ricerca» (IE143), con codice 4, o «Richiesta di recupero» (IE150), oppure disponendo di informazioni sufficienti, deve trasferire la competenza per il recupero ad un altro Stato membro o ad un'altra Parte contraente, oppure assumerla per sé.

Alla fine della procedura (quando tutti i dazi e le imposte sono stati riscossi), l'autorità competente per il recupero (se non è quella del paese di partenza) deve informare l'autorità competente del paese di partenza in merito al recupero dell'obbligazione inviando il messaggio «Notifica dell'esecuzione del recupero» (IE152). L'autorità competente del paese di partenza inoltra o invia il messaggio IE152 a tutti gli uffici coinvolti nel movimento (tranne a quello che lo ha inviato).

VIII.3.4. Determinazione a posteriori del luogo in cui è sorta un'obbligazione

*Articolo 114,
paragrafo 1,
appendice I,
convenzione*

La procedura che permette di identificare automaticamente l'autorità competente può dare risultati provvisori, ma non rimette in discussione la regolarità delle azioni di recupero dell'obbligazione già avviate.

Articolo 87 CDU

VIII.3.4.1. Nuovi elementi di prova dopo l'avvio della procedura di recupero

Talvolta il luogo è determinato soltanto dopo un certo tempo, quando emerge che un'altra autorità doganale avrebbe dovuto essere competente per il recupero.

*Articolo 115,
appendice I,
convenzione*

È possibile avvalersi di ogni mezzo per fornire all'autorità, inizialmente indicata come quella competente, la prova del luogo in cui è effettivamente sorta l'obbligazione.

*Articoli 311 e 167,
paragrafo 1, AE*

Se la prova viene fornita ed è già avvenuto lo scambio dei messaggi «Richiesta di recupero» (IE150) e «Notifica di accettazione del recupero» (IE151) per trasferire la competenza per il recupero, l'autorità inizialmente competente rimane tale all'interno dell'NCTS (non è possibile cancellare il messaggio IE151) e registra i dati del caso nel proprio NCTS affinché ne resti traccia. A tal fine possono essere utilizzati i messaggi «Informazioni sulla ricerca e sul recupero» (IE144) e «Richiesta di informazioni sulla ricerca e sul recupero» (IE145).

L'autorità determinata inizialmente deve fornire immediatamente alla nuova autorità che si presume sia competente una nota informativa TC25 conforme al modello figurante nell'allegato VIII.8.2, con tutti i documenti pertinenti, inclusa una copia delle prove presentate. La nuova autorità deve accusare ricevimento della nota e comunicare entro tre mesi dal suo invio se accetta o no la competenza per il recupero, rinviando il TC25 opportunamente compilato all'autorità inizialmente determinata per il recupero. Se non viene ricevuta risposta entro tale periodo, l'autorità inizialmente indicata come responsabile deve proseguire l'azione di recupero.

Dopo aver riscosso l'obbligazione, il nuovo ufficio comunica all'autorità inizialmente competente la conclusione della procedura di recupero, in modo che quest'ultima possa inviare il messaggio «Notifica dell'esecuzione del recupero» (IE152) all'ufficio doganale di partenza, che lo trasmetterà a tutti gli altri uffici interessati per chiudere il movimento in tutti i sistemi informatici.

VIII.3.4.2. Nuova autorità competente e nuove misure di recupero

*Articolo 115,
appendice I,
convenzione*

Se la nuova autorità accetta il trasferimento della competenza, deve avviare le proprie azioni di recupero dell'obbligazione.

*Articoli 311 e 167,
paragrafi 1 e 3, AE*

Se la nuova autorità assume la competenza, deve immediatamente informarne l'autorità inizialmente competente (anche dopo la scadenza del summenzionato termine di tre mesi), che sospenderà le proprie

azioni di recupero se non erano ancora giunte alla riscossione degli importi dovuti. A tal fine possono essere utilizzati i messaggi «Informazioni sulla ricerca e sul recupero» (IE144) e «Richiesta di informazioni sulla ricerca e sul recupero» (IE145).

Se l'autorità inizialmente competente e la nuova autorità appartengono a due Stati membri dell'UE, la nuova azione di recupero riguarderà soltanto il recupero delle altre imposte (perché sono interessati due diversi territori fiscali), dato che non ci sono obbligazioni doganali da recuperare in quanto entrambi gli Stati fanno parte dello stesso territorio doganale.

D'altro canto, se le autorità e i luoghi interessati appartengono a due diverse Parti contraenti, devono essere recuperati sia i dazi (in quanto sono interessati territori doganali diversi), sia le altre imposte (in quanto sono interessati territori fiscali diversi).

VIII.3.4.3. Conseguenze del recupero iniziale

*Articolo 118,
appendice I,
convenzione*

Articolo 165 AE

Dopo che la nuova autorità competente ha completato la procedura di recupero e inviato il messaggio «Notifica dell'esecuzione del recupero» (IE152) l'autorità inizialmente competente procede come segue:

- annulla l'azione di recupero avviata ma non completata (e quindi sospesa); oppure
- restituisce al debitore (o al fideiussore) gli importi già recuperati.

Nota:

se le autorità e i luoghi interessati appartengono alla stessa Parte contraente sono restituite solo le imposte rimosse ma non i dazi.

VIII.3.4.4. Conseguenze del recupero

VIII.3.4.4.1. Comunicazione agli uffici doganali di partenza e garanzia dell'avvenuto recupero o appuramento

*Articolo 118,
appendice I,
convenzione*

Articolo 165 AE

L'autorità competente per il recupero deve comunicare all'ufficio doganale di partenza l'avvenuta riscossione dei dazi e delle altre imposte inviando il messaggio «Notifica dell'esecuzione del recupero» (IE152), affinché esso possa poi inoltrarlo a tutti gli uffici interessati dal movimento. L'invio del messaggio IE152 da parte dell'ufficio doganale di partenza appura il movimento nel sistema.

L'ufficio doganale di partenza informa, inoltre, l'ufficio doganale di garanzia, tramite il messaggio «Credito importo di riferimento» (IE209) e, se non è stato ancora fatto, il titolare del regime, inviandogli i messaggi «Notifica di recupero» (IE035) e «Notifica di chiusura» (IE045).

VIII.3.4.4.2. Comunicazione al fideiussore dell'avvenuto recupero o appuramento

*Articolo 117,
paragrafo 4,
appendice I,
convenzione*

Se il fideiussore è stato informato del fatto che uno dei movimenti di un suo cliente non è stato appurato, l'autorità competente per il recupero deve successivamente comunicargli, mediante il messaggio «Notifica di chiusura» (IE045) o lettera equivalente, se l'obbligazione è stata recuperata (dal debitore) o se il regime è stato appurato.

Articolo 85 AD

VIII.4. Situazioni specifiche (promemoria)

VIII.5. Eccezioni (promemoria)

VIII.6. Istruzioni nazionali specifiche (riservato)

VIII.7. Sezione riservata alla dogana

VIII.8. Allegati

VIII.8.1. Elenco delle autorità competenti per il recupero nella procedura di continuità operativa

Per l'ultima versione di questo elenco, cliccare sul link seguente:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VIII.8.2. Nota informativa TC24 e nota relativa al recupero TC25

TC24 TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE NOTA INFORMATIVA DETERMINAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE PER IL RECUPERO a norma degli articoli 311 e 167 AE/dell'articolo 115, appendice I, convenzione	
1. Autorità richiedente Nome e indirizzo completo: N. di riferimento: Fax: E-mail:	2. Autorità interpellata Nome e indirizzo completo:
3. Dichiarazione di transito N. Ufficio di partenza: Data: La procedura di ricerca è stata avviata: ☐ Sì Data: Riferimento: ☐ No	
4a. Richiesta ☐ Con la presente nota l'autorità richiedente del paese di partenza notifica che l'autorità interpellata sarà competente per il recupero dell'obbligazione in relazione all'operazione di transito summenzionata. Si tiene conto degli elementi seguenti: Si allegano i documenti seguenti: Informazioni sul fideiussore:	

4b. Richiesta

☐ Con la presente nota l'autorità richiedente di un paese diverso dal paese di partenza notifica che sarà competente per il recupero dell'obbligazione in relazione all'operazione di transito summenzionata. Si tiene conto degli elementi seguenti:

.....
.....

Si allegano i documenti seguenti:

.....
.....

5. Per l'autorità richiedente

Luogo:

Data:

Firma:

Timbro

6a. Ricevuta e risposta alla richiesta della casella 4a (da rinviare all'autorità richiedente)

☐ ☐ L'autorità interpellata di un paese diverso dal paese di partenza accusa ricevimento della comunicazione e:

☐ ☐ conferma di essere competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata

☐ ☐ notifica che non è competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata Si tiene conto degli elementi seguenti:

.....
.....

6b. Ricevuta e risposta alla richiesta della casella 4b (da rinviare all'autorità richiedente)

☐ ☐ L'autorità interpellata del paese di partenza accusa ricevimento della comunicazione e:

☐ ☐ conferma che l'autorità richiedente è competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata.

☐ ☐ notifica che l'autorità richiedente non è competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata. Si tiene conto degli elementi seguenti:

.....
.....

Informazioni sul fideiussore:

7. Per l'autorità interpellata

Luogo:

Data:

Firma:

Timbro

TC25 TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE NOTA RELATIVA AL RECUPERO DETERMINAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE PER IL RECUPERO ☐ a norma degli articoli 311 e 167 AE/dell'articolo 115, appendice I, convenzione	
1. Autorità richiedente Nome e indirizzo completo: N. di riferimento: Fax: E-mail:	2. Autorità interpellata Nome e indirizzo completo:
3. Dichiarazione di transito N. Ufficio di partenza: Data: La procedura di ricerca è stata avviata: ☐ Sì Data: Riferimento: ☐ No	
4. Richiesta Con la presente nota l'autorità richiedente notifica che l'autorità interpellata sarà competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata. Si tiene conto degli elementi seguenti: Si allegano i documenti seguenti:	
5. Informazioni sul fideiussore: 	
6. Per l'autorità richiedente Luogo: Data: Firma: Timbro	

7. Ricevuta (da rinviare all'autorità richiedente)

L'autorità interpellata accusa ricevimento della comunicazione e notifica che

☐ ☐ è competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata.

☐ ☐ non è competente per il recupero dell'obbligazione doganale in relazione all'operazione di transito summenzionata. Si tiene conto degli elementi seguenti:

.....
.....

8. Per l'autorità interpellata

Luogo:

Data:

Firma:

Timbro

VIII.8.3 Richiesta di indirizzo/i TC30

TC30	
Garanzia di transito comune/unionale: richiesta di indirizzo/i	
1. Autorità richiedente Nome e indirizzo completo:	2. Autorità interpellata Nome e indirizzo completo
3. ☐ Certificato di garanzia globale n. ☐ Certificato di garanzia isolata n. Nome e indirizzo del titolare del regime 	
4. Si prega di compilare le voci seguenti e di rinviare il formulario. a) Nome e indirizzo del fideiussore: b) Nome e indirizzo del corrispondente del fideiussore in (paese dell'ufficio che richiede l'informazione) c) (Eventuali) Riferimenti da indicare nelle comunicazioni al corrispondente del fideiussore	
5. Per l'autorità richiedente Luogo: Data: Firma: Timbro	6. Per l'autorità interpellata Luogo: Data: Firma: Timbro

PARTE IX — REGIME TIR (APPLICABILE NELL'UNIONE)

La parte IX verte sulla circolazione delle merci accompagnate dal carnet TIR.

Il paragrafo IX.2 concerne l'autorizzazione dell'associazione garante e del titolare del carnet TIR.

Il paragrafo IX.3 descrive il sistema di garanzia TIR nell'ambito della sua applicazione nell'Unione.

Il paragrafo IX.4 descrive le formalità da espletare presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata e il trattamento delle divergenze.

Il paragrafo IX.5 descrive le azioni da intraprendere presso l'ufficio doganale di destinazione o di uscita, imprevisti, irregolarità e l'appuramento dell'operazione TIR.

Il paragrafo IX.6 descrive le procedure di ricerca e di recupero.

Il paragrafo IX.7 descrive lo status di destinatario autorizzato.

Il paragrafo IX.8 contiene gli allegati della parte IX.

IX.1. TIR (Transport Internationaux Routiers)

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- contesto e legislazione (paragrafo IX.1.1);
- i principi del regime TIR (paragrafo IX.1.2).

IX.1.1. Contesto e legislazione

*Articolo 226,
paragrafo 3,
lettera b), e
articolo 227,
paragrafo 2,
lettera b), CDU*

Lo strumento legislativo principale che disciplina il regime TIR è la convenzione doganale relativa al trasporto internazionale delle merci coperte con libretto TIR (convenzione TIR del 1975), elaborata sotto gli auspici della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE). La convenzione TIR è stata approvata in nome dell'Unione europea con il regolamento (CEE) n. 2112/78 del Consiglio, del 25 luglio 1978, ed è entrata in vigore nell'Unione il 20 giugno 1983. Una versione consolidata della convenzione TIR è stata pubblicata come allegato della decisione 2009/477/CE del Consiglio del 28 maggio 2009. La convenzione è aggiornata con regolarità e la

Commissione ne pubblica le modifiche nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, indicando la data della loro entrata in vigore.

Le norme interne dell'Unione sulla circolazione delle merci nell'Unione accompagnate dal carnet TIR sono descritte nel CDU, nel relativo atto d'esecuzione (articoli 163-164, 167-168, 274-282) e atto delegato (articoli 184, 186-187).

Al 17 luglio 2020 la convenzione TIR contava 76 Parti contraenti, tra le quali l'Unione europea e i suoi 27 Stati membri. È tuttavia possibile effettuare operazioni TIR esclusivamente nei paesi che hanno associazioni garanti autorizzate (63 paesi al 23 gennaio 2020).

Ai sensi della legislazione dell'Unione, il regime TIR può essere utilizzato nell'Unione esclusivamente per movimenti di transito che hanno origine o si concludono all'esterno del territorio doganale unionale, oppure effettuati tra due località del territorio doganale unionale passando per il territorio di un paese terzo.

IX.1.2. I principi del regime TIR

Il regime TIR si basa su cinque pilastri principali:

- le merci circolano in veicoli approvati muniti di targa TIR o container muniti di sigillo doganale;
- durante il trasporto TIR, i dazi e le tasse sono sospesi e coperti da una serie di garanzie riconosciute a livello internazionale. L'associazione garante nazionale di ciascuna Parte contraente assicura il pagamento dell'importo garantito dell'obbligazione doganale e delle altre imposizioni che possono divenire esigibili in caso di irregolarità nel paese in questione nel corso di un'operazione di TIR. Sebbene la soglia massima della garanzia sia a discrezione di ciascuna Parte contraente, è consigliabile fissare a 100 000 EUR (per l'Unione 100 000 EUR o l'equivalente in valuta nazionale) l'importo massimo esigibile da ciascuna associazione nazionale in caso di irregolarità;
- il carnet TIR è una dichiarazione doganale per il trasporto di merci e costituisce la prova dell'esistenza della garanzia. I carnet TIR sono distribuiti alle associazioni garanti nazionali dall'organizzazione internazionale autorizzata dal comitato amministrativo TIR (attualmente l'Unione internazionale dei trasporti stradali - IRU). Il carnet TIR è utilizzabile per un solo trasporto TIR. È utilizzato già nel paese di partenza e consente di

effettuare controlli doganali nelle Parti contraenti di partenza, transito e destinazione;

- le misure di controllo doganale adottate nel paese di partenza sono riconosciute dai paesi di transito e di destinazione. Di conseguenza, le merci vincolate al regime TIR e trasportate in veicoli o container sigillati non saranno, di norma, esaminate dagli uffici doganali dei paesi di transito;
- ai fini del controllo dell'accesso al regime TIR, le associazioni nazionali che intendono rilasciare carnet TIR e le persone che desiderano utilizzarli devono soddisfare condizioni e requisiti minimi e devono essere autorizzate dalle autorità competenti (in genere le dogane) del paese in cui sono stabilite.

IX.2. Autorizzazioni

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- autorizzazione delle associazioni garanti (paragrafo IX.2.1);
- autorizzazione dei titolari di carnet TIR (paragrafo IX.2.2).

IX.2.1. Autorizzazione delle associazioni garanti

Articolo 228 CDU

*Articolo 6,
paragrafo 1 e
allegato 9, parte I,
convenzione TIR*

Ai fini della convenzione TIR, l'Unione europea è considerata un unico territorio. Una delle condizioni necessarie per poter usufruire del regime TIR è che ogni paese o territorio sia coperto da un sistema di garanzia internazionale, il che comporta l'autorizzazione delle associazioni garanti nazionali in conformità della convenzione TIR.

La convenzione TIR stabilisce le condizioni e i requisiti minimi che le associazioni garanti devono rispettare per essere autorizzate a rilasciare i carnet TIR.

IX.2.1.1. Procedura di autorizzazione

*Allegato 9, parte I,
paragrafo 1,
convenzione TIR*

L'autorizzazione comporta due aspetti distinti: le condizioni di base per il rilascio dell'autorizzazione e l'istituzione di un accordo scritto o di qualsiasi altro strumento giuridico tra l'associazione garante e le autorità doganali.

IX.2.1.2. Condizioni di rilascio dell'autorizzazione

*Allegato 9, parte I,
paragrafo 1,
lettere da a) a d),
convenzione TIR*

Le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione investono una serie di questioni tecniche e oggettive, tra cui la dimostrazione del possesso di esperienza e competenze, di una solida situazione finanziaria e dell'adempimento degli obblighi previsti dalla convenzione. Si tratta di condizioni, in linea generale, molto simili a quelle applicate nell'ambito dei regimi di transito comune/unionale per quanto concerne l'autorizzazione ad utilizzare una garanzia globale (cfr. parte III per maggiori informazioni sulle garanzie).

IX.2.1.3. Accordo scritto

*Allegato 9,
parte I,
paragrafo 1,
lettera e),
convenzione
TIR*

L'accordo scritto o altro strumento giuridico contiene l'impegno dell'associazione garante a conformarsi ad una serie di obblighi.

Per garantire un elevato livello di armonizzazione, l'allegato IX.8.7 riporta un modello di accordo scritto, contenente condizioni e requisiti minimi, che può essere applicato tra le autorità doganali dell'Unione e le rispettive associazioni garanti nazionali.

IX.2.1.4. Controllo dell'autorizzazione

Ai fini di una corretta amministrazione, occorre controllare regolarmente l'autorizzazione per verificare se l'associazione garante continua a poterne beneficiare e se le condizioni e i requisiti minimi per il suo rilascio continuano ad essere idonei e necessari, tenuto conto dell'eventuale mutata situazione dell'associazione garante di cui quest'ultima ha dato comunicazione.

IX.2.2. Autorizzazione dei titolari di carnet TIR

Uno dei pilastri del regime TIR è l'accesso controllato ad usufruire del regime.

*Articolo 1,
lettera o),
convenzione TIR*

Articolo 184 AD

*Articolo 273, 276
AE*

Con «titolare» (titolare del carnet TIR) s'intende la persona a cui è stata concessa un'autorizzazione ad operare in regime TIR e a nome della quale è presentato il carnet TIR. Spetta al titolare del carnet TIR presentare il veicolo e le merci, accompagnati dal carnet TIR, presso gli uffici doganali di partenza, passaggio e destinazione. Nel territorio doganale dell'Unione, al titolare del carnet TIR spetta anche presentare i dati del carnet per l'operazione TIR presso l'ufficio o gli uffici doganali di partenza o di entrata.

*Articolo 6,
paragrafo 4 e
allegato 9, parte II,
convenzione TIR*

La definizione giuridica di «titolare» (titolare del carnet TIR), così com'è data nella convenzione TIR, stabilisce le condizioni e i requisiti minimi che questi deve soddisfare per essere autorizzato ad avvalersi del regime TIR.

IX.2.2.1. Procedura di autorizzazione

*Allegato 9, parte II,
paragrafo 3,
convenzione TIR*

Nella pratica, il compito di valutare se i criteri stabiliti nella convenzione TIR sono stati soddisfatti o meno è condiviso tra l'associazione garante autorizzata e le autorità competenti del paese in cui il richiedente è registrato. La convenzione TIR non assegna compiti specifici né all'associazione garante né alle autorità competenti ma lascia la procedura da seguire al diritto, alle regole e alle pratiche nazionali.

IX.2.2.2. Condivisione della procedura di autorizzazione

A livello dell'Unione, il codice doganale e i relativi atti d'esecuzione e delegato non fanno alcun riferimento a questo aspetto e pertanto la procedura di autorizzazione è a discrezione delle autorità nazionali.

L'associazione garante deve come minimo considerare inizialmente tutte le domande di autorizzazione. Le domande che, superato il primo esame dell'associazione garante, sono da essa approvate dovrebbero essere trasmesse alle autorità competenti, le quali, se sono a loro volta soddisfatte dei controlli delle autorità doganali e di quelli svolti dall'associazione garante, concedono l'autorizzazione.

La consultazione tra l'autorità doganale competente e l'associazione garante è effettuata tramite l'ITDB.

IX.2.2.2.1. Controlli delle autorità doganali

Fatti salvi i controlli che possono essere effettuati dall'associazione garante, spetta all'autorità competente verificare il rispetto dell'ultima condizione, ossia «l'assenza di gravi o reiterate violazioni della legislazione doganale o fiscale».

Sebbene l'epiteto «gravi» si applichi indiscutibilmente a violazioni penali, ciò non dovrebbe escludere la possibilità di considerare «gravi» anche le infrazioni amministrative e civili, in conformità delle pratiche nazionali.

Allegato 9, parte II, paragrafo 1, lettera d), convenzione TIR Analogamente, il termine «reiterate» non dovrebbe intendersi unicamente riferito al numero delle infrazioni commesse, ma anche alla loro frequenza nel corso di un determinato periodo. Si propone di considerare «reiterate» le violazioni commesse almeno tre volte nell'arco di cinque anni.

IX.2.2.2.2. Controllo dell'autorizzazione

Note esplicative 9.II.4 e 9.II.5 convenzione TIR Dato il ruolo fondamentale svolto dal titolare del carnet TIR nel regime TIR, in particolare in qualità di dichiarante, è importante tenere aggiornato l'elenco dei titolari autorizzati contenuto nella banca dati TIR internazionale (ITDB). Le autorità competenti sono tenute a comunicare tempestivamente alla commissione esecutiva TIR (TIRExB) i dati aggiornati sulla situazione dei titolari di carnet TIR da esse autorizzati. Le autorità doganali competenti devono inserire i dati riguardanti le autorizzazioni e le revoche delle autorizzazioni all'uso dei carnet TIR direttamente nell'ITDB.

Allegato 9, parte II, paragrafi 4 e 5, convenzione TIR Ciò implica che si dovrebbe controllare costantemente le autorizzazioni per verificare se il titolare del carnet TIR continua a poterne beneficiare e se le condizioni e i requisiti per l'autorizzazione continuano ad essere idonei e necessari.

Si raccomanda inoltre la revoca delle autorizzazioni non utilizzate qualora si osservi che nell'arco di un periodo determinato (come ad esempio un anno) non è stato rilasciato alcun carnet TIR al titolare. Le autorità competenti devono registrare senza indugio la fine dell'attività nell'ITDB.

L'autorizzazione dovrebbe essere controllata insieme all'associazione garante. Nel caso in cui dai controlli risulti qualsiasi elemento indicante che le condizioni e i requisiti per il possesso dell'autorizzazione non sono soddisfatti, è opportuno che le autorità competenti ne considerino la revoca.

Le associazioni garanti collaborano con le autorità doganali competenti e chiedono modifiche (aggiornamento dei dati relativi ai titolari di carnet TIR autorizzati) tramite l'ITDB. Tali richieste devono essere convalidate dalle autorità doganali competenti.

IX.2.2.3. Revoca dell'autorizzazione

Allegato 9, parte II, paragrafo 6, convenzione TIR L'associazione garante può negare al titolare del carnet TIR il permesso di utilizzare la garanzia TIR. A un titolare di carnet TIR autorizzato può essere negato l'accesso al regime TIR anche in altri due modi:

- escludendolo dal regime TIR in conformità dell'articolo 38 della convenzione TIR, oppure
- revocandogli l'autorizzazione a utilizzare i carnet TIR in conformità dell'articolo 6, paragrafo 4, della convenzione TIR.

L'autorizzazione può anche essere revocata dall'autorità competente in risposta a una richiesta del titolare del carnet TIR.

Articolo 229 CDU La decisione adottata dall'autorità doganale di uno Stato membro si applica in tutto il territorio doganale dell'Unione a tutte le operazioni TIR presentate per accettazione a un ufficio doganale dal titolare del carnet TIR in causa.

IX.2.2.3.1. Ricorso all'articolo 38 o all'articolo 6, paragrafo 4

Commenti all'articolo 38 e all'allegato 9, parte II, convenzione TIR L'articolo 6, paragrafo 4, prevede una sanzione alternativa che, in molti casi, è da preferirsi a quella disposta dall'articolo 38. A prima vista, qualsiasi circostanza che dia luogo all'esclusione a norma dell'articolo 38 comporterebbe ugualmente la revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 6, paragrafo 4, e all'allegato 9, parte II.

Articolo 38 convenzione TIR Ai titolari di carnet TIR stabiliti nell'Unione si applica la revoca dell'autorizzazione prevista all'articolo 6, paragrafo 4, e all'allegato 9, parte II, purché la revoca di un operatore nazionale sia definitiva. Ai titolari di carnet TIR esclusi temporaneamente o autorizzati da un altro Stato membro o da un'altra Parte contraente non appartenente all'Unione si applica solo l'articolo 38.

IX.2.2.3.2. Applicazione dell'articolo 38 della convenzione TIR

L'articolo 38 prevede l'esclusione definitiva o temporanea. La convenzione TIR non definisce ulteriormente tali termini. L'esclusione temporanea dovrebbe significare che l'autorizzazione è stata sospesa per un determinato periodo di tempo. Ciò può causare difficoltà logistiche alle Parti contraenti, che dovranno effettuare controlli più rigorosi durante il periodo di sospensione.

La decisione di escludere un operatore dal regime TIR è assai grave e deve pertanto essere pienamente giustificata. Qualora una violazione o un'irregolarità siano ritenute abbastanza gravi da comportare l'esclusione, è preferibile che quest'ultima sia definitiva. È altresì plausibile che un operatore escluso in maniera definitiva possa essere successivamente autorizzato di nuovo in seguito ad un eventuale cambiamento della situazione.

In determinate circostanze, tuttavia, l'esclusione può avere carattere temporaneo, ad esempio, quando è possibile porre rimedio in breve tempo all'irregolarità che ha determinato la decisione (ad esempio, certificati di approvazione scaduti, problemi tecnici nei compartimenti di carico).

IX.2.2.3.3. Applicazione dell'articolo 6, paragrafo 4, della convenzione TIR

*Allegato 9, parte II,
convenzione TIR e
nota esplicativa
9.II.4*

L'autorizzazione dovrebbe essere revocata quando il titolare di carnet TIR non può più beneficiarne (ad esempio, perché non soddisfa più le condizioni e i requisiti minimi) o non è più idoneo a beneficiarne (per aver commesso, ad esempio, violazioni gravi o reiterate).

Oltre a informare il titolare del carnet TIR, lo Stato membro che revoca l'autorizzazione deve registrare senza indugio le informazioni direttamente nell'ITDB.

IX.2.2.3.4. Notifica alla Commissione europea e agli Stati membri

Articolo 229 CDU

Le esclusioni stabilite a norma dell'articolo 38 della convenzione TIR devono essere registrate senza indugio dalle autorità doganali competenti nell'ITDB. Tale registrazione vale come comunicazione alla Commissione europea e agli altri Stati membri a norma dell'articolo 229, paragrafo 2, del CDU.

L'esattezza di tali dati esula dal controllo della Commissione europea e gli Stati membri dovrebbero usare cautela nel negare ad un operatore l'accesso al regime TIR. In caso di dubbio è opportuno chiedere conferma dell'informazione all'ufficio di coordinamento TIR dello Stato membro che ha notificato l'esclusione.

IX.2.2.4. Notifica delle decisioni di ripristinare l'accesso al regime TIR

Vi sono circostanze in cui lo Stato membro deve revocare la propria decisione di escludere un titolare di carnet TIR o decida di concedergli nuovamente l'autorizzazione. Anche in questi casi è

importante che tutti gli Stati membri ne siano informati. A tal fine si applicano le stesse procedure di notifica di cui al paragrafo precedente IX.2.2.3.

IX.3. Garanzie

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- introduzione (paragrafo IX.3.1);
- importo della garanzia (paragrafo IX.3.2);
- copertura della garanzia (paragrafo IX.3.3);
- responsabilità delle associazioni garanti dell'Unione (paragrafo IX.3.4).

IX.3.1. Introduzione

*Art. 3, lettera b),
art. 6, paragrafo 1,
art. 8, paragrafi 3
e 4, art. 11,
convenzione TIR*

Il sistema di garanzia internazionale è uno dei pilastri del regime doganale di transito TIR. La garanzia è intesa ad assicurare in ogni momento i dazi e le tasse a rischio durante le operazioni di trasporto TIR.

IX.3.2. Importo della garanzia

IX.3.2.1. Importo massimo della garanzia

*Articolo 8,
paragrafo 3, e nota
esplicativa 0.8.3,
convenzione TIR*

Ogni Parte contraente stabilisce l'importo massimo della garanzia per carnet TIR.

Articolo 163 AE

A livello unionale è stato concordato di esprimere tale importo in euro, l'Unione ha così fissato a 100 000 EUR l'importo massimo.

IX.3.2.2. Norme sul tasso di conversione

Per gli Stati membri che non hanno adottato l'euro quale moneta unica, si applicano le norme seguenti:

*Articolo 53,
paragrafo 2, CDU*

a) ai fini dell'accordo/impegno l'importo massimo esigibile per carnet TIR è pari al controvalore di 100 000 EUR in divisa nazionale. I tassi da applicare a questa conversione sono fissati una volta

<i>Articolo 48, paragrafi 2 e 3, AE</i>	all'anno dalla Banca centrale europea il primo giorno feriale del mese di ottobre e pubblicati nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i> . Il tasso si applica a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo.
<i>Articolo 53, paragrafo 1, lettera b), CDU</i>	b) nel caso di escussione della garanzia, il tasso di conversione da applicare è quello applicabile il giorno in cui il carnet TIR è stato accettato presso l'ufficio doganale di partenza o di entrata. Tali tassi sono fissati una volta al mese e pubblicati nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i> .
<i>Articolo 48, paragrafo 1, AE</i>	

IX.3.3. Copertura della garanzia

<i>Articolo 2, convenzione TIR</i>	La convenzione TIR non fa distinzioni quanto al tipo di merci trasportate che possono essere accompagnate da un carnet TIR. Tuttavia la catena di garanzia internazionale non copre i prodotti alcolici e del tabacco enumerati di seguito. Questa restrizione si applica indipendentemente dalle quantità delle merci interessate. L'importo massimo della garanzia menzionato nel precedente paragrafo IX.3.2.1 si applica quindi al trasporto di tutte le merci diverse dai prodotti alcolici e del tabacco seguenti:
--	--

Codice SA	Designazione delle merci
2207.10	Alcole etilico non denaturato con titolo alcolometrico uguale o superiore a 80 % vol.
2208	Idem, ma con titolo alcolometrico inferiore a 80 % vol.
2402.10	Sigari (compresi i sigari spuntati) e sigaretti, contenenti tabacco
2402.20	Sigarette contenenti tabacco
2403.11 e 2403.19	Tabacco da fumo, anche contenente succedanei del tabacco

IX.3.4. Responsabilità delle associazioni garanti dell'Unione

<i>Articolo 228 CDU</i>	Ai fini del regime TIR, l'Unione europea è considerata un unico territorio. Ogni Stato membro ha tuttavia almeno un'associazione garante nazionale autorizzata.
<i>Articolo 164 AE</i>	Una notifica valida del mancato appuramento presentata dall'autorità doganale pertinente alla propria associazione garante in conformità

*Articolo 11,
paragrafo 1,
convenzione TIR*

della convenzione TIR è altrettanto valida se presentata a un'altra associazione garante dalla propria autorità doganale.

IX.4. Formalità presso l'ufficio di partenza o d'entrata

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- introduzione (paragrafo IX.4.1);
- accettazione dei dati del carnet TIR (paragrafo IX.4.2);
- sicurezza del veicolo/container (paragrafo IX.4.3);
- formalità presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata (paragrafo IX.4.4);
- carico intermedio (paragrafo IX.4.5);
- divergenze (paragrafo IX.4.6).

IX.4.1. Introduzione

*Articolo 1,
lettera k),
convenzione TIR*

*Paragrafo 1.2,
manuale TIR*

L'ufficio doganale di partenza svolge due funzioni distinte e fondamentali che riguardano tre dei cinque pilastri del regime TIR. La prima funzione consiste nell'accettazione del carnet TIR, garantire la sicurezza materiale del veicolo stradale/container e applicare i controlli doganali.

Articolo 228 CDU

La seconda funzione, altrettanto importante, riguarda l'appuramento (cfr. paragrafo IX.5.2) dell'operazione TIR e, se necessario, il recupero dei dazi e delle tasse esigibili (cfr. paragrafo 6.4). Dato che, ai fini delle norme che disciplinano l'uso del carnet TIR, l'Unione è considerata un territorio unico, il ruolo e la responsabilità dell'ufficio doganale unionale di partenza assumono un particolare rilievo.

*Articolo 273,
paragrafo 1, AE*

Il sistema elettronico di transito dell'Unione da utilizzarsi per lo scambio di messaggi nell'ambito del regime TIR è il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS), già in uso per il transito unionale.

Articolo 276 AE

Nel territorio doganale dell'Unione il termine/l'appuramento dell'operazione TIR tra gli uffici doganali di partenza o d'entrata e gli uffici doganali di destinazione o d'uscita è reso più rapido dall'invio dei messaggi seguenti, che hanno sostituito il rinvio della

parte pertinente del volet n. 2 del carnet TIR: «Avviso di arrivo» (IE006) e «Risultati del controllo» (IE018).

Nota

Il sistema NCTS è utilizzato solo per le operazioni TIR all'interno dell'Unione (e non nei paesi di transito comune). Nel caso di un trasporto TIR che entra nell'Unione in provenienza da un paese terzo e che si effettua in parte in un paese non unionale prima di entrare di nuovo nell'Unione, spetta al titolare del carnet TIR (o al suo rappresentante) presentare i dati del carnet per iniziare un'operazione TIR presso ogni ufficio doganale d'entrata nell'Unione.

Cfr. allegato IX.8.9 per un esempio.

IX.4.2. Accettazione dei dati del carnet TIR

Articolo 273 AE

Per lo scambio di dati dei carnet TIR per le operazioni TIR e **per l'espletamento delle formalità doganali dei regimi di transito unionale**, è utilizzato l'NCTS.

Lo scambio elettronico di messaggi concernenti i dati del carnet TIR si svolge a tre livelli:

- tra il titolare del carnet TIR e le autorità doganali (dominio esterno);
- tra gli uffici doganali dello stesso paese (dominio nazionale); e
- tra le amministrazioni doganali nazionali e tra queste e la Commissione europea (dominio comune).

In generale, il titolare di un carnet TIR, a seconda dello Stato membro interessato, può presentare i dati del carnet TIR in formato elettronico nei modi seguenti:

- inserimento diretto dei dati da parte dell'operatore (anche tramite il sito web delle dogane);
- scambio elettronico di dati (EDI);
- inserimento dei dati presso l'ufficio doganale (in un terminale messo a disposizione degli operatori);

- interfaccia sviluppata dall'organizzazione internazionale (ad esempio, l'applicazione EPD dell'IRU).

L'uso del carnet TIR senza scambio dei dati ivi contenuti relativi all'operazione TIR in caso di guasto temporaneo dei sistemi elettronici è descritto all'allegato IX.8.4 (procedura di riserva).

Articolo 274 AE

Sebbene il titolare sia tenuto a presentare i dati del carnet TIR all'ufficio doganale di partenza o d'entrata mediante l'NCTS, per evitare eventuali conseguenze giuridiche derivanti da discrepanze tra il messaggio elettronico e i dati del carnet TIR le autorità doganali unionali hanno l'obbligo di continuare a compilare il carnet TIR in conformità della convenzione TIR.

*Allegato 1,
convenzione TIR*

Qualora emergano discrepanze tra i dati dell'NCTS e quelli annotati nel carnet TIR, prevalgono le informazioni figuranti nel carnet e il titolare del carnet TIR rettifica di conseguenza i dati elettronici.

*Allegato 10,
paragrafo 4,
convenzione TIR*

Ogni carnet TIR ha un numero di riferimento unico e può contenere 4, 6, 14 o 20 volet. Ogni Parte contraente utilizza una coppia di volet; il numero di volet corrisponde al numero di Parti contraenti attraverso le quali è consentito transitare, comprese quelle di partenza e di destinazione.

È importante garantire l'accettazione unicamente dei carnet TIR validi. È possibile scaricare elettronicamente l'elenco dei carnet TIR non validi approntato dall'organizzazione internazionale.

L'IRU, che è incaricata di stampare e distribuire i carnet TIR, ha introdotto alcune misure di sicurezza che consentono di riconoscere un carnet falso o contraffatto. Tra le suddette misure rientrano le seguenti:

- il logotipo raffigurante un camion stampato a rilievo nella copertina;
- l'impiego di inchiostri da stampa termocromici.

Un codice a barre che corrisponde al numero alfanumerico del carnet TIR.

*Articolo 12,
convenzione TIR*

Un carnet TIR autentico può tuttavia non essere valido se, ad esempio, non reca la firma e il timbro dell'associazione che lo rilascia o se è scaduto rispetto alla data di validità indicata nella casella 1 della copertina.

Come per tutti i controlli doganali, il grado e l'intensità dei controlli da effettuarsi prima dell'accettazione del carnet TIR sono determinati in base all'analisi dei rischi. I controlli sono anche tesi a verificare che tutte le merci caricate siano coperte dalla garanzia (cfr. paragrafo IX.3.3).

IX.4.3. Sicurezza del veicolo/container

*Allegato 2,
convenzione TIR*

Tenuto conto del riconoscimento reciproco dei controlli doganali, è fondamentale che l'ufficio doganale di partenza garantisca che il veicolo o il contenitore è autorizzato a trasportare merci accompagnate da un carnet TIR. Nella maggior parte dei casi, e in conformità dell'analisi dei rischi, il suddetto ufficio si limita ad esaminare il certificato di omologazione del veicolo. Si dovrebbe tuttavia tenere conto del fatto che questi certificati possono essere facilmente falsificati o contraffatti. Senza certificato di omologazione o con un certificato non valido, l'operazione TIR non può iniziare.

IX.4.3.1. Raccomandazione all'uso di un sistema di codifica per comunicare le osservazioni sui difetti annotate sul certificato di omologazione

*Allegati 2, 3 e 4,
convenzione TIR*

L'11 giugno 2015 il comitato amministrativo della convenzione TIR ha adottato una raccomandazione in base alla quale le autorità doganali, integrano l'annotazione manoscritta dei difetti nel riquadro n. 10 del certificato di omologazione con un sistema di codifica dei difetti che indichi l'ubicazione e il tipo di ogni difetto. Il sistema uniforme di codifica specificato nella raccomandazione deve essere utilizzato da tutte le autorità doganali dell'Unione. Tuttavia l'assenza di codici nel riquadro n. 10 del certificato di omologazione non deve ostacolare l'accettazione di un certificato di omologazione, purché siano soddisfatte le disposizioni dell'allegato 3 della convenzione TIR.

IX.4.4. Formalità presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata

Articolo 276 AE

Oltre a presentare all'ufficio doganale di partenza o di entrata il carnet TIR, tutti i relativi documenti allegati, il veicolo e le merci, al titolare del carnet TIR o al suo rappresentante spetta inserire i dati del carnet nel sistema NCTS con il messaggio «Dati della dichiarazione» (IE015), applicando le regole e utilizzando i codici previsti per le dichiarazioni elettroniche di transito.

Appendice C2 ADT

Una tabella di concordanza tra gli elementi del carnet TIR e i dati del sistema NCTS figura nell'allegato IX.8.2.

Allegato B AD

Gli uffici doganali di destinazione o d'uscita dell'Unione presso cui sono presentate le merci per porre termine all'operazione TIR sono indicati nella banca dati degli uffici doganali dell'UE, reperibile all'indirizzo web:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/rd/rd_search_home.jsp?Lang=it.

Il sistema NCTS convalida automaticamente la dichiarazione. La convalida può includere il controllo del numero di identificazione (ID) del titolare del carnet TIR tramite l'ITDB. Le dichiarazioni errate, incomplete o non conformi sono respinte con il messaggio «Dichiarazione respinta» (IE016).

Quando la dichiarazione è accettata dalle autorità doganali, il sistema genererà un numero di riferimento principale (MRN), che è assegnato all'operazione TIR e comunicato al titolare del carnet TIR o al suo rappresentante mediante il messaggio «MRN assegnato» (IE028).

A partire da questo momento la dichiarazione diviene «accettata» e l'ufficio doganale di partenza o di entrata stabilisce un termine entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita (cfr. paragrafo 4.4.6) e decide se effettuare i controlli sulle merci o sul veicolo, compresi i sigilli.

L'ufficio doganale di partenza o di entrata può verificare la validità del numero di identificazione (ID) del titolare del carnet TIR in uno dei modi seguenti:

- automaticamente all'accettazione della dichiarazione collegando il sistema di transito nazionale all'ITDB;
- manualmente prima dello svincolo delle merci in un'operazione TIR tramite l'ITDB;
- manualmente tramite l'ITDB in caso di procedura di riserva, come descritto nell'allegato IX.8.4.

Per eventuali modifiche, cancellature e verifiche della dichiarazione elettronica cfr. parte IV, capitolo 2.

IX.4.4.1. Uso corretto del carnet TIR

L'uso del carnet TIR inizia dalla sua corretta compilazione. Cfr. l'allegato 8.3 per istruzioni dettagliate sulla compilazione del carnet TIR e sul trattamento dei voiet nei vari uffici doganali (di partenza, passaggio e destinazione).

L'ufficio doganale di partenza dovrebbe verificare in particolare che la copertina del carnet TIR sia compilata correttamente.

IX.4.4.2. Raccomandazione sull'uso del codice SA

*Risoluzioni e
raccomandazioni,
manuale TIR*

Il 31 gennaio 2008 il comitato amministrativo della convenzione TIR del 1975 ha adottato una raccomandazione in base alla quale i titolari di carnet TIR, oltre alla descrizione delle merci, dovrebbero indicare il codice SA a sei cifre nella casella 10 del manifesto delle merci nel volet giallo (non riservato alla dogana) del carnet TIR.

Gli uffici doganali di partenza dell'Unione dovrebbero accettare che il codice SA figuri anche nei volet del carnet TIR riservati alla dogana e tra i dati del carnet presentati per via elettronica.

Il titolare del carnet TIR non è tuttavia obbligato a inserire il codice SA.

Nel caso in cui il codice SA sia indicato, le autorità doganali dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata dovrebbero controllare che corrisponda con quello che figura in altri documenti doganali, commerciali o di trasporto.

IX.4.4.3. Prova della posizione doganale di merci unionali

*Articoli 119 e 127
AD*

Articolo 207 AE

Quando un carnet TIR, quale documento di trasporto unico rilasciato in uno Stato membro, accompagna le merci trasportate da un altro Stato membro attraverso il territorio di un paese terzo, il titolare può indicare, accanto alla propria firma (casella 10), il codice «T2L» (oppure «T2LF» per le merci unionali trasportate verso, da o tra territori fiscali speciali) in tutti i volet pertinenti del manifesto delle merci del carnet TIR per comprovare la posizione doganale di merci unionali.

Quando il carnet TIR copre anche merci non unionali, il codice «T2L» o «T2LF» e la firma sono apposte in modo che sia chiaro che si riferiscono esclusivamente alle merci unionali.

L'ufficio doganale di partenza autentica il codice «T2L» o «T2LF» in tutti i volet pertinenti del carnet TIR con un timbro e la firma del funzionario competente.

IX.4.4.4. Presentazione di una garanzia

Per poter svincolare le merci e procedere all'operazione TIR è necessaria una garanzia. Per le operazioni TIR la garanzia si presenta sotto forma di un carnet TIR valido. Nel sistema NCTS sono utilizzati la garanzia di tipo B e il numero del carnet TIR. Ulteriori informazioni riguardo alle garanzie sono fornite nel paragrafo IX.3.

IX.4.4.5. Sigillatura dei veicoli/container

*Articolo 19,
convenzione TIR*

*Allegato 2,
convenzione TIR*

Si dovrebbe prestare particolare attenzione anche alla sigillatura dei veicoli/contenitori. È di fondamentale importanza controllare, esaminando il certificato di omologazione (punto 5) e le fotografie (o disegni) allegate, il numero di sigilli doganali da apporre e la loro posizione esatta. Qualora lo ritenga necessario, l'ufficio doganale di partenza può apporre un numero maggiore di sigilli per impedire un'eventuale apertura non autorizzata del compartimento di carico.

L'ufficio doganale di partenza deve apporre correttamente i propri sigilli doganali, mentre l'ufficio doganale d'entrata dovrebbe controllare quelli già apposti per rilevare eventuali interferenze illecite. Il regime TIR non ammette l'utilizzo dei sigilli dell'esportatore o del vettore al posto dei sigilli doganali.

IX.4.4.6. Termine

*Articoli 276 e 278
AE*

L'ufficio doganale di partenza o d'entrata fissa il termine entro il quale le merci sono presentate all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita.

Il termine stabilito dal suddetto ufficio doganale è vincolante per le autorità doganali degli Stati membri il cui territorio viene attraversato nel corso dell'operazione TIR. Tali Stati membri non possono modificare il termine stabilito.

Se le merci sono presentate presso l'ufficio doganale di destinazione o di uscita dopo la scadenza del termine fissato dall'ufficio doganale di partenza o di entrata, si considera che il titolare del carnet TIR abbia rispettato il termine se egli stesso o il vettore è in grado di dimostrare, con soddisfazione dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita, che il ritardo non gli è imputabile.

Al momento di stabilire il termine, l'ufficio doganale di partenza o d'entrata tiene conto:

- del mezzo di trasporto da utilizzare;
- dell'itinerario;
- della normativa in materia di trasporto o di altre normative che potrebbero avere un impatto sulla fissazione del termine (ad esempio, normative sociali o ambientali che interessano il modo di trasporto, norme sull'orario di lavoro e sui periodi di riposo obbligatorio dei conducenti);
- di qualsiasi informazione comunicata dal titolare del carnet TIR, se del caso.

IX.4.4.7. Itinerario per la circolazione di merci nell'ambito di un'operazione TIR

Articolo 275 AE L'ufficio doganale di partenza o di entrata che lo ritenga necessario (ad esempio nel trasporto delle merci che presentano ingenti rischi) prescrive un itinerario per l'operazione TIR tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti comunicate dal titolare del carnet TIR.

Poiché non è possibile prescrivere l'itinerario preciso da seguire, si dovrebbero indicare, nella casella 22 del carnet TIR e nel sistema NCTS, almeno gli Stati membri attraverso cui far transitare le merci.

Si presume, in generale, che le merci trasportate in regime TIR, in particolare in caso di animali vivi o di merci facilmente deperibili, siano portate a destinazione percorrendo l'itinerario più conveniente dal punto di vista economico.

IX.4.4.8. Svincolo delle merci in un'operazione TIR

Articolo 276 AE Le merci trasportate in regime TIR saranno svincolate in seguito all'accettazione dei dati del carnet TIR e ai controlli necessari. L'ufficio doganale di partenza o d'entrata notifica al titolare del carnet TIR lo svincolo delle merci per l'operazione TIR.

L'ufficio doganale di partenza registra l'MRN dell'operazione TIR nella matrice n. 1, casella 2 («Under No»), del carnet TIR e la restituisce al titolare del carnet o al suo rappresentante.

Articolo 184 AD Non è obbligatorio che il documento di accompagnamento transito (DAT) o il documento di accompagnamento transito/sicurezza (DATS) accompagni le merci con il carnet TIR, se l'MRN sul carnet TIR è facilmente leggibile o se l'MRN deve essere presentato alle

autorità doganali con altri mezzi (ad esempio sotto forma di codice a barre o visualizzato su un dispositivo elettronico o mobile).

Il titolare del carnet TIR può tuttavia chiedere che l'ufficio doganale di partenza o d'entrata gli fornisca il DAT o il DATS in un formato determinato da tale ufficio doganale (cartaceo o elettronico).

L'ufficio doganale di partenza o d'entrata stacca il volet n. 1 del carnet TIR e lo trattiene dopo averlo contrassegnato con l'MRN.

Articolo 276 AE

Al momento dello svincolo delle merci, l'NCTS trasferisce automaticamente il messaggio «Avviso di arrivo previsto» (IE001) all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita. È anche possibile inviare al titolare del carnet TIR o al suo rappresentante il messaggio esterno «Svincolate per il transito» (IE029).

IX.4.5. Carico intermedio

*Articolo 18,
convenzione TIR*

In un trasporto TIR possono essere coinvolti non più di quattro ⁽⁹²⁾ uffici doganali di partenza e di destinazione in totale.

Nel caso in cui siano caricate merci supplementari nell'ufficio doganale intermedio di passaggio, ai fini dell'uso del carnet TIR e dei relativi dati, tale ufficio svolge le funzioni sia di ufficio doganale di destinazione sia di ufficio doganale di partenza.

Vale la procedura descritta al punto 4.4, in particolare si chiuderà l'operazione precedente nel sistema NCTS e si invieranno i messaggi IE06 e IE018 (cfr. paragrafo IX.5.3).

Dopo il carico delle merci supplementari, il titolare del carnet TIR è tenuto a introdurre una nuova dichiarazione con i dati del carnet nel sistema NCTS, inserendo anche tutti i dettagli delle spedizioni precedenti (come, ad esempio, l'MRN precedente). Cfr. allegato IX.8.9 per un esempio.

IX.4.5.1. Sospensione temporanea del trasporto TIR

*Articolo 26,
convenzione TIR*

La sospensione, anche se temporanea, di un trasporto TIR implica che la parte di trasporto sospesa non è coperta da alcuna garanzia TIR. Un trasporto TIR è sospeso se avviene in una Parte non contraente della convenzione TIR. Nel caso in cui una parte del trasporto TIR

⁽⁹²⁾ Potrebbero essere fino a otto nel caso in cui gli emendamenti della notifica al depositario C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16 entrino in vigore nel marzo 2022.

*Commenti agli
articoli 2 e 26,
convenzione TIR*

non si effettui su strada (ad esempio, una traversata marittima che comporta una procedura di transito più semplice o che non richiede un regime doganale di transito), il titolare del carnet TIR può chiedere alle autorità doganali di sospendere il trasporto TIR per quella parte di tragitto e riprenderlo successivamente.

*Articolo 26,
paragrafo 2,
convenzione TIR*

In tal caso si effettuano i dovuti controlli e formalità nei rispettivi uffici doganali d'uscita e d'entrata. Cfr. paragrafi IX.4.4 e IX.5.3.

*Articolo 26,
paragrafo 3,
convenzione TIR*

*Commenti agli
articoli 2 e 26,
convenzione TIR*

Pur tuttavia, nel territorio di una Parte contraente è possibile applicare il regime TIR a una parte del tragitto non effettuato su strada (ad esempio, su rotaia) qualora le autorità doganali siano in grado di garantire i controlli e le formalità necessari ad iniziare e terminare correttamente l'operazione negli uffici doganali d'entrata e d'uscita (e di destinazione, se del caso).

IX.4.6. Divergenze

IX.4.6.1. Trattamento delle divergenze

Sono fondamentalmente tre i tipi di divergenze o irregolarità che occorre considerare in relazione alle merci:

- merci mancanti;
- merci in eccesso;
- merci che non corrispondono alla relativa descrizione.

Il modo in cui tali divergenze sono trattate dipenderà dal fatto che siano rilevate dall'ufficio doganale di partenza o d'entrata e che sia in causa anche una dichiarazione d'esportazione.

IX.4.6.2. Divergenze rilevate dall'ufficio doganale di partenza

*Articolo 40,
convenzione TIR*

Le irregolarità rilevate dall'ufficio doganale di partenza prima dell'accettazione del carnet TIR e dei relativi dati sono considerate irregolarità associate al regime doganale precedente, ad esempio, il regime di deposito doganale, di custodia temporanea o di svincolo delle merci per l'esportazione. È quel che probabilmente accade nel caso di divergenze riscontrate nella descrizione e nella quantità delle merci, quando le informazioni relative al regime doganale precedente

sono state semplicemente riportate nel carnet TIR e nei dati corrispondenti.

In alcuni casi, tuttavia, è possibile che le irregolarità siano fraudolente e intese a utilizzare scorrettamente o abusare del regime di transito o del regime TIR, ad esempio, quando si descrivono delle merci ad alto rischio come merci diverse. In questi casi è opportuno sanzionare le parti responsabili in base alle norme nazionali.

IX.4.6.3. Divergenze rilevate dall'ufficio doganale d'entrata

*Articolo 23,
convenzione TIR*

Le autorità doganali dell'ufficio doganale d'entrata esaminano le merci durante il trasporto sotto sigillo in regime TIR solo in circostanze speciali. In caso di esame delle merci, i nuovi sigilli affissi e, eventualmente, l'esito del controllo sono registrati dalle autorità doganali nei volet restanti del carnet TIR, nelle rispettive matrici e nel sistema NCTS.

*Articolo 24,
convenzione TIR*

*Articolo 8,
paragrafo 5,
convenzione TIR*

Le irregolarità rilevate dall'ufficio doganale d'entrata dovranno essere valutate caso per caso. Se le merci non dichiarate sono rinvenute nel compartimento di carico sigillato del veicolo stradale, il titolare del carnet TIR è il primo responsabile diretto, debitore dell'obbligazione doganale. Per ragioni fiscali l'importo garantito è coperto dalla garanzia del carnet TIR e la responsabilità ricade sull'associazione garante.

*Articolo 8,
paragrafo 7,
convenzione TIR*

Articolo 79 CDU

Se, per un determinato motivo, l'operazione TIR non può continuare, perché, ad esempio, esistono divieti o restrizioni all'importazione delle merci, queste ultime dovranno essere trattenute alla frontiera.

*Articolo 8,
paragrafo 5,
convenzione TIR*

Se invece l'operazione TIR può continuare, i dati relativi alle merci rinvenute dovrebbero essere annotati nei restanti volet del carnet TIR (cfr. le caselle contrassegnate dalla dicitura «Spazio riservato all'amministrazione»). Nella casella «Spazio riservato all'amministrazione» si dovrebbe annotare la dicitura «Merci in eccesso: articolo 8, paragrafo 5, della convenzione TIR», seguita dalla descrizione e dalla quantità delle merci rilevate.

Il titolare del carnet TIR deve quindi rettificare i dati nel sistema NCTS prima che l'ufficio doganale d'entrata accetti le merci.

Quando vengono rinvenute merci in eccesso al di fuori del compartimento di carico sigillato, queste sono considerate alla stregua di merci di contrabbando introdotte illegalmente nell'Unione,

alle quali applicare gli opportuni provvedimenti. In tal caso l'associazione garante non è ritenuta responsabile dei dazi e delle tasse che possono sorgere, anche se il conducente o il titolare del carnet TIR può essere ritenuto debitore doganale.

IX.5. Formalità presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- introduzione (paragrafo IX.5.1);
- appuramento dell'operazione TIR alla partenza (paragrafo IX.5.2);
- formalità presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita (paragrafo IX.5.3);
- cambio di ufficio doganale di destinazione o d'uscita (paragrafo IX.5.4);
- imprevisti durante il percorso e uso del verbale di accertamento (paragrafo IX.5.5);
- irregolarità (paragrafo IX.5.6);
- sistema di controllo dei carnet TIR (paragrafo IX.5.7);
- scarico intermedio (paragrafo IX.5.8);
- uso del carnet TIR per le merci restituite (paragrafo IX.5.9).

IX.5.1. Introduzione

L'ufficio doganale di destinazione o d'uscita ha un ruolo fondamentale nel garantire la rapida conclusione dell'operazione TIR.

IX.5.2. Appuramento dell'operazione TIR presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata

L'appuramento dell'operazione TIR, effettuato dalle autorità competenti nell'ufficio doganale di partenza o d'entrata, riveste una grande importanza perché di fatto pone fine alla responsabilità dell'associazione garante.

*Articolo 10,
paragrafo 2,
convenzione TIR*

L'operazione TIR può essere appurata solo se si è conclusa correttamente.

*Articolo 215,
paragrafo 2, CDU*

*Articolo 1,
lettera e),
convenzione TIR*

L'appuramento dell'operazione TIR è un'operazione implicita, ossia si effettua senza che sia necessaria alcuna decisione o alcun intervento ufficiale da parte dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata, né comporta l'invio di una comunicazione ufficiale all'associazione garante a conferma dell'avvenuto appuramento. Il titolare del carnet TIR e l'associazione garante possono ritenere appurata l'operazione TIR in assenza di diversa comunicazione.

IX.5.3. Formalità presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita

*Articoli 278 e 279
AE*

Alla presentazione, entro il termine fissato dall'ufficio doganale di partenza o d'entrata, delle merci, del veicolo, del carnet TIR e dell'MRN dell'operazione TIR, l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita controllerà i sigilli apposti e, utilizzando l'MRN, estrarrà i dati dall'NCTS e li registrerà.

Per comunicare l'arrivo della spedizione è inviato all'ufficio doganale di partenza o d'entrata il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006).

Articolo 277 AE

Una volta effettuati gli opportuni controlli sulla base delle informazioni contenute nel messaggio «Avviso di arrivo previsto» (IE001), l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita invia all'ufficio doganale di partenza o d'entrata il messaggio «Risultati del controllo» (IE018), mediante gli appositi codici. Il messaggio deve contenere anche le eventuali informazioni aggiunte nel verbale di accertamento e nella matrice n. 1 del carnet TIR durante il trasporto. Si tratta, ad esempio, di informazioni relative a trasbordi, nuovi sigilli, incidenti o imprevisti (paragrafo IX.5.5).

L'ufficio doganale di destinazione stacca e conserva le due parti del volet n. 2 del carnet TIR, ne annota la matrice e restituisce il carnet al titolare.

Articolo 274 AE

Se, ai fini dell'operazione TIR, le merci sono state svincolate nell'NCTS dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata e, al loro arrivo, il sistema dell'ufficio doganale di destinazione o d'uscita non è disponibile, l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita deve

svolgere i controlli necessari e porre termine al regime sulla base del volet n. 2 del carnet TIR.

Quest'ultimo ufficio inserisce a posteriori nell'NCTS i dati necessari quando il sistema è di nuovo disponibile per permettere all'ufficio doganale di partenza o d'entrata di appurare l'operazione nell'NCTS.

Articolo 274 AE

Se nell'ufficio doganale di partenza o d'entrata lo svincolo delle merci ai fini dell'operazione TIR è stato effettuato unicamente in base al carnet TIR, senza scambio dei dati ivi contenuti a causa di un guasto temporaneo, l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita pone termine al regime in base al volet n. 2 del carnet TIR e ne restituisce la parte pertinente all'ufficio doganale di partenza o d'entrata.

*Articolo 279,
paragrafo 4, AE*

L'ufficio doganale di destinazione deve vistare il carnet TIR compilando la matrice n. 2 e trattenendo il volet n. 2, per poi restituirlo al titolare del carnet TIR. In assenza del titolare del carnet TIR, quest'ultimo è restituito alla persona che lo ha presentato e che si ritiene agisca per suo conto.

IX.5.4. Cambio di ufficio doganale di destinazione o d'uscita

*Articolo 1,
lettera l),
convenzione TIR*

La convenzione TIR consente al titolare del carnet TIR di presentare le merci e il carnet TIR e di porre termine all'operazione TIR presso un ufficio doganale di destinazione o d'uscita diverso da quello dichiarato. Tale ufficio diviene pertanto l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita.

*Articolo 278,
paragrafo 3, AE*

Poiché il sistema NCTS indicherà che l'ufficio effettivo di destinazione o d'uscita non ha ricevuto alcun «Avviso di arrivo previsto» (IE001) per l'MRN presentato, detto ufficio invia un messaggio di «Richiesta di messaggio di arrivo previsto» (IE002).

L'ufficio doganale di partenza o d'entrata risponde con un messaggio «Risposta a richiesta di messaggio di arrivo previsto» (IE003), comunicando i dati del messaggio «Avviso di arrivo previsto» (IE001). L'ufficio doganale di destinazione o d'uscita può allora inviare il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006) e continuare con le azioni successive (cfr. paragrafo IX.5.3).

Dopo aver ricevuto il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006), l'ufficio doganale di partenza o di entrata deve informare l'ufficio doganale di destinazione o di uscita dichiarato che le merci sono arrivate a un

altro ufficio doganale di destinazione o d'uscita, utilizzando il messaggio «Inoltro dell'avviso di arrivo avvenuto» (IE024).

Se l'ufficio doganale di partenza o d'entrata non riesce a rintracciare l'operazione tramite l'MRN comunicato, esso indica nel messaggio «Risposta a richiesta di messaggio di arrivo previsto» (IE003) i motivi (sotto forma di codici da 1 a 4) per cui non può essere inviato il messaggio «Avviso di arrivo previsto» (IE001).

I motivi possono essere i seguenti:

codice 1: l'operazione TIR è già stata presentata presso un altro ufficio doganale di destinazione o d'uscita;

codice 2: l'operazione TIR è stata cancellata dall'ufficio doganale di partenza o d'entrata;

codice 3: l'MRN è ignoto (per ragioni tecniche o per irregolarità) oppure

codice 4: altro.

(Per la spiegazione dei codici cfr. parte I.4.4.5).

L'ufficio doganale di destinazione o d'uscita esamina il motivo e, se tale motivo lo consente, pone termine all'operazione TIR e stacca e trattiene le due parti del volet n. 2 del carnet TIR. Lo stesso ufficio deve inoltre annotare la matrice n. 2 del carnet TIR, restituire la parte pertinente del volet n. 2 all'ufficio doganale di partenza o d'entrata e restituire il carnet TIR al titolare.

IX.5.5. Imprevisti durante la circolazione delle merci e uso del verbale di accertamento

*Articolo 25,
convenzione TIR*

Se un sigillo doganale è deteriorato o se delle merci sono state distrutte o danneggiate a causa di un incidente verificatosi durante il percorso, il vettore si rivolge immediatamente alle autorità doganali o, se ciò non è possibile, a qualsiasi altra autorità competente del paese in cui si trova la spedizione.

Se il vettore è stato obbligato a deviare dall'itinerario fissato dall'ufficio doganale di partenza o d'entrata per circostanze che sfuggono al suo controllo o se l'incidente o l'imprevisto ai sensi dell'articolo 25 della convenzione TIR è avvenuto nel territorio doganale dell'Unione, il vettore presenta le merci, il veicolo, il carnet

Articolo 277 AE

TIR e l'MRN all'autorità doganale più vicina dello Stato membro sul cui territorio si trova il mezzo di trasporto.

Tali autorità redigono al più presto il verbale di accertamento contenuto nel carnet TIR.

Nel caso fosse necessario trasferire il carico in un altro veicolo, tale trasferimento può essere effettuato solo in presenza dell'autorità competente in questione. Tale autorità redige il verbale di accertamento.

*Nota esplicativa
all'articolo 29
convenzione TIR*

A meno che il carnet TIR non rechi la dicitura «Merci ponderose o voluminose», anche il veicolo o il container di sostituzione deve essere approvato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.

Esso è inoltre sigillato e i sigilli apposti sono menzionati nel verbale d'accertamento.

Pur tuttavia, qualora non fosse disponibile alcun veicolo o container approvato, le merci possono essere trasferite su un veicolo o un container non approvato, che però offra sufficienti garanzie. In quest'ultimo caso, spetta alle autorità doganali decidere se far continuare su tale veicolo o container il trasporto accompagnato da carnet TIR.

In caso di pericolo imminente che renda necessario l'immediato scarico, parziale o totale, il vettore può agire di propria iniziativa, senza attendere l'intervento delle autorità, dovendo poi dimostrare alle autorità doganali di essere stato obbligato ad agire in tal senso a salvaguardia del veicolo, del container o del carico. Una volta messe in atto le misure preventive e sventato il pericolo, il vettore ne informa tempestivamente le autorità doganali, affinché possano accertare i fatti, esaminare il carico, sigillare il veicolo o il container e stilare il verbale di accertamento.

L'ufficio doganale di destinazione o d'uscita invia il messaggio «Risultati del controllo» (IE018) con le informazioni sull'imprevisto introdotte nel verbale d'accertamento e nel carnet TIR.

Il verbale d'accertamento rimane allegato al carnet TIR.

IX.5.6. Irregolarità rilevate presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita

IX.5.6.1. Irregolarità riguardanti le merci

*Articolo 8,
paragrafo 5,
convenzione TIR*

Eventuali irregolarità rilevate dall'ufficio doganale di destinazione o d'uscita dovrebbero essere valutate caso per caso. Se le merci non dichiarate sono rinvenute nel compartimento di carico sigillato del veicolo stradale, per ragioni fiscali sono coperte dalla garanzia del carnet TIR e la responsabilità ricade sull'associazione garante. Sarà necessario annotare in tal caso il carnet TIR, compilando la casella 27 del volet n. 2 e la casella 5 della matrice n. 2.

L'annotazione è la seguente: «Merci in eccesso: articolo 8, paragrafo 5, della convenzione TIR», seguita dalla descrizione e dalla quantità delle merci. L'ufficio doganale di destinazione o d'uscita invia tramite il sistema NCTS il messaggio «Risultati del controllo» (IE018), con il codice «B» e la nota «In attesa di risoluzione delle divergenze», sollecitando l'ufficio doganale di partenza o d'entrata a indagare.

All'ufficio doganale di partenza o d'entrata l'operazione risulta «In attesa di risoluzione».

Risolta la questione, l'ufficio doganale di partenza o d'entrata ne informa l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita inviando il messaggio «Notifica di risoluzione di divergenze» (IE020). Le merci sono quindi svincolate e l'operazione appurata dall'ufficio doganale di partenza.

Se l'irregolarità consiste in merci mancanti o nella descrizione inesatta delle merci, occorre procedere in modo analogo quanto all'annotazione del carnet TIR e all'invio di messaggi nel sistema NCTS.

IX.5.6.2. Irregolarità riguardanti i sigilli

Le autorità doganali dell'ufficio di destinazione o d'uscita verificano l'integrità dei sigilli. Se i sigilli sono stati rotti o manomessi, l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita ne informa l'ufficio doganale di partenza o d'entrata nel messaggio «Risultati del controllo» (IE018).

In tal caso, prima di informare l'ufficio doganale di partenza o d'entrata, l'ufficio di destinazione stabilisce, in base ai fatti, le misure opportune da adottare (ad esempio, l'esame delle merci).

IX.5.6.3. Altre irregolarità

Nel caso di irregolarità fraudolente e intese a utilizzare scorrettamente o abusare del regime TIR, è opportuno promuovere un'azione giudiziaria nei confronti delle parti responsabili.

IX.5.7. Sistema di controllo dei carnet TIR

*Articolo 6,
paragrafo 2 bis,
convenzione TIR*

*Allegato 10,
convenzione TIR*

L'organizzazione internazionale autorizzata dal comitato amministrativo è incaricata di istituire un sistema di controllo dei carnet TIR per assicurare un'organizzazione e un funzionamento efficaci del sistema di garanzia internazionale. Attualmente la suddetta organizzazione autorizzata è l'Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU), che utilizza un sistema elettronico di controllo (denominato SafeTIR).

L'ufficio doganale di destinazione mette a disposizione l'informazione sull'avvenuta conclusione, completa o parziale, dell'operazione TIR nell'NCTS.

Tale informazione è trasmessa, possibilmente su base giornaliera, con il mezzo di comunicazione più rapido disponibile. Di tutti i carnet TIR presentati all'ufficio doganale di destinazione si trasmettono almeno i dati seguenti:

- a. numero di riferimento del carnet TIR;
- b. data e numero di registrazione nel registro doganale;
- c. nome o numero dell'ufficio doganale di destinazione;
- d. data e numero di riferimento indicati nell'attestazione di termine dell'operazione TIR (caselle 24-28 del volet n. 2) presso l'ufficio doganale di destinazione (se diversi da b.);
- e. termine parziale o definitivo;
- f. termine attestato con o senza riserve fatti salvi gli articoli 8 e 11 della convenzione TIR;
- g. altre informazioni o documenti (facoltativi);

numero della pagina del carnet TIR in cui è attestato il termine.

IX.5.8. Scarico intermedio

*Articolo 18,
convenzione TIR*

In un trasporto TIR possono essere coinvolti non più di quattro ⁽⁹³⁾ uffici doganali di partenza e di destinazione in totale.

Nel caso in cui sia scaricata una parte delle merci nell'ufficio doganale intermedio di passaggio, ai fini del carnet TIR e dei relativi dati tale ufficio svolge le funzioni sia di ufficio doganale di destinazione, sia di ufficio doganale di partenza.

Valgono le procedure descritte al punto IX.5.3, in particolare si dovrebbe chiudere l'operazione precedente nel sistema NCTS e inviare i messaggi IE006 e IE018.

Dopo lo scarico spetta al titolare del carnet TIR introdurre nell'NCTS una nuova dichiarazione per le merci restanti. Per un esempio cfr. allegato 8.9, lettera c).

IX.5.9. Trattamento dei trasporti TIR che hanno inizio e termine nello stesso paese

*Nota esplicativa
all'articolo 2
(0.2-1),
convenzione TIR*

Un trasporto TIR può iniziare e terminare nello stesso paese a condizione che una parte del tragitto si svolga in un'altra Parte contraente.

*Migliori pratiche,
manuale TIR*

Ciò vale anche quando un'altra Parte contraente non permette che il trasporto TIR continui sul proprio territorio (ad esempio, se determinate merci sono vietate). In questi casi, si possono verificare due situazioni:

- l'ufficio doganale d'entrata della Parte contraente interessata immediatamente dichiara conclusa l'operazione TIR, indicando nella casella «Spazio riservato all'amministrazione» di tutti i volet restanti i motivi esatti per cui ne rifiuta il proseguimento. Il titolare del carnet TIR ritornerà quindi all'ufficio doganale d'uscita del paese precedente e richiederà un cambio di paese e d'ufficio doganale di destinazione per il trasporto TIR. A tal fine, il titolare del carnet TIR chiede alle autorità doganali di vistare i cambiamenti apportati alla casella 7 della pagina 1 di copertina e alle caselle 6 e 12 di tutti i restanti volet;
- l'ufficio doganale d'entrata della Parte contraente interessata rifiuta di annotare il carnet TIR come nel caso precedente. Il titolare del carnet TIR ritornerà quindi all'ufficio doganale

⁽⁹³⁾ Potrebbero essere fino a otto a marzo 2022 (cfr. nota a piè di pagina 90).

d'uscita del paese precedente e richiederà un cambio di paese e d'ufficio doganale di destinazione per il trasporto TIR. A tal fine, il titolare del carnet TIR chiede alle autorità doganali di vistare i cambiamenti apportati alla casella 7 della pagina 1 di copertina e alle caselle 6 e 12 di tutti i restanti volet e di indicare nella casella «Spazio riservato all'amministrazione» di tutti i restanti volet un riferimento al rifiuto espresso dalle autorità del paese successivo ad accettare il carnet TIR.

Lo stesso carnet TIR (le restanti pagine) può essere utilizzato per continuare il trasporto TIR.

IX.6. Procedura di ricerca

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- misure previe alla ricerca (paragrafo IX.6.1);
- procedura di ricerca (paragrafo IX.6.2);
- prova alternativa del termine (paragrafo IX.6.3);
- obbligazione doganale e recupero (paragrafo IX.6.4);
- escussione della garanzia (paragrafo IX.6.5);
- applicazione degli articoli 163 e 164 AE (paragrafo IX.6.6).

IX.6.1. Misure previe alla ricerca

Se le autorità dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata non hanno ricevuto il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006) allo scadere del termine entro il quale le merci devono essere presentate all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita, esse devono utilizzare il messaggio «Richiesta di posizione» (IE904) per verificare se nel sistema NCTS dello Stato membro di destinazione o d'uscita le merci corrispondono a tale posizione. Il sistema di destinazione verifica automaticamente la posizione delle merci e risponde con il messaggio «Risposta sulla posizione» (IE905). Per ulteriori dettagli cfr. paragrafo VII.2.5.

IX.6.2. Procedura di ricerca

Articolo 280 AE

Se la posizione di cui al paragrafo IX.6.1 corrisponde in entrambi gli uffici e non manca nessun messaggio, le autorità competenti dello Stato membro di partenza o d'entrata devono avviare la procedura di ricerca per ottenere le informazioni necessarie ad appurare l'operazione TIR, oppure, laddove ciò non sia possibile, rilevare l'eventuale insorgenza di un'obbligazione doganale, individuare il debitore e determinare lo Stato membro cui spetta recuperare tale obbligazione.

Per ulteriori dettagli sulla procedura elettronica di ricerca cfr. la parte VII, e sull'obbligazione doganale e il recupero cfr. la parte VIII.

Pur tuttavia, per avviare la procedura di ricerca presso l'ufficio doganale di destinazione o d'uscita dichiarato, è opportuno che le autorità competenti dello Stato membro di partenza o d'entrata verifichino l'esistenza di dati sulla conclusione dell'operazione nel sistema elettronico di controllo gestito dall'organizzazione internazionale di cui all'allegato 10 della convenzione TIR.

Nel caso in cui l'operazione TIR non possa essere appurata entro 28 giorni dall'invio della richiesta di ricerca all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita dichiarato, l'autorità doganale dello Stato membro di partenza o d'entrata chiede al titolare del carnet TIR di dimostrare l'avvenuta conclusione dell'operazione TIR o di indicare il luogo esatto in cui si è verificata l'infrazione o l'irregolarità, e ne informa l'associazione garante. Per la richiesta al titolare del carnet TIR o al suo rappresentante può essere utilizzato il messaggio «Richiesta di informazioni su un movimento non giunto a destinazione» (IE140) e, per la risposta, il messaggio «Informazioni su un movimento non giunto a destinazione» (IE141).

In entrambi i casi il titolare del carnet TIR deve fornire la prova (della conclusione o del luogo dell'irregolarità) entro 28 giorni dalla data della richiesta. Tale termine può essere prorogato di ulteriori 28 giorni su richiesta del titolare del carnet TIR.

Se trascorso il termine:

- non perviene alcuna risposta da parte dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita;
- l'ufficio doganale di destinazione conferma o risulta che il carnet TIR non è stato presentato;

- non sono fornite prove alternative con soddisfazione dell'autorità doganale;
- non è dimostrata la conclusione dell'operazione TIR; oppure
- nessun altro Stato membro ha chiesto di trasferire la responsabilità per il recupero,

le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata notificano ufficialmente all'associazione garante e al titolare del carnet TIR che l'operazione TIR non è stata appurata. Le notifiche, che possono essere trasmesse contemporaneamente, dovrebbero essere inviate per posta avvalendosi di ogni mezzo possibile che ne garantisca il ricevimento da parte del destinatario.

*Articolo 11,
paragrafo 1,
convenzione TIR*

In ogni caso, la notifica si deve effettuare entro un anno dalla data di accettazione del carnet TIR.

*Articolo 280,
paragrafo 8, AE*

Se durante le fasi di una procedura di ricerca viene stabilito che l'operazione TIR è stata terminata correttamente, l'autorità doganale dello Stato membro di partenza o di entrata appura tale operazione e ne informa senza indugio l'associazione garante e il titolare del carnet TIR come pure, se del caso, qualsiasi autorità doganale che abbia intrapreso una procedura di recupero.

IX.6.3. Prova alternativa della conclusione

Articolo 281 AE

Le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata possono accettare quale prova alternativa della conclusione dell'operazione TIR qualsiasi documento vistato dall'autorità doganale dello Stato membro di destinazione o d'uscita in cui sono state presentate le merci.

Tale prova alternativa deve identificare le merci e attestare che sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita o consegnate a un destinatario autorizzato.

Il titolare del carnet TIR o l'associazione garante può inoltre presentare quale prova alternativa a soddisfazione dell'autorità doganale dello Stato membro di partenza o d'entrata uno dei documenti seguenti identificativi delle merci:

- un documento o una registrazione doganale, certificati dall'autorità doganale di uno Stato membro, che attesti che le merci hanno fisicamente lasciato il territorio doganale dell'Unione;

- un documento doganale rilasciato in un paese terzo in cui le merci sono vincolate a un regime doganale;
- un documento, rilasciato in un paese terzo e approvato dalle autorità doganali di tale paese, che certifichi che le merci sono considerate in libera pratica nel paese terzo in questione.

Vale come prova anche una copia conforme dei suddetti documenti autenticata dalle autorità.

*Articolo 280,
paragrafo 8, AE*

L'ufficio incaricato di condurre la ricerca dovrebbe comunicare al titolare del carnet TIR e all'associazione garante se la prova alternativa presentata è stata accettata quale prova della conclusione del regime TIR. Lo stesso ufficio dovrebbe inoltre informare il titolare del carnet TIR delle eventuali prove a sostegno dell'appuramento rinvenute nell'ufficio durante la procedura di ricerca.

IX.6.4. Obbligazione doganale e recupero

Spetta alle autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata avviare l'azione di recupero qualora si verifichino irregolarità che comportano il pagamento di un'obbligazione doganale e/o altre imposizioni.

IX.6.4.1. Identificazione della persona o delle persone direttamente debitrice

Articolo 78 AD

In assenza di prove che dimostrino l'avvenuta conclusione dell'operazione TIR, le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata devono determinare il luogo in cui è sorta un'obbligazione doganale entro sette mesi dalla data limite alla quale le merci avrebbero dovuto essere presentate all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita. Le stesse devono inoltre individuare il debitore e determinare lo Stato membro competente per il recupero dell'obbligazione doganale.

Articolo 105 CDU

L'obbligazione doganale è contabilizzata entro un termine di 14 giorni dallo scadere del suddetto periodo di sette mesi.

A tal fine, le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata possono avvalersi di qualsiasi informazione di cui dispongono, anche quelle fornite dall'associazione garante e dal titolare del carnet TIR.

*Articolo 11,
paragrafo 1,
convenzione TIR*

Per individuare la o le persone debitrice, valgono le disposizioni generali del CDU, dell'AE e dell'AD. Nella maggior parte dei casi, ci si può aspettare che l'obbligazione doganale sia sorta o attraverso

*Articoli 79, 84 e 87
CDU* la sottrazione delle merci alla «vigilanza doganale» o attraverso l'inadempimento degli obblighi derivanti dall'uso del regime TIR.

*Articoli 77 e 78 AD
e 163 e 311 AE* Dal momento che spetta al titolare del carnet TIR presentare le merci all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita, in prima istanza è questi o il suo rappresentante la persona direttamente debitrice.

Per ulteriori dettagli sulla procedura elettronica relativa all'obbligazione doganale e al recupero cfr. la parte VIII.

IX.6.4.2. Recupero dell'obbligazione doganale e/o altre imposizioni

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione TIR* Il recupero dell'obbligazione esigibile alla o alle persone debtrici si effettua secondo le procedure standard — cfr. parte VIII. In base alla convenzione TIR le autorità competenti devono esigere il pagamento alla persona o alle persone tenute al pagamento dei dazi e delle tasse dovuti. Se però il titolare del carnet TIR risiede in un paese terzo non sempre è possibile assicurare la riscossione delle imposte esigibili. È quanto prevede la convenzione TIR con la frase «le autorità competenti procedono, nella misura del possibile, a chiederne il pagamento alla o alle persone direttamente tenute a pagarle».

La frase «nella misura del possibile» implica che le autorità competenti devono sforzarsi di esigere la riscossione, almeno formulando una richiesta ufficiale di pagamento diretta alla persona interessata.

Se il pagamento non avviene entro un mese dalla data della comunicazione dell'obbligazione al debitore, si esige il versamento dell'importo, entro il limite della garanzia, all'associazione garante.

IX.6.5. Escussione della garanzia

*Articolo 11,
paragrafo 3,
convenzione TIR* Il versamento dell'importo all'associazione garante può essere chiesto non prima di un mese dalla data della notifica del mancato appuramento ed entro due anni a partire dalla data della notifica. Si dovrebbe in particolare evitare di inviare tale richiesta prima del tempo prestabilito (ossia prima della scadenza del mese) per non compromettere la validità della richiesta stessa.

Nella pratica, si ricorrerà al primo dei due termini quando non è realistico prevedere di recuperare l'obbligazione dalla o dalle persone debtrici e quando non è noto il luogo in cui è effettivamente avvenuta l'infrazione o l'irregolarità. Si ricorrerà al secondo termine quando è

realistico prevedere di recuperare l'obbligazione dalla o dalle persone debentrici.

Dato che tutte le richieste indirizzate all'associazione garante nazionale sono trasmesse all'IRU, quest'ultima può «verificarne» la validità. È perciò importante che tutte le richieste siano corroborate da documenti giustificativi che dimostrino almeno che l'irregolarità ha generato il pagamento di dazi e tasse all'importazione, che il debitore è stato individuato, che gli è stato richiesto il pagamento delle imposte dovute, e che le notifiche sono state inviate correttamente e puntualmente.

IX.6.6. Applicazione degli articoli 163 e 164 AE

Poiché ai fini del regime TIR il territorio doganale dell'Unione è considerato un unico territorio, non sempre è facile determinare quale Stato membro è competente a trattare le irregolarità che si manifestano nel corso del regime. Pertanto le notifiche di mancato appuramento di cui al paragrafo IX.6.2 si considerano inviate a tutte le associazioni garanti dell'Unione.

IX.6.6.1. Trasferimento di competenza in materia di recupero dell'obbligazione

*Articolo 167,
paragrafo 1, AE*

*Articolo 1,
lettera o),
convenzione TIR*

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione TIR*

*Articolo 11,
paragrafo 1,
convenzione TIR*

*Articolo 11,
paragrafo 2,
convenzione TIR*

*Articolo 11,
paragrafo 3,
convenzione TIR*

Quando si rende necessario trasferire la competenza in materia di recupero ad un altro Stato membro, lo Stato membro richiedente o che ha iniziato l'azione di recupero deve inviare allo Stato membro cui è indirizzata la richiesta «tutti i documenti utili», tra i quali rientra l'eventuale corrispondenza tra lo Stato membro che ha avviato l'azione di recupero e la propria associazione garante nazionale.

Se tale corrispondenza contiene informazioni pertinenti fornite dall'associazione garante iniziale sulla validità della notifica, lo Stato membro interpellato dovrà decidere se è in grado di esigere il pagamento alla propria associazione garante. Nel caso l'associazione garante dello Stato membro interpellato si opponga alla richiesta di pagamento, può avvalersi della corrispondenza per corroborare i motivi dell'opposizione alla richiesta presentata dallo Stato membro interpellato in conformità con il diritto civile di tale paese.

IX.7. Destinatario autorizzato

Il presente paragrafo fornisce informazioni su:

- introduzione (paragrafo IX.7.1);
- facoltà di rompere e rimuovere i sigilli doganali (paragrafo IX.7.2);
- arrivo delle merci (paragrafo IX.7.3);
- presentazione del carnet TIR (paragrafo IX.7.4);
- visto e restituzione del carnet TIR al titolare (paragrafo IX.7.5).

IX.7.1. Introduzione

In linea di principio le merci vincolate al regime TIR sono presentate all'ufficio doganale di destinazione insieme al veicolo, al carnet TIR e all'MRN dell'operazione TIR.

Pur tuttavia, il destinatario autorizzato può ricevere le merci nei propri locali o in altro luogo autorizzato senza dover presentare all'ufficio doganale di destinazione le merci stesse, il veicolo, il carnet TIR e l'MRN dell'operazione TIR.

<i>Articolo 230, CDU</i>	Le procedure relative al destinatario autorizzato TIR si fondano sulle procedure vigenti nell'ambito del transito comune/unionale. Occorre pertanto seguire le procedure illustrate nella parte VI.
<i>Articoli 186 e 187 AD</i>	
<i>Articolo 282 AE</i>	Rispetto al normale regime TIR, l'autorizzazione ad operare come destinatario autorizzato si applica unicamente alle operazioni TIR che hanno come luogo finale di scarico i locali indicati nell'autorizzazione.

IX.7.2. Facoltà di rompere e rimuovere i sigilli doganali

<i>Articolo 282 AE</i>	Il riconoscimento reciproco dei controlli doganali è uno dei pilastri del regime TIR, nell'ambito del quale l'apposizione e la rimozione dei sigilli doganali rappresentano elementi fondamentali. Per tale motivo, l'autorizzazione dovrebbe attribuire esplicitamente al titolare del carnet TIR o al suo rappresentante la facoltà di rompere e rimuovere i sigilli doganali.
------------------------	--

In nessun caso il destinatario autorizzato deve rimuovere i sigilli doganali prima di aver ottenuto l'autorizzazione dell'ufficio doganale di destinazione sotto forma del messaggio «Autorizzazione di scarico» (IE043).

IX.7.3. Arrivo delle merci

Articolo 282 AE Il destinatario autorizzato comunica all'ufficio doganale di destinazione l'arrivo delle merci con il messaggio «Notifica di arrivo» (IE007), conformemente alle condizioni stabilite nell'autorizzazione, in modo che le autorità competenti possano, ove necessario, effettuare controlli prima che il destinatario scarichi le merci.

Per comunicare l'arrivo della spedizione è inviato all'ufficio doganale di partenza o d'entrata il messaggio «Avviso di arrivo» (IE006).

L'ufficio doganale di destinazione, se non intende controllare il carico prima che sia scaricato, autorizza lo scarico inviando il messaggio «Autorizzazione di scarico» (IE043). Il destinatario autorizzato rimuove i sigilli, controlla e scarica le merci confrontandole con le informazioni contenute nel carnet TIR e nel messaggio «Autorizzazione di scarico», iscrive le merci scaricate nelle proprie scritture e invia all'ufficio doganale di destinazione, entro il terzo giorno dall'arrivo delle merci, il messaggio «Osservazioni sullo scarico» (IE044). In quest'ultimo messaggio figurano le informazioni riguardanti le eventuali irregolarità rilevate.

IX.7.4. Presentazione del carnet TIR

Articolo 282 AE Il carnet TIR e l'MRN dell'operazione TIR sono presentati entro il termine fissato nell'autorizzazione all'ufficio doganale di destinazione per farli vistare e porre termine all'operazione TIR.

IX.7.5. Visto e restituzione del carnet TIR al titolare

Articolo 279, paragrafo 4, AE L'ufficio doganale di destinazione deve vistare il carnet TIR compilando la matrice n. 2 e trattenendo il volet n. 2, per poi restituirlo al titolare del carnet TIR o al suo rappresentante.

Commenti all'articolo 28, convenzione TIR L'ufficio doganale di destinazione introduce nel sistema NCTS il messaggio «Risultati del controllo» (IE018) e trasmette i dati in conformità del paragrafo IX.5.7.

IX.8. Allegati della parte IX

IX.8.1. Uffici di coordinamento nell'Unione ⁽⁹⁴⁾

Per l'ultima versione dell'elenco degli uffici di coordinamento, fare clic sul link seguente:

EUROPA: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

⁽⁹⁴⁾ L'elenco completo degli uffici di coordinamento è accessibile alla pagina <http://www.unece.org/tir/focalpoints/login.html>

IX.8.2. Tabella di concordanza

Contenuto caselle TIR	Denominazione campi NCTS
Paese(i) di partenza (copertina, casella 6)	Paese di spedizione (casella 15)
Paese(i) di destinazione (copertina, casella 7)	Paese di destinazione (casella 17)
N. immatricolazione dei veicoli (copertina, casella 8)	Identità del mezzo di trasporto alla partenza (casella 18)
Certificato(i) di approvazione dei veicoli (copertina, casella 9)	Documenti/certificati presentati (casella 44)
Numero del(i) container (copertina, casella 10)	Container (casella 19), numero del container (casella 31)
N. carnet TIR (volet, casella 1)	Riferimento del documento presentato (casella 44)
Titolare del carnet TIR (volet, casella 4)	Operatore titolare del regime (casella 50), numero EORI, numero d'identificazione (ID) del titolare del carnet TIR quale definito per la casella 3 della copertina del carnet TIR (cfr. allegato IX.8.3) Operatore obbligato principale (casella 50), numero EORI
Paese(i) di partenza (volet, casella 5)	Paese di spedizione (casella 15)
Paese(i) di destinazione (volet, casella 6)	Paese di destinazione (casella 17)
N. immatricolazione dei veicoli (volet, casella 7)	Identità del mezzo di trasporto alla partenza (casella 18)
Documenti allegati (volet, casella 8)	Documenti/certificati presentati (casella 44)
Container, marchi e numeri dei colli (volet, casella 9)	Numeri dei container (casella 31), marchi e numeri dei colli (casella 31)
Numero e tipo di colli e articoli, descrizione delle merci (volet, casella 10) (*)	Natura dei colli (casella 31) e numero di colli (casella 31), articolo n. (casella 32), descrizione testuale (casella 31), codice SA (casella 33)
Peso lordo (volet, casella 11)	Massa lorda totale (casella 35)
Luogo e data della dichiarazione (volet, casella 14)	Data della dichiarazione (casella C)

(*) In conformità delle norme d'uso del carnet TIR, l'eventuale dicitura «merci ponderose o voluminose» (cfr. articolo 1, lettera p), della convenzione TIR) figura in questa casella. Lo stesso vale qualora si utilizzi il simbolo «T2L» in conformità dell'articolo 319 delle DAC.

Contenuto caselle TIR	Denominazione campi NCTS
Numero e identificazione dei sigilli (volet, casella 16)	Numero di sigilli, identità dei sigilli (casella D)
Ufficio di partenza o d'entrata (volet, casella 18)	N. di riferimento UdP (casella C)
Termine per il transito (volet, casella 20)	Data limite (casella D)
N. registrazione presso ufficio di partenza (volet, casella 21)	Numero di riferimento principale (MRN)
Ufficio di destinazione (volet, casella 22)	Ufficio doganale di destinazione (casella 53), destinatario del messaggio IE01
Destinatario (documenti presentati)	Operatore destinatario (casella 8)

IX.8.3. Compilazione del carnet TIR

Compilazione delle caselle del carnet TIR

Parte 7.2 Migliori prassi d'uso del carnet TIR, Allegato I del manuale TIR

Pagina 1 della copertina da compilare a cura dell'associazione o del titolare del carnet TIR

- | | |
|------------------|---|
| <i>Casella 1</i> | Data limite di validità (nel formato gg/mm/aaaa) oltre la quale il carnet TIR non può essere presentato all'ufficio doganale di partenza per essere accettato. Il carnet TIR, se accettato dall'ufficio doganale di partenza al più tardi l'ultimo giorno della sua validità, rimane valido fino al termine dell'operazione TIR presso l'ufficio doganale di destinazione. [Nota: non sono ammesse correzioni in questa casella]. |
| <i>Casella 2</i> | Nome dell'associazione nazionale che lo rilascia. |
| <i>Casella 3</i> | Numero d'identificazione (ID), nome, indirizzo e paese del titolare del carnet TIR. Un numero di identificazione individuale ed unico (ID) è assegnato al titolare del carnet TIR dall'associazione garante in base al formato armonizzato seguente: «AAA/BBB/XX...X», in cui «AAA» rappresenta il codice a tre lettere del paese in cui l'utilizzatore dei carnet TIR è stato autorizzato, «BBB» rappresenta il codice a tre cifre dell'associazione tramite la quale il titolare del carnet TIR è stato autorizzato e «XX...X» rappresenta una serie di numeri (fino a 10) che individuano la persona autorizzata ad utilizzare i carnet TIR. |
| <i>Casella 4</i> | Timbro e firma dell'associazione che rilascia il carnet. |
| <i>Casella 5</i> | Firma (timbro) del segretario dell'organizzazione internazionale. |
| <i>Casella 6</i> | Paese(i) in cui inizia, per l'intero carico o parte di esso, il trasporto TIR. |
| <i>Casella 7</i> | Paese(i) in cui termina, per l'intero carico o parte di esso, il trasporto TIR. |
| <i>Casella 8</i> | Numero(i) d'immatricolazione del(i) veicolo(i) stradale(i), non solo dell'autoveicolo (ossia la motrice), ma anche del rimorchio o semirimorchio da esso trainato. Qualora le disposizioni nazionali non prevedano l'immatricolazione di rimorchi o semi-rimorchi, si fornisce, anziché il numero d'immatricolazione, il numero d'identificazione o di fabbricazione. |

<i>Casella 9</i>	Numero e data del(i) certificato(i) di omologazione TIR.
<i>Casella 10</i>	Numero(i) del(i) container, se del caso.
<i>Casella 11</i>	Menzioni varie, ad esempio, la dicitura «Merci ponderose o voluminose».
<i>Casella 12</i>	Firma del titolare del carnet TIR o del suo rappresentante.

Volet n. 1/n. 2 (giallo) non riservato alla dogana

Spetta al titolare del carnet TIR compilare il volet giallo. Il suo contenuto deve corrispondere a quello dei volet da 1 a 20, ossia i fogli bianchi e verdi. Di norma le autorità doganali non annotano questo foglio, tranne nei casi in cui il titolare del carnet TIR chiede la vidimazione dei cambiamenti apportati.

*Risoluzioni e
raccomandazioni,
manuale TIR*

Il 31 gennaio 2008 il comitato amministrativo della convenzione TIR ha adottato una raccomandazione in base alla quale i titolari di carnet TIR, oltre alla descrizione delle merci, dovrebbero indicare il codice SA (a sei cifre) nella casella 10 del manifesto delle merci nel volet giallo (non riservato alla dogana) del carnet TIR.

Le autorità doganali di partenza nell'Unione accetteranno che il codice SA figuri nei volet del carnet TIR destinati alla dogana.

Il titolare del carnet TIR non è tuttavia obbligato a inserire il codice SA.

Nel caso in cui il codice SA sia indicato, le autorità doganali dell'ufficio di partenza o d'entrata (di passaggio) dovrebbero controllare che corrisponda con quello che figura in altri documenti doganali, commerciali o di trasporto.

Volet n. 1 (bianco) da compilare a cura del titolare del carnet TIR

<i>Casella 1</i>	Numero di riferimento del Carnet TIR.
<i>Casella 2</i>	Uffici(o) in cui inizia, per l'intero carico o parte di esso, il trasporto TIR. Il numero degli uffici di partenza può variare da uno a tre in base al numero degli uffici di destinazione (casella 12 sottostante). Il numero totale degli uffici doganali di partenza o di destinazione non dev'essere superiore a quattro.
<i>Casella 3</i>	Nome e/o logo dell'organizzazione internazionale.

<i>Casella 4</i>	Numero d'identificazione (ID), nome, indirizzo e paese del titolare del carnet TIR. Per ulteriori dettagli si veda la casella 3 della copertina.
<i>Casella 5</i>	Paese(i) in cui inizia, per l'intero carico o parte di esso, il trasporto TIR.
<i>Casella 6</i>	Paese(i) in cui termina, per l'intero carico o parte di esso, il trasporto TIR.
<i>Casella 7</i>	Numero(i) d'immatricolazione del(i) veicolo(i) stradale(i), non solo dell'autoveicolo, ma anche del rimorchio o semirimorchio da esso trainato. Qualora le disposizioni nazionali non prevedano l'immatricolazione di rimorchi o semi-rimorchi, si indica, anziché il numero d'immatricolazione, il numero d'identificazione o di fabbricazione.
<i>Casella 8</i>	In conformità delle norme d'uso del carnet TIR è possibile allegare documenti supplementari al carnet. In tal caso l'ufficio doganale di partenza dovrebbe fissarli al carnet TIR con punti metallici o altri dispositivi e apporvi il proprio timbro in modo che non possano essere rimossi senza lasciare tracce visibili nel carnet TIR. Per evitare che i documenti siano sostituiti, l'ufficio di partenza dovrebbe timbrare ogni singola pagina. I documenti dovrebbero essere fissati alla copertina (o ai fogli gialli) e a ciascun volet del carnet TIR. Precisare in questa casella di quali documenti si tratta.
<i>Casella 9</i>	a) Numero(i) d'identificazione del(i) compartimento(i) di carico o del(i) contenitore(i). b) Marchi d'identificazione o numeri di colli o articoli.
<i>Casella 10</i>	Numero e natura dei colli o degli articoli, descrizione delle merci. La descrizione delle merci, oltre a contenere la loro denominazione commerciale (televisori, video, lettori CD ecc.), dovrebbe consentirne la chiara identificazione. Non sono ammesse indicazioni generiche (ad esempio, apparecchi elettronici, elettrodomestici, indumenti o arredi). In questa casella può essere inserito anche il codice SA consigliato (dal volet giallo). Il manifesto delle merci deve recare inoltre il numero dei colli associato a ciascuna merce descritta. Per quanto concerne le merci voluminose, occorre dichiararne la quantità.
<i>Casella 11</i>	Peso lordo in chilogrammi (Kg).

- Casella 12* Numero di colli destinati ai vari uffici doganali di destinazione, numero totale di colli e nome (località) dei suddetti uffici. Il numero degli uffici doganali di destinazione può variare da uno a tre in base al numero degli uffici doganali di partenza (casella 2 sopra). Il numero totale degli uffici doganali di partenza e di destinazione non dev'essere superiore a quattro.
- Caselle da 13 a 15.* Luogo, data e firma del titolare del carnet TIR o del suo rappresentante. Compilando questa casella il titolare del carnet TIR si assume la responsabilità dell'autenticità delle informazioni fornite nel carnet TIR. Tali informazioni dovrebbero essere riportate in tutti i volet del carnet TIR.

Volet n. 1 (bianco) da compilare a cura delle autorità doganali

- Spazio riservato all'amministrazione* Qualsiasi informazione che serva a facilitare il controllo doganale (numero del documento doganale precedente ecc.).
- Casella 16* Numero e caratteristiche dei sigilli o dei marchi d'identificazione apposti. L'ultimo ufficio doganale di partenza riporta questa indicazione in tutti i restanti volet.
- Casella 17* Data (secondo il formato gg/mm/aaaa), timbro e firma del funzionario competente presso l'ufficio doganale di partenza. Nell'ultimo ufficio doganale di partenza il funzionario appone data, firma e timbro nella casella 17 sotto il manifesto in tutti i restanti volet.
- Casella 18* Nome dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata.
- Casella 19* Apporre una croce («X») nell'apposita casella se i sigilli o altri marchi d'identificazione sono intatti all'inizio di un'operazione TIR. Il primo ufficio doganale di partenza non compila questa casella.
- Casella 20* Data limite per il transito (secondo il formato gg/mm/aaaa e l'ora, se del caso), ovvero data limite entro cui il carnet TIR, insieme al veicolo stradale, l'autotreno o il container devono essere presentati all'ufficio doganale d'uscita o di destinazione.
- Casella 21* Identificazione dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata, seguita dal numero di registrazione assegnato all'operazione TIR nel registro doganale.
- Casella 22* Annotazioni varie, ad esempio, l'ufficio di passaggio o l'ufficio di destinazione presso cui le merci devono essere presentate. L'itinerario prestabilito può essere eventualmente indicato qui.

Casella 23 Data (nel formato gg/mm/aaaa), timbro e firma del funzionario competente presso l'ufficio doganale di partenza o di entrata.

Matrice n. 1 (bianca) compilata dalle autorità doganali

Casella 1 Identificazione dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata.

Casella 2 Numero di riferimento principale (MRN) oppure altro numero di registrazione assegnato all'operazione TIR.

Casella 3 Se del caso, numero e caratteristiche dei sigilli o dei marchi d'identificazione apposti.

Casella 4 Apporre una croce («X») nell'apposita casella se i sigilli o altri marchi d'identificazione sono intatti all'inizio di un'operazione TIR. Il primo ufficio doganale di partenza non compila questa casella.

Casella 5 Annotazioni varie, ad esempio, l'ufficio doganale di passaggio o l'ufficio doganale di destinazione presso cui le merci devono essere presentate. L'itinerario prestabilito può essere eventualmente indicato qui.

Casella 6 Data (nel formato gg/mm/aaaa), timbro e firma del funzionario competente presso l'ufficio doganale di partenza o di entrata.

Matrice 1 Se l'operazione TIR è stata avviata senza scambio di dati del carnet TIR (procedura di riserva/continuità operativa, paragrafo 8.4), si dovrebbe apporre il timbro (modello nell'allegato 8.6) nella matrice n. 1 in un punto in cui sia chiaramente visibile.

Volet n. 2 (verde) da compilare a cura del titolare del carnet TIR

Le caselle da 1 a 23 del volet n. 2 si compilano in modo analogo alle caselle corrispondenti del volet n. 1.

Volet n. 2 (verde) da compilare a cura delle autorità doganali

Casella 24 Identificazione dell'ufficio doganale di destinazione o d'uscita.

Casella 25 Apporre una croce («X») nell'apposita casella se i sigilli o altri marchi d'identificazione sono intatti.

Casella 26 Numero di colli scaricati. Da compilare solo a cura degli uffici doganali di destinazione e non dagli uffici d'uscita.

Casella 27 Questa casella dovrebbe essere compilata solo in caso di riscontro di irregolarità, incidenti o imprevisti associati al trasporto TIR. In tal caso apporre la lettera «R», seguita da una descrizione chiara delle eventuali riserve. Se le autorità doganali dichiarano conclusa un'operazione TIR che è oggetto di riserve sistematiche non specificate, dovrebbero darne giustificazione.

Casella 28 Data (nel formato gg/mm/aaaa), timbro e firma del funzionario competente presso l'ufficio doganale di destinazione o di uscita.

Se l'operazione TIR è stata avviata senza scambio di dati del carnet TIR (procedura di riserva/continuità operativa — paragrafo 8.4) al momento di rinviare l'apposita parte del volet n. 2, occorre apporre sul verso del volet: l'indirizzo delle autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata (di passaggio) e il timbro «Procedura di riserva NCTS» (modello in allegato 8.6.) nella casella «Spazio riservato all'amministrazione».

Matrice n. 2 (verde) da compilare a cura delle autorità doganali

Casella 1 Identificazione dell'ufficio doganale di destinazione o d'uscita.

Casella 2 Apporre una croce («X») nell'apposita casella se i sigilli o altri marchi d'identificazione sono intatti.

Casella 3 Numero di colli scaricati. Da compilare solo a cura degli uffici doganali di destinazione e non dagli uffici doganali d'uscita.

Casella 4 Se del caso, si dovrebbero indicare numero e caratteristiche dei nuovi sigilli o dei nuovi marchi d'identificazione.

Casella 5 Come per la casella 27 del volet n. 2, questa casella dovrebbe essere compilata solo se si riscontrano irregolarità, incidenti o imprevisti associati al trasporto TIR. In tal caso apporre la lettera «R», seguita da una descrizione chiara delle eventuali riserve. Se le autorità doganali dichiarano conclusa un'operazione TIR che è oggetto di riserve sistematiche non specificate, dovrebbero darne giustificazione.

Casella 6 Data (nel formato gg/mm/aaaa), timbro e firma del funzionario competente presso l'ufficio doganale di destinazione o di uscita.

Compilazione del verbale di accertamento del carnet TIR

<i>Casella 1</i>	Ufficio o uffici doganali di partenza.
<i>Casella 2</i>	Numero del carnet TIR.
<i>Casella 3</i>	Nome dell'organizzazione internazionale.
<i>Casella 4</i>	Numero(i) d'immatricolazione del(i) veicolo(i).
<i>Casella 5</i>	Titolare del carnet TIR e relativo numero d'identificazione.
<i>Casella 6</i>	Stato dei sigilli doganali; barrare con una croce («X») la casella pertinente: - casella sinistra: sigilli intatti; - casella destra: sigilli rotti.
<i>Casella 7</i>	Stato del compartimento di carico (container): - casella sinistra: compartimento di carico intatto; - casella destra: compartimento di carico aperto.
<i>Casella 8</i>	Osservazioni/Constatazioni.
<i>Casella 9</i>	Apporre una croce («X») nella casella «Non è stata rilevata merce mancante»: - casella sinistra: non vi sono merci mancanti; - casella destra: vi sono merci mancanti. In tal caso, compilare le caselle da 10 a 13 indicando quali sono le merci mancanti o distrutte.
<i>Casella 10</i>	a) Compartimento(i) di carico o container: fornire elementi per identificarli; b) Marchi e numeri dei colli o degli articoli: fornire elementi per identificarli;
<i>Casella 11</i>	Numero e natura dei colli o degli articoli, descrizione delle merci.
<i>Casella 12</i>	(M) = merci mancanti (D) = merci distrutte.

<i>Casella 13</i>	Osservazioni, indicazione della quantità di merci mancanti o distrutte.
<i>Casella 14</i>	Data (gg/mm/aaaa), luogo e ora dell'incidente.
<i>Casella 15</i>	Misure adottate per consentire il proseguimento dell'operazione TIR: apporre una croce («X») nell'apposita casella e fornire, se del caso, altre indicazioni: - casella superiore: apposizione dei nuovi sigilli: numero e descrizione; - casella intermedia: trasferimento del carico, cfr. casella 16. - casella inferiore: altro.
<i>Casella 16</i>	In caso di trasferimento delle merci: compilare la rubrica «Descrizione di ogni veicolo stradale/container sostituito»: a) numero d'immatricolazione del veicolo; se il veicolo è stato ammesso al trasporto TIR, apporre una croce («X») nella casella sinistra. In caso contrario, apporre una croce («X») nella casella destra; b) numero d'identificazione del(i) container; se il(i) container è(sono) stato(i) ammesso(i) al trasporto TIR, apporre una croce («X») nella casella sinistra. In caso contrario, apporre una croce («X») nella casella destra. Indicare, se del caso, il numero del certificato di omologazione nella parte destra della casella destra e il numero e le caratteristiche dei sigilli apposti nella linea a destra corrispondente.
<i>Casella 17</i>	Nome/titolo ed elementi identificativi dell'autorità che ha compilato il verbale d'accertamento; luogo, data (gg/mm/aaaa), timbro e firma.
<i>Casella 18</i>	Data (gg/mm/aaaa), timbro e firma dell'ufficio doganale successivo in cui giunge il trasporto TIR.
<i>Parte staccabile</i>	L'angolo numerato staccabile nella quarta di copertina del carnet TIR è staccato e restituito al titolare del carnet TIR se le autorità competenti trattengono il carnet a fini d'indagine. Deve essere vidimato dall'autorità che ha trattenuto il carnet TIR, che vi appone timbro e firma leggibile.

IX.8.4. Operazioni TIR in circostanze particolari (procedura di riserva/continuità operativa)

Uso del carnet TIR

Articolo 274 AE

Se presso l'ufficio doganale di partenza o d'entrata l'NCTS o il sistema informatico utilizzato dal titolare del carnet TIR per presentare i dati del carnet sono indisponibili, si ricorre alla procedura di riserva/di continuità operativa e l'operazione TIR è svincolata in base al carnet TIR. Il ricorso alla procedura di riserva/continuità operativa è indicato nella matrice n.1 e nella casella «Spazio riservato all'amministrazione» del volet n.2 con il timbro, in conformità del modello di cui all'allegato 8.6.

Il verso del volet n. 2 deve recare l'indirizzo delle autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata cui rinviare l'apposita parte del volet stesso nell'ambito della procedura di riserva/continuità operativa.

*Articolo 279,
paragrafo 5, AE*

In tal caso l'operazione TIR non può essere conclusa o appurata mediante NCTS all'interno del territorio doganale dell'Unione.

L'ufficio doganale di destinazione o d'uscita pone termine al regime TIR in base al volet n. 2 del carnet TIR e ne invia l'apposita parte alle autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata. Ciò deve avvenire entro otto giorni dalla data del termine. L'ufficio doganale di partenza o d'entrata raffronta le informazioni fornite dall'ufficio doganale di destinazione o d'uscita per appurare il regime.

Misure previste alla procedura di riserva/continuità operativa

*Migliori pratiche,
manuale TIR*

Qualora, nell'ambito del ricorso alla procedura di riserva/continuità operativa, le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata non ricevano l'apposita parte del volet n. 2 del carnet TIR entro il termine prestabilito di otto giorni, possono interrogare SafeTIR, il sistema elettronico di controllo dell'IRU, per verificare se vi sia stata registrata la presentazione del carnet TIR nel luogo di destinazione o d'uscita. Può essere loro d'ausilio inviare l'avviso di ricerca del carnet TIR all'attuale o all'ultimo ufficio doganale di destinazione o d'uscita dell'Unione.

Se dall'interrogazione emerge che il carnet TIR non è stato presentato alle autorità doganali di destinazione, le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata possono decidere di avviare immediatamente la procedura di ricerca presso l'ufficio doganale dichiarato di destinazione o d'uscita nell'Unione.

Procedura di ricerca in caso procedura di riserva/continuità operativa

*Articolo 280,
paragrafo 6, AE*

Se le autorità doganali dello Stato membro di partenza o d'entrata non ricevono la prova dell'avvenuto termine dell'operazione TIR entro due mesi dalla data di accettazione del carnet TIR, o sospettano prima che l'operazione non sia giunta a termine, inviano all'ufficio doganale di destinazione o d'uscita un avviso di ricerca del carnet TIR (cfr. modello in appresso). Lo stesso vale in caso risulti successivamente che la prova del termine dell'operazione TIR è stata falsificata.

Si applica, mutatis mutandis, la procedura di cui alla parte VII, capitolo 4 (procedura di ricerca).

*Migliori pratiche,
manuale TIR*

Nelle pagine seguenti figurano i modelli per la lettera di informazione e per l'avviso di ricerca da utilizzare nella procedura di riserva/continuità operativa.

IX.8.5. Notifica scritta

Lettera di informazione da inviare all'associazione garante e al titolare del carnet TIR

.....

.....

(denominazione completa dell'ufficio doganale/amministrazione interessati)

(luogo e data)

Oggetto: Informazione riguardante il carnet TIR n.

destinata a.....

(nome completo e indirizzo del titolare del carnet TIR)

.....

(denominazione completa dell'associazione garante)

Gentile signora/Egregio signore,

Ci preghiamo informarLa che la nostra amministrazione doganale non ha ricevuto conferma dell'avvenuta conclusione dell'operazione TIR nell'Unione europea accompagnata dal carnet TIR n.

Abbiamo inoltre verificato la posizione del suddetto carnet nel sistema di controllo dei carnet TIR, da cui risulta che:

- 2) non vi è alcuna informazione a conferma dell'avvenuta conclusione nel territorio unionale dell'operazione TIR in oggetto,
- 3) questa operazione TIR è stata registrata nel sistema SafeTIR e ci siamo già rivolti all'ufficio doganale di destinazione di ... per averne la conferma, che però non ci è ancora pervenuta ⁽⁹⁵⁾.

Pertanto, a norma dell'articolo 280, paragrafo 7, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione e ferma restando la notificazione da effettuare a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, della convenzione TIR, chiediamo di fornirci entro 28 giorni dalla data della presente i documenti atti a dimostrare che l'operazione TIR di cui trattasi è correttamente terminata nell'Unione europea.

⁽⁹⁵⁾ L'amministrazione doganale interessata indica l'opzione 1 o 2.

La prova dovrebbe essere fornita presentando uno dei documenti seguenti identificativi delle merci:

- un documento certificato dall'autorità doganale dello Stato membro di destinazione o di uscita, che identifica le merci e stabilisce che esse sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione o di uscita, o consegnate ad un destinatario autorizzato;
- un documento o una registrazione doganale, certificati dall'autorità doganale di uno Stato membro, che attestino che le merci hanno fisicamente lasciato il territorio doganale dell'Unione;
- un documento doganale rilasciato in un paese terzo in cui le merci sono vincolate a un regime doganale;
- un documento rilasciato in un paese terzo, vistato o altrimenti certificato dall'autorità doganale di tale paese, che certifica che le merci sono considerate in libera pratica nel paese terzo in questione.

Può essere fornita come prova una copia conforme dei documenti summenzionati, autenticata dall'organismo che ha vistato i documenti originali, dalle autorità del paese terzo interessato o da un'autorità di uno Stato membro.

.....

(timbro dell'ufficio doganale/firma del responsabile)

Allegato: copia del volet n. 1 del carnet TIR

IX.8.6. Modello di avviso di ricerca

Carnet TIR – Avviso di ricerca

I. Da compilare a cura dell'ufficio di partenza o d'entrata nell'Unione		
A. Carnet TIR n. Copia del volet n. 1 allegato	B. Ufficio doganale di destinazione o d'uscita dall'Unione (nome e Stato membro)	
C. Ufficio di partenza o d'entrata nell'Unione (nome, indirizzo, Stato membro)	D. N. immatricolazione del veicolo o nome della nave, se noto	
E. In base alle informazioni di cui dispone questo ufficio, la spedizione è stata		
☐ 1. presentata a.....il / / (ufficio doganale o destinatario autorizzato) GG/MM/AA		
☐ 2. consegnata a.....il / / (nome e indirizzo della persona o dell'azienda) GG/MM/AA		
☐ 3. Non si dispone di alcuna informazione circa la localizzazione delle merci		
Luogo e data:	Firma	Timbro
II. Da compilare a cura dell'ufficio doganale di destinazione o d'uscita dall'Unione		
Richiesta di informazioni supplementari		
Per poter effettuare ricerche, l'ufficio di partenza o d'entrata nell'Unione è pregato di fornire:		
☐ 1. l'esatta descrizione delle merci		
☐ 2. copia della fattura		
☐ 3. copia della lettera di vettura (CMR)		
☐ 4. i documenti o le informazioni seguenti:		
Luogo e data:	Firma	Timbro

III. Da compilare a cura dell'ufficio doganale di partenza o d'entrata nell'Unione

Risposta alla richiesta di informazioni supplementari

- ☐ 1. Le informazioni, copie o documenti richiesti sono forniti in allegato
- ☐ 2. Le informazioni, copie o documenti di cui ai punti 1 2 3 4 non sono disponibili
- ☐ ☐ ☐ ☐

Luogo e data:

Firma

Timbro

IV. Da compilare a cura dell'ufficio doganale di destinazione o d'uscita dall'Unione

☐ 1. L'apposita parte del volet n. 2 è stata restituita il/....../....; la copia debitamente vistata del volet n. 1 è fornita in allegato.

☐ 2. L'apposita parte debitamente vistata del volet n. 2 è fornita in allegato al presente avviso di ricerca

☐ 3. In seguito alle ricerche in corso sarà restituita al più presto copia del volet n. 2 o del volet n. 1

☐ 4. La spedizione è stata presentata a questo ufficio senza il relativo documento

☐ 5. Né la spedizione né il relativo carnet TIR sono stati presentati a questo ufficio e non è possibile ottenere informazioni sulla loro localizzazione

Luogo e data

Firma

Timbro

IX.8.7. Modello di accordo/impegno UE

MODELLO DI ACCORDO STANDARD UE TRA LE AMMINISTRAZIONI DOGANALI DEGLI STATI MEMBRI E LE LORO ASSOCIAZIONI GARANTI NAZIONALI RELATIVO AL REGIME TIR ^(‡)

Conformemente agli articoli 6 e 8 e all'allegato 9, parte I, paragrafo 1, lettera e), della convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR, siglata a Ginevra il 14 novembre 1975, e successive modifiche, (in appresso denominata «convenzione TIR»), XX [*nome dell'amministrazione doganale*] e XX [*nome dell'associazione garante nazionale*], in qualità di associazione riconosciuta da dette autorità doganali come garante delle persone che usufruiscono del regime TIR ^(§), convengono quanto segue:

Impegno

Conformemente all'articolo 8 e all'allegato 9, parte I, paragrafo 3, lettera f), punto iv), della convenzione TIR, XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] s'impegna a pagare a XX [*nome dell'amministrazione doganale*] l'importo garantito dell'obbligazione doganale e di altri oneri, più eventuali interessi di mora, dovuti in virtù dei regolamenti dell'Unione europea e, se del caso, della normativa nazionale del/della/dell' [*nome dello Stato membro*], qualora sia accertata un'irregolarità in correlazione ad un'operazione TIR.

Il presente impegno si applica alla circolazione di merci accompagnate da carnet TIR rilasciati da XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] o da qualunque altra associazione garante affiliata all'organizzazione internazionale di cui all'articolo 6, paragrafo 2, della convenzione TIR.

Conformemente all'articolo 8 della convenzione TIR, XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] risponde del pagamento delle somme di cui sopra, solidalmente con le persone debtrici di detti importi.

Conformemente all'articolo 163 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione, XX [*nome dell'amministrazione doganale*] può esigere da XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] un importo massimo di 100 000 EUR (centomila) per carnet TIR o una somma equivalente calcolata in conformità dell'articolo 53, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione.

XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] s'impegna a pagare alla prima domanda scritta di XX [*nome dell'amministrazione doganale*], entro i termini stabiliti nella convenzione TIR e nel rispetto della legislazione nazionale.

^(‡) Accordo amministrativo TAXUD/1958/2003 definitivo.

^(§) Articolo 1, lettera q), della convenzione TIR del 1975. Il presente accordo e l'impegno non si applicano al trasporto degli alcolici e dei prodotti del tabacco di cui alla nota esplicativa 0.8.3 della convenzione TIR.

Il presente impegno non si applica ad eventuali multe, ammende o sanzioni inflitte dallo Stato membro interessato.

Notificazione e richieste di pagamento

Per stabilire a quale amministrazione doganale dell'Unione europea spetti riscuotere le somme di cui sopra, si applicano le disposizioni dell'articolo 87 del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione. Pertanto, XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] è tenuta al pagamento delle somme di cui sopra anche quando si applicano le condizioni di cui all'articolo 167, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione.

La responsabilità di XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] è determinata dalle disposizioni della convenzione TIR. In particolare, la responsabilità prende inizio nel momento specificato all'articolo 8, paragrafo 4, della convenzione TIR.

Altre disposizioni

XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] s'impegna inoltre a conformarsi alle disposizioni specifiche dell'allegato 9, parte I, paragrafo 3, punti da i) a iii) e da v) a x) nonché all'obbligo di trasmissione dei dati conformemente alle disposizioni dell'allegato 9, parte II, della convenzione TIR.

Denuncia dell'accordo

Per il presente accordo non è stata fissata una data di scadenza. Ciascuna delle parti può unilateralmente denunciare l'accordo, purché ne dia preavviso scritto di almeno tre (3) mesi all'altra parte.

La denuncia del presente accordo lascia impregiudicati le responsabilità e gli obblighi di XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] previsti dalla convenzione TIR. XX [*nome dell'associazione garante nazionale*] risponde pertanto di ogni valida richiesta di pagamento dell'importo garantito che venga formulata in riferimento ad operazioni TIR coperte dal presente accordo e iniziate prima della data in cui acquista efficacia la denuncia del presente accordo, anche qualora la richiesta di pagamento sia stata inviata successivamente a tale data.

Competenza giurisdizionale

Per eventuali controversie sorte dall'applicazione del presente accordo, il tribunale di competenza e il diritto nazionale applicabile sono quelli dello Stato membro in cui è stabilita la sede statutaria di XX [*nome dell'associazione garante nazionale*].

Entrata in vigore

Il presente accordo prende effetto da...

Firmato

Firmato

Per l'associazione garante nazionale

Per l'amministrazione doganale

Data

Data

IX.8.8. Modello di timbro per la procedura di riserva/continuità operativa

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA NCTS <i>NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA</i> <i>AVVIATA IL _____</i> <i>(Data/ora)</i>
--

(dimensioni: 26 x 59 mm, inchiostro rosso)

Per tutte le versioni linguistiche del timbro cfr. parte V, allegato 8.1.

IX.8.9. Esempi di presentazione per via informatica dei dati del carnet TIR

a) Trasporto TIR che inizia in un paese terzo e si effettua in parte in un paese terzo

Esempio:

[Turchia - Kapitan Andreevo (Bulgaria) - Siret (Romania) - Ucraina - Medyka e Cracovia (Polonia)]

Il titolare del carnet TIR deve inserire i dati del carnet presso l'ufficio doganale d'entrata a Kapitan Andreevo (Bulgaria). L'ufficio doganale d'uscita dall'Unione a Siret (Romania) pone termine all'operazione TIR e invia i messaggi IE006 e IE018 all'ufficio doganale d'entrata di Kapitan Andreevo (Bulgaria). Quando l'operazione TIR riprende in territorio unionale, il titolare del carnet TIR deve nuovamente inserire i dati del carnet TIR presso l'ufficio doganale d'entrata di Medyka (Polonia). Si tratta di una nuova operazione TIR nel sistema NCTS con un nuovo MRN. L'ufficio doganale di destinazione (Cracovia) pone termine all'operazione TIR inviando a Medyka i messaggi IE006 e IE018, staccando e trattenendo le due parti del volet n. 2 del carnet TIR e annotandone la matrice.

b) Il trasporto TIR inizia nell'Unione e prevede una località di carico intermedio

Esempio:

[Turku (Finlandia) - Kotka (Finlandia) - Russia]

Il titolare del carnet TIR deve inserire i dati del carnet e presentare il carnet all'ufficio doganale di partenza (Turku). Nella località di carico intermedio (Kotka) viene posto termine all'operazione TIR precedente (da Turku), inviando a Turku i messaggi IE006 e IE018, staccando e trattenendo le due parti del volet n. 2 del carnet TIR e annotandone la matrice. Il titolare del carnet TIR inserisce i dati del carnet includendovi i dati dell'operazione precedente da Turku e le merci caricate a Kotka, e presenta il carnet TIR a Kotka per iniziare una nuova operazione TIR. L'ufficio doganale d'uscita dall'Unione (Vaalimaa) pone termine all'operazione TIR inviando a Kotka i messaggi IE006 e IE018, staccando e trattenendo le due parti del volet n. 2 del carnet TIR e annotandone la matrice.

c) Trasporto TIR che inizia in un paese terzo (Russia) e prevede due località di scarico intermedio nell'Unione

Esempio:

[Murmansk (Russia) - Oulu (Finlandia) - Turku (Finlandia)]

Il titolare del carnet TIR deve inserire i dati del carnet e presentare il carnet all'ufficio doganale d'entrata (Rajajooseppi). Nella località di scarico intermedio (Oulu) viene posto termine all'operazione TIR precedente (da Rajajooseppi), inviando a Rajajooseppi i messaggi IE006 e IE018, staccando e trattenendo le due parti del volet n. 2 del carnet TIR e annotandone la matrice. Il titolare del carnet TIR inserisce i dati del carnet includendovi i dati dell'operazione precedente da Rajajooseppi e presenta il carnet a Oulu per iniziare una nuova operazione TIR. L'ufficio doganale di destinazione (Turku) pone termine all'operazione TIR inviando a Oulu i messaggi IE006 e IE018, staccando e trattenendo le due parti del volet n. 2 del carnet TIR e annotandone la matrice.

IX.9.1. Esempio di situazione che coinvolge l'Irlanda del Nord dopo la Brexit

Il trasporto TIR avviene dalla Germania all'Irlanda del Nord (XI), attraverso il Belgio e la Gran Bretagna (GB).

Il veicolo stradale o il container deve essere presentato per il controllo all'ufficio doganale di partenza in DE, insieme al carnet TIR. Una volta che l'ufficio doganale tedesco ha accettato il carnet TIR, **inizia una prima operazione TIR da questo ufficio all'ufficio doganale d'uscita (di passaggio) in BE**. Il veicolo o il container insieme al carnet TIR devono essere presentati all'ufficio doganale d'uscita in BE (di passaggio) dove questa operazione TIR è conclusa.

Si noti che oltre ai requisiti della convenzione TIR (ad esempio l'uso del carnet TIR cartaceo), lo scambio di dati del carnet TIR tra i due uffici doganali **avviene tramite la creazione di un movimento TIR NCTS** presso l'ufficio doganale tedesco e termina presso l'ufficio doganale belga, come stabilito dall'AE CDU.

Quindi il veicolo stradale o il container viaggia in traghetto verso la GB, lasciando così il territorio doganale dell'UE. Il veicolo o il container deve essere presentato per il controllo all'ufficio doganale d'entrata in GB (di passaggio) insieme al carnet TIR per l'accettazione.

Qui inizia una seconda operazione TIR. Il viaggio del veicolo in GB finisce presso l'ufficio doganale d'uscita della GB (di passaggio) dove il veicolo e il carnet TIR devono essere presentati per il controllo e la conclusione dell'operazione.

All'entrata in XI, un territorio dove si applica il quadro giuridico del CDU, il veicolo o il container deve essere presentato all'ufficio doganale d'entrata di XI (di passaggio) per i controlli. **Sarà l'inizio della terza e ultima operazione TIR di questo trasporto TIR dalla dogana d'entrata di XI (di passaggio) a un ufficio doganale interno di destinazione in XI.** Il veicolo o il container deve essere presentato all'ufficio doganale di destinazione per i controlli, la conclusione e l'appuramento dell'operazione TIR. Come stabilito dall'AE CDU, per gli scambi di dati del carnet TIR tra l'ufficio doganale d'entrata in XI (di passaggio) e l'ufficio doganale di destinazione, i movimenti TIR NCTS devono essere creati nell'ufficio doganale d'entrata di XI e terminati nell'ufficio doganale di destinazione di XI.