

Nuovi sistemi di transito  
doganale **per l'Europa**





Nuovi sistemi di transito  
doganale **per l'Europa**



Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet via il server Europa (<http://europa.eu.int>).

Una scheda bibliografica figura alla fine del volume.

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2001

ISBN 92-828-9358-8

© Comunità europee, 2001

Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

*Printed in Belgium*

STAMPATO SU CARTA SBIANCATA SENZA CLORO

## Sommario

Introduzione generale .....	6
Transito comunitario/comune .....	15
Il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS) .....	34
Revisione della convenzione TIR .....	45
Approfondimenti .....	52



# Prefazione



*Michel*  
**VANDEN ABEELE**  
*Direttore generale*

Alla luce delle conclusioni della prima commissione temporanea d'inchiesta del Parlamento europeo formulate nel 1997 e del piano d'azione per il transito della Commissione, la riforma del sistema di transito e l'introduzione del nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS) sono stati due dei compiti più impegnativi che ho dovuto affrontare come responsabile della direzione generale della Fiscalità e dell'unione doganale.

Naturalmente, ci vuole tempo per preparare i grandi cambiamenti e introdurre i nuovi concetti e negli ultimi anni molto tempo è stato dedicato alla preparazione dei mutamenti divenuti necessari. Il processo è stato il prodotto di uno sforzo comune dei servizi della Commissione, degli Stati membri dell'Unione, dei paesi partner dell'EFTA e di Visegrad, nonché degli operatori commerciali. Il risultato di tale processo d'intensa cooperazione è adesso davanti ai vostri occhi. Esso vi offre una panoramica di tutte le modifiche introdotte al sistema del transito.

Se proseguiremo la cooperazione attraverso la corretta applicazione delle nuove disposizioni e l'utilizzo dell'NCTS, potremo essere certi di avere un sistema di transito al servizio del commercio, degli Stati membri e dei paesi partner anche in futuro.



**Michel VANDEN ABEELE**  
Direttore generale  
Direzione generale della Fiscalità e dell'unione doganale  
Commissione europea

# Introduzione generale

## *Transito*

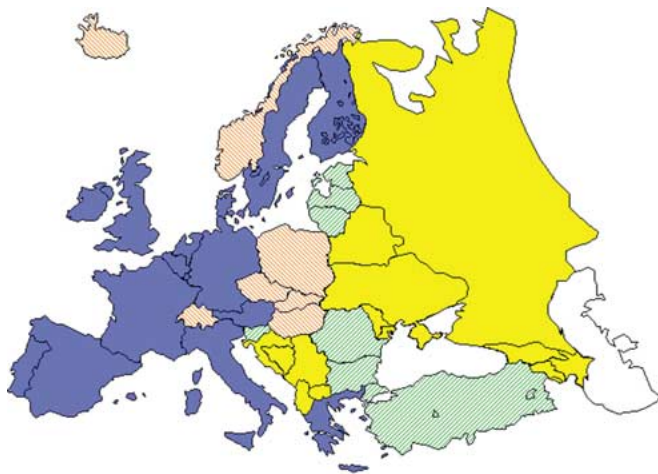
Il transito doganale è una delle pietre miliari dell'integrazione europea e riveste un'importanza vitale per le aziende europee. Esso accresce la libertà di circolazione delle merci e semplifica le formalità di sdoganamento. In particolare, prevede la sospensione temporanea dei dazi e delle imposizioni applicabili alle merci importate nella Comunità (transito comunitario), oppure scambiate tra la Comunità europea, l'Associazione europea di libero scambio e i paesi di Visegrad (ai sensi della convenzione relativa al transito comune) o tra gli Stati attualmente parti alla convenzione TIR. Per i paesi dell'Europa centrale ed orientale, l'accesso al regime di transito comune è un aspetto importante della loro strategia di preadesione.

Ogni anno, in Europa, sono rilasciati circa 18 milioni di documenti di transito comunitario/comune e un milione di carnet TIR, per un valore di miliardi di euro in termini di dazi e imposizioni, e tali cifre sono destinate ad aumentare.

Il capitolo introduttivo presenta una breve descrizione dei tre regimi di transito e spiega le ragioni della necessaria riforma. È inoltre illustrato il concetto che sta alla base dell'informatizzazione del sistema di transito. Il capitolo 2 fornisce un'esauriente spiegazione dei mutamenti introdotti nei regimi di transito comunitario/comune. Il capitolo 3 è dedicato all'introduzione dell'NCTS, vale a dire il nuovo regime europeo di transito informatizzato, mentre il capitolo 4 verte essenzialmente sul regime TIR.



## *Transito comunitario/comune — Copertura geografica*



	<i>Comunità europea (15 Stati membri)</i>	<i>+ Andorra e San Marino</i>	<i>= Transito comunitario</i>
	<i>Paesi EFTA e paesi di Visegrad</i>	<i>+ Comunità europea</i>	<i>= Transito comune</i>
	<i>Paesi candidati all'adesione alle convenzioni relative al transito comune e al DAU</i>		
	<i>Altri paesi europei</i>		

## *Transito comunitario/comune, regime TIR*

Che cos'è il transito comune?

Il transito comune si applica alla circolazione di merci tra i 15 Stati membri della CE, i paesi EFTA (Islanda, Norvegia e Svizzera, compreso il Liechtenstein in quanto parte di un'unione doganale con la Svizzera) e i quattro paesi di Visegrad (Polonia, Repubblica ceca, Repubblica slovacca, Ungheria). Questo regime si fonda sulla convenzione relativa al transito comune del 20 maggio 1987. L'utilizzo della procedura «T1» oppure «T2» dipende dalla posizione doganale delle merci (cfr. il paragrafo seguente per ulteriori dettagli su questo aspetto).

Che cos'è il transito comunitario?

Il transito comunitario si fonda sul codice doganale comunitario, il diritto doganale comunitario e trova applicazione nelle seguenti circostanze:

- movimenti di merci non comunitarie, senza che tali merci siano soggette a dazi e ad altre imposizioni: in questo caso si parla di transito comunitario esterno. Il documento utilizzato per il transito comunitario esterno è denominato «T1»;
- tuttavia, se delle merci comunitarie vengono vincolate alla procedura di transito comune (cfr. sopra) e sono soggette a specifiche misure comunitarie in relazione alla loro esportazione, anche ad esse si applica il «regime esterno» (T1). Ciò accade, ad esempio, in presenza di restituzioni pagabili nell'ambito della politica agricola comune oppure di ristorno, restituzione o rimborso di dazi doganali;
- movimenti di merci comunitarie che, nel tragitto dal punto di partenza a quello di destinazione nella CE, devono attraversare il territorio di un paese terzo (si tratta, in questo caso, di transito comunitario interno).

Le merci poste in regime di transito comunitario interno vedono automaticamente dimostrata la loro posizione di merci comunitarie e, pertanto, non saranno richiesti dazi o altre imposizioni al momento della loro reintroduzione nel territorio comunitario. Il documento utilizzato in caso di transito comunitario interno è denominato «T2». Il regime di transito comunitario interno è inoltre applicabile ai movimenti di merci comunitarie da e verso le zone del territorio doganale della CE che non rientrano nel campo d'applicazione delle direttive sull'armonizzazione fiscale, quali le isole della Manica e le isole Canarie <sup>(1)</sup>. In questi casi è utilizzato il documento «T2F».

- I movimenti di merci tra la CE e Andorra e San Marino sono soggetti al regime di transito comunitario, in quanto hanno ad oggetto merci disciplinate dagli accordi di unione doganale. In questo caso possono essere applicati i regimi di transito esterno o interno a seconda che i dazi siano o meno esigibili all'arrivo.

### Che cos'è il regime TIR?

La procedura di transito TIR («Transports internationaux routiers» — Trasporti internazionali su strada) risponde alle medesime esigenze, pur coprendo un'area geografica più vasta. Tale procedura si fonda sulla convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate dal carnet TIR (convenzione TIR, 1975) che attualmente conta 64 parti contraenti, ivi compresi tutti gli Stati membri della CE. Le merci possono essere trasportate con un'unica operazione TIR attraverso un numero indefinito di paesi contraenti, ma l'operazione non deve essere limitata al territorio comunitario.

Ai fini della procedura TIR è fondamentale il «carnet TIR», che funge sia da dichiarazione doganale che da garanzia. Esso viene stampato e distribuito dall'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU) e rilasciato agli utenti dalle associazioni nazionali di garanti all'uopo autorizzate dalle autorità competenti (generalmente le dogane) di ciascuna parte contraente.

(<sup>1</sup>) L'elenco completo comprende:

Francia: Guadalupa, Guyana francese, Martinica e Réunion;

Regno Unito: isole della Manica (Alderney, Guernsey, Jersey, Sark e Herm);

Grecia: Monte Athos;

Spagna: isole Canarie;

Finlandia: isole Åland.

## *Perché è divenuta necessaria una riforma?*

Considerate le ingenti somme di denaro coinvolte, i regimi di transito sono da sempre esposti alle frodi. La possibilità di subire frodi è aumentata con il successo del mercato interno e con la crescita del commercio mondiale in genere.

I regimi di transito comune e comunitario, in vigore dalla fine degli anni '60, hanno cominciato a mostrare segni di cedimento all'inizio degli anni '90:

- il sistema cartaceo ha dimostrato di non essere a prova di frode;
- le procedure si sono rivelate sempre meno chiare ed è emersa una crescente divergenza tra i due regimi;
- l'incapacità dei regimi di gestire situazioni specifiche ha portato ad un aumento dei rischi e ad una diminuzione dell'affidabilità;
- le amministrazioni non sono state in grado di conformarsi alle normative vigenti per l'insufficienza delle comunicazioni amministrative e per la scarsa cooperazione.



© arte wapenaar viaardingen.nl

La relazione della Corte dei conti del 1994 in materia di transito e le tre comunicazioni della Commissione europea al Parlamento europeo e al Consiglio (1995 e 1996) hanno evidenziato ad amministratori ed utenti dei regimi la necessità di una riforma. Tale esigenza è stata confermata dalla relazione della commissione temporanea d'inchiesta del Parlamento europeo, che ha sollecitato un completo riesame del sistema di transito, al fine dell'introduzione di modifiche sia a livello giuridico che operativo, attraverso una completa informatizzazione.

Un analogo processo ha interessato il regime TIR. Nei primi anni '90, anche il regime TIR ha cominciato a registrare un aumento significativo dei casi di frode che ha portato ad ingenti perdite di dazi e imposizioni. La maggior parte delle frodi ha interessato tabacco e alcolici, merci soggette ad una forte fiscalizzazione. In questi casi, il limite della garanzia, pari a 50 000 dollari USA, si è spesso dimostrato inadeguato a far fronte alle richieste di indennizzo delle autorità doganali. Pertanto, il 1° gennaio 1994 è stata introdotta una speciale garanzia per il tabacco e gli alcolici, pari a 200 000 dollari USA. La situazione era così grave che, a partire dal 30 novembre 1994, il gruppo centrale di assicuratori è stato costretto a revocare la copertura assicurativa per tutte le garanzie per tabacco e alcolici. In altri termini, non era più possibile trasportare tabacco e alcolici in regime TIR. Inoltre, a partire dal 1° aprile 1996, le associazioni nazionali di alcuni Stati membri della Comunità hanno revocato le proprie garanzie TIR per quelle merci sensibili non ammesse all'utilizzo della garanzia globale nel quadro del transito comunitario, quali ad esempio carne di manzo, latte, panna e burro. Di conseguenza, è divenuto impossibile per questi prodotti circolare all'interno e all'esterno del territorio comunitario in regime TIR.

## *Cos'è il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS)?*

Un elemento fondamentale della riforma del sistema di transito è rappresentato dall'informatizzazione. Al giorno d'oggi, le amministrazioni doganali devono adattarsi alle esigenze del commercio con rapidità e flessibilità e seguire attentamente i continui mutamenti subiti dall'ambiente imprenditoriale. L'NCTS sarà uno strumento di gestione e controllo del sistema di transito. Basato sull'utilizzo di avanzati sistemi informatici e sull'elaborazione elettronica dei dati, il sistema informatizzato garantirà una gestione più moderna ed efficiente rispetto al sistema cartaceo, rivelatosi lacunoso.

I principali obiettivi dell'NCTS sono:

- accrescere l'efficienza e l'efficacia delle procedure di transito;
- migliorare la prevenzione e l'accertamento delle frodi;
- accelerare e rendere sicure le operazioni eseguite nel quadro di una determinata procedura di transito.

In linea di massima, l'NCTS sarà utilizzato per il transito comunitario interno ed esterno e per il transito comune limitatamente a quelle procedure che attualmente sono espletate mediante il documento amministrativo unico (DAU) sotto forma di esemplare «T1» oppure «T2».

Pertanto, il sistema informatizzato non riguarderà, inizialmente, le procedure semplificate per il trasporto merci ferroviario, aereo, marittimo o mediante condutture, in cui è utilizzata, essenzialmente, la documentazione del trasportatore.

Poiché l'NCTS sarà applicabile ai movimenti di merci soggetti alle procedure di transito comunitario e comune, i paesi interessati al progetto saranno 22. Si calcola che il sistema collegherà circa 3 000 uffici doganali europei.

## *Entrata in vigore del transito comunitario/comune*

Le nuove norme sono già in vigore sia per il transito comune che per quello comunitario. Ma al fine di dare alle dogane e agli operatori commerciali il tempo necessario per adattarsi ai cambiamenti è stato deciso di applicare le nuove norme solo a partire dal 1° luglio 2001, ad eccezione delle norme concernenti la garanzia globale per merci che comportano un particolare rischio di frode, che invece si applicano dal 1° gennaio 2001.

A parte le norme speciali sulla garanzia globale per le merci particolarmente soggette a frodi <sup>(2)</sup>, per le semplificazioni è previsto un periodo generale di transizione che tiene conto del tempo necessario ad operatori e amministrazioni nazionali per aggiornare le autorizzazioni esistenti o rilasciarne di nuove. Tale periodo transitorio scadrà il 31 dicembre 2001.

## *L'NCTS*

L'NCTS non sarà subito pienamente operativo. Invece di una sorta di *big bang*, è previsto un periodo di transizione in cui saranno utilizzabili alternativamente il sistema cartaceo o l'NCTS, a seconda che l'ufficio di partenza sia informatizzato o meno. Una volta completata la transizione, le «norme cartacee» saranno abbandonate e le «nuove» norme diverranno le sole applicabili. L'NCTS è già operativo in alcuni

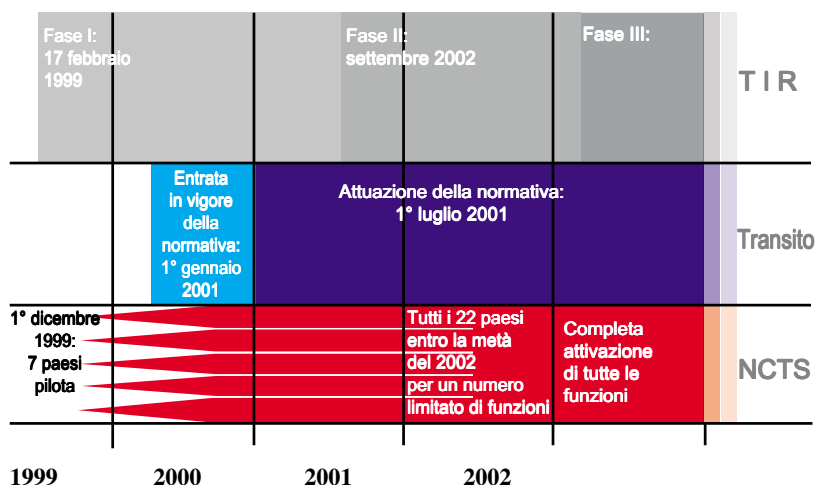
(<sup>2</sup>) Allo stato attuale, le seguenti merci sono considerate particolarmente soggette a rischi di frode: altri animali vivi della specie bovina; carni di animali della specie bovina, fresche, refrigerate o congelate; latte e crema di latte, concentrati o con aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti; burro e altre materie grasse del latte; banane fresche, escluse le frutta della piantagione; zuccheri di canna o di barbabietola e saccarosio chimicamente puro, allo stato solido; alcool etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico uguale o superiore a 80 % vol.; liquori ed altre bevande alcoliche; sigarette contenenti tabacco. Maggiori dettagli per quanto concerne il codice NC e le quantità minime di queste merci si trovano nell'allegato I dell'appendice I alla convenzione (per il transito comune) e nell'allegato 44C del regolamento (CEE) n. 2454/93 (per il transito comunitario).

paesi (Germania, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Repubblica ceca, Spagna, Svizzera). Dal 2000, un ristretto numero di uffici in questi paesi utilizza un sistema con funzioni limitate, che copre soltanto gli elementi fondamentali di una completa operazione di transito. La base legale per questa fase (la fase II) si trova in disposizioni applicabili già dal 31 marzo 1999. Il sistema sarà gradualmente esteso agli uffici doganali di tutti i paesi entro la metà del 2003. Le disposizioni giuridiche concernenti la fase III saranno applicabili dal 1° luglio 2001.

### *Regime TIR*

La fase I della revisione della convenzione TIR del 1995 è divenuta operativa il 17 febbraio 1999. La fase II è stata adottata nell'ottobre 2000 e diverrà applicabile nel 2002. Le discussioni concernenti la fase III inizieranno nel 2001.

### La riforma del transito è scaglionata nel tempo:





# Transito comunitario/comune

## *Introduzione*

Nel presente capitolo vengono descritti i concetti fondamentali che hanno ispirato la riforma del regime di transito comunitario/comune, oltre agli strumenti legislativi e operativi introdotti.

## *Quali sono i principali punti della riforma?*

La riforma si articola su tre assi principali:

- miglioramento della qualità della normativa sul transito, ossia, in altri termini:
  - una presentazione più chiara del quadro giuridico di riferimento, che definisca in modo esplicito diritti ed obblighi degli operatori e delle autorità doganali;
  - un grado elevato di armonizzazione tra transito comunitario e transito comune;
  - una maggiore integrazione delle norme relative al transito comunitario nel quadro giuridico del codice doganale comunitario;
- una più efficace ed uniforme attuazione della normativa, attraverso:
  - un maggiore impegno delle amministrazioni nazionali, volto a rendere effettivamente operative le procedure;
  - l'utilizzo ottimale degli strumenti operativi a disposizione (sfruttando le possibilità offerte dal programma Dogana 2002);
- l'informatizzazione delle procedure di transito:
  - per migliorare la gestione e il controllo del sistema;
  - per accelerarne il funzionamento.

## *Miglioramento della qualità della normativa sul transito*

La normativa sul transito comunitario/comune precedente alla riforma è una combinazione di norme ordinarie, formalità e controlli — applicabili alle normali operazioni di transito — con la previsione, in certi casi, di semplificazioni ed agevolazioni. La normativa non tiene pienamente conto dell'affidabilità dello spedizioniere, dei rischi inerenti al trasporto delle merci né del modo di trasporto utilizzato.

Le norme sul transito comunitario/comune sono state riorganizzate in maniera analoga, allo scopo di migliorarne l'interoperabilità e di rendere chiari ed espliciti i diritti e gli obblighi in capo agli spedizionieri. Questo nuovo approccio ha comportato il riordino delle disposizioni esistenti e la sostituzione della maggior parte delle stesse con nuove disposizioni consolidate. In particolare, le appendici alla convenzione relativa al transito comune sono state completamente riorganizzate. Inoltre, sono state inserite disposizioni concernenti le modalità di presentazione della dichiarazione di transito in caso di utilizzo di sistemi di elaborazione dati e della procedura di transito informatizzata.



© Luuk Van der Lee

*Controlli durante il trasporto.*

## *La struttura delle nuove procedure*

Il nuovo testo opera una precisa distinzione tra la procedura di transito ordinaria o standard e le procedure semplificate. Offre, inoltre, un approccio modulato, con particolare riferimento alla garanzia, a seconda che le merci in questione siano considerate merci ordinarie o presentino particolari rischi di frode.

### *La procedura di transito ordinaria*

Si tratta della procedura che deve adottare uno spedizioniere che non abbia precedenti, che non abbia titoli per beneficiare di procedure semplificate o che sia un utente occasionale del sistema di transito. La procedura di transito ordinaria prevede:

- la presentazione delle merci all'esame delle autorità doganali all'atto della dichiarazione di transito;
- la presentazione delle merci e dei documenti di accompagnamento a ciascun ufficio di passaggio e all'ufficio di destinazione;
- l'utilizzo di una garanzia valida per un'unica operazione di transito che copra l'intero importo dei dazi doganali e di altre imposizioni dovute («garanzia singola»);
- l'obbligo di suggellare il mezzo di trasporto o il container a fini di identificazione;
- l'obbligo di seguire un determinato percorso giustificato da motivazioni economiche o, talvolta (nel caso di merci particolarmente soggette a frodi), anche un itinerario obbligato;
- la fissazione di un limite temporale entro cui le merci devono essere presentate all'ufficio di destinazione, che tenga conto del tragitto da percorrere e del mezzo di trasporto utilizzato;

## **Elenco delle semplificazioni**

- Utilizzo di una garanzia globale o esonero dalla garanzia.
- Speciali distinte di carico.
- Utilizzo di sigilli di un modello particolare.
- Esonero dall'obbligo di seguire itinerari obbligati per il trasporto di merci che presentano ingenti rischi di frode.
- Speditore autorizzato e destinatario autorizzato.
- Semplificazioni speciali per grandi container e per i movimenti di merci su ferrovia, per via aerea o mediante condutture.
- Qualsiasi ulteriore semplificazione eventualmente prevista da accordi bi- o multilaterali tra paesi (articolo 6 della convenzione e articolo 97, paragrafo 2, del codice doganale comunitario).

## **Condizioni generali applicate a qualsiasi semplificazione**

Le autorizzazioni sono rilasciate unicamente alle persone che:

- sono stabilite in una parte contratente (la società ha sede in questo paese ed è ivi identificabile e controllabile);
- ricorrono regolarmente al regime di transito comunitario/ comune, o le cui autorità doganali sanno che sono in grado di adempiere alle proprie obbligazioni;
- non hanno commesso infrazioni gravi o ripetute alla legislazione doganale o fiscale.

- l'obbligo di dichiarare il codice del sistema armonizzato di designazione delle merci (codice SA):
  - per merci particolarmente soggette al rischio di frodi;
  - per merci dichiarate soggette ad un'altra procedura doganale contestuale (per esempio, esportazione), che prevede la comunicazione del codice SA.

## *Semplificazioni*

Varie sono le semplificazioni che consentono agli speditori autorizzati di derogare ad alcune delle disposizioni di cui sopra (cfr. riquadro), anche se i criteri alla base della loro applicazione sono gli stessi:

- rispetto di una serie di condizioni generali (cfr. riquadro) e di ciascuna condizione specifica connessa alla semplificazione applicata;
- rilascio di un'autorizzazione a beneficiare di una determinata semplificazione. L'autorizzazione è soggetta a revoca in caso di inosservanza delle condizioni sopravvenuta dopo il rilascio.

Il rilascio dell'autorizzazione consente alle autorità doganali di verificare il rispetto delle condizioni generali e specifiche relative alla semplificazione applicata.

## *Il sistema di garanzia*

Il sistema di garanzia nasce dalla necessità di costituire, per ciascuna operazione di trasporto, una garanzia singola che copra l'intero importo dei dazi doganali e delle altre imposizioni dovute, come IVA o accise. Tuttavia, la garanzia singola può essere sostituita da una garanzia globale che copra un certo numero di movimenti, a condizione che vengano rispettati criteri molto rigorosi.

## Garanzia singola

Tale garanzia può essere costituita mediante deposito in contanti, avvalendosi di un soggetto che si offra come garante <sup>(3)</sup> o utilizzando una serie di certificati di garanzia, ciascuno dei quali copra un importo forfettario (7 000 euro).

Grazie alla riforma, la garanzia singola sarà calcolata tenendo conto dell'aliquota massima applicabile alle merci nel paese di partenza. Inoltre, per talune merci maggiormente soggette a rischio di frode si applicano aliquote minime specifiche <sup>(4)</sup>.

L'utilizzo di una garanzia forfettaria, dell'importo di 7 000 euro, a prescindere dal valore della spedizione in vigore prima della riforma è stato ormai abbandonato. In futuro sarà necessario utilizzare diversi certificati di garanzia a copertura dell'intero importo dei dazi e delle altre imposizioni dovute. Detti certificati sono validi al massimo per un anno.

## Garanzia globale

La garanzia globale copre un certo numero di operazioni di transito svolte entro un certo periodo di tempo. In questo settore sono intervenuti importanti mutamenti, volti a controbilanciare i rischi finanziari e gli oneri che ricadono sugli operatori.

Attualmente si tratta di garanzie destinate a coprire l'importo massimo di dazi ed altre imposizioni, riferito ad un periodo di almeno una settimana, definito in base alle operazioni effettuate e alle previsioni concernenti l'attività dello spedizioniere.

L'importo massimo viene detto «importo di riferimento». Lo spedizioniere è tenuto a non effettuare operazioni di trasporto per un valore superiore a questo importo garantito, a meno che non decida di costituire una garanzia supplementare.

È evidente che, prima di essere autorizzato a beneficiare di questa agevolazione, lo spedizioniere deve soddisfare alcune condizioni. In presenza di rischi più elevati aumentano il numero e la rigidità dei requisiti da soddisfare.

<sup>(3)</sup> Il garante è una persona fisica o giuridica che si impegna per iscritto a pagare in solido con il debitore (nella maggior parte dei casi l'obbligato principale) l'importo equivalente ai dazi e alle imposizioni divenuti esigibili per il mancato appuramento di un documento di transito. Per divenire garante è necessario essere residente in uno dei ventidue paesi della convenzione relativa al transito comune ed essere riconosciuto come tale dalle autorità doganali.

<sup>(4)</sup> Informazioni sulle aliquote minime applicabili alle merci particolarmente soggette a rischi di frode si trovano nell'allegato I dell'appendice I alla convenzione (per il transito comune) e nell'allegato 44C del regolamento (CEE) n. 2454/93 (per il transito comunitario).

## Riduzione dei livelli di copertura

L'effettivo livello della garanzia globale può essere fissato dalle autorità doganali al 100 %, 50 % e 30 % dell'importo di riferimento. Le stesse dogane possono autorizzare un esonero completo da qualsiasi garanzia. La riduzione effettiva dipende dai rischi, dai precedenti dello spedizioniere interessato e così via (cfr. riquadri alle pagine 22 e 23).

Il nuovo sistema di garanzia è basato sui rischi associati all'operazione di transito effettuata dal singolo spedizioniere (denominato l'obbligato principale); più elevati sono questi rischi, più rigorosi saranno i requisiti in materia di garanzia.

## Divieto temporaneo di ricorso alla garanzia globale

In casi eccezionali, è impossibile mantenere questo approccio personalizzato ed è necessario adottare misure di carattere più generale, che non tengono conto delle qualità personali degli obbligati principali interessati.

A volte può rivelarsi necessario negare, in qualunque caso, una riduzione dell'importo effettivo della garanzia globale al di sotto dell'importo di riferimento per il trasporto di merci associate ad un rischio particolarmente elevato, come nel caso del tabacco. Una simile misura potrebbe essere introdotta nel caso risulti evidente un rischio di frode eccezionalmente grande. Qualora anche questa soluzione si dimostri inefficace ai fini della protezione delle entrate, potrebbe addirittura essere introdotto il divieto di applicare la garanzia globale al trasporto di questo tipo di merci.

Le nuove disposizioni definiscono le condizioni specifiche da soddisfare prima dell'eventuale adozione delle misure eccezionali suddette.

## CRITERI PER LA RIDUZIONE DELLA GARANZIA GLOBALE O PER L'ESONERO DALLA GARANZIA

### MERCI ORDINARIE

% di garanzia Requisiti	100 %	50 %	30 %	esonero
1. Buona situazione finanziaria generale	Nessuna ulteriore condizione	√	√	√
2. Sufficiente esperienza (anni)		√(1)*	√ (2)*	√ (3)*
3. Stretta collaborazione con le autorità competenti		–	√	√
4. Controllo delle operazioni di trasporto		–	–	√
5. Buona situazione finanziaria, sufficiente ad onorare gli impegni assunti dall'obbligato principale		–	–	√

\* Periodo ridotto di un anno nel caso in cui l'obbligato principale presenti la dichiarazione di transito con l'ausilio di procedimenti informatici.



## MERCI MAGGIORMENTE SOGGETTE A RISCHI DI FRODE

<b>% di garanzia Requisiti</b>	<b>100%</b>	<b>50%</b>	<b>30%</b>	<b>Non è ammesso l'esonero</b>
1. Buona situazione finanziaria generale	√	√	√	
2. Sufficiente esperienza (anni)	√(1)*	√ (2)*	√ (3)*	
3. Stretta collaborazione con le autorità competenti	√ oppure √	√	√	
4. Controllo delle operazioni di trasporto		√	√	
5. Buona situazione finanziaria, sufficiente ad onorare gli impegni assunti dall'obbligato principale	–	–	√	

\* Periodo ridotto di un anno nel caso in cui l'obbligato principale presenti la dichiarazione di transito con l'ausilio di procedimenti informatici.

## Esonero dalla garanzia per talune modalità di trasporto

Non è necessario prestare una garanzia per le operazioni di transito svolte per via aerea, sul Reno e relativi canali, mediante condutture, o tramite le compagnie ferroviarie nazionali dei paesi parti alla convenzione relativa al transito comune. Tuttavia, per il trasporto ferroviario, questa disposizione si applica soltanto nei casi di procedura semplificata (cfr. pagina 31, «Sfide per il futuro»).

© arte wapenaar v/aardingen-nl



*Il trasporto marittimo intracomunitario è disciplinato in modo diverso in base alla regolarità o meno del servizio.*

L'esonero dalla garanzia per i trasporti marittimi, previsto dalla normativa precedente alla riforma, è stato abolito, salvo il caso della procedura semplificata che si applica ai servizi regolari di trasporto marittimo in regime di transito comunitario (cfr. riquadro).

### **Trasporti marittimi intracomunitari**

Le norme relative al trasporto marittimo intracomunitario sono state modificate dal regolamento (CE) n. 75/98 del 12 gennaio 1998 (GU L 7 del 13.1.1998) in vigore dal 1° luglio 1998. La normativa modificata si riferisce:

- ai «servizi regolari di trasporto marittimo» tra i porti della Comunità. I servizi regolari di trasporto marittimo sono quelli autorizzati come tali dalle autorità doganali su richiesta della compagnia che effettua il servizio. Le merci non comunitarie così trasportate sono soggette al regime di transito comunitario e devono essere accompagnate da idonea documentazione. Per queste merci è necessaria una garanzia. Tutte le altre merci sono considerate merci comunitarie e non vi è l'obbligo di comprovarne la posizione, salvo prova contraria prodotta dalle autorità doganali;
- ai «servizi di trasporto marittimo non regolari». Si tratta di tutti gli altri servizi per il trasporto di merci considerate non comunitarie e soggette a dazi all'ingresso nel territorio doganale comunitario, a meno di comprovare la loro posizione di merci comunitarie (ad esempio esibendo un documento «T2L»).

## *Conclusione ed appuramento della procedura di transito*

È stata introdotta una distinzione tra «conclusione» e «appuramento» della procedura di transito allo scopo di definire in modo chiaro la portata e i limiti delle obbligazioni dell'obbligato principale e garantire che la sua responsabilità sia limitata agli eventi che si verificano fino al momento della conclusione della procedura, e non oltre.

Per conclusione di un'operazione di transito si intende il momento in cui la merce e i relativi documenti di accompagnamento vengono opportunamente presentati all'ufficio doganale di destinazione. Tuttavia, sebbene l'operazione di trasporto si consideri conclusa in quel momento, la procedura non è automaticamente appurata. Ciò accade soltanto quando le autorità doganali del paese di partenza, dopo aver raffrontato le informazioni a disposizione dell'ufficio di partenza con quelle di ritorno dall'ufficio di destinazione, dichiarano correttamente effettuata l'operazione.

Sotto il profilo sia giuridico che operativo, sono state introdotte misure volte a garantire un rapido appuramento della procedura di transito dopo l'avvenuta corretta conclusione della stessa.

In caso di controllo cartaceo, qualora dopo due mesi non sia ancora stata dimostrata la corretta chiusura della procedura, l'obbligato principale può produrre un modulo di prova alternativa. A tale scopo, egli può utilizzare una copia del documento amministrativo unico, timbrato dall'ufficio di destinazione contestualmente all'originale destinato ad essere rinviato attraverso i canali doganali.

In caso di mancato ricevimento dei documenti comprovanti la chiusura della procedura dopo quattro mesi, le autorità dell'ufficio di partenza sono tenute ad avviare la procedura d'inchiesta. Saranno raccolte informazioni dall'ufficio di destinazione e, all'occorrenza, da qualsiasi

ufficio di passaggio, allo scopo di scoprire se la procedura è stata conclusa o meno. Qualora da queste indagini emerga il mancato completamento della procedura, si cercherà di individuare il luogo in cui i dazi doganali e le altre imposizioni sono esigibili, e ciò allo scopo di definire il paese competente a riscuotere i dazi e le altre imposizioni dai debitori.

È da notare che è sempre possibile per le autorità doganali avviare un controllo di qualsiasi documento, anche nella fase successiva allo sdoganamento.

### *Recupero dei dazi doganali e delle altre imposizioni*

Riguardo ai regimi di transito comunitario e comune, le norme da fissare sono ora essenzialmente le stesse:

- se e dove un'obbligazione doganale è stata contratta, cioè, i dazi doganali e le altre imposizioni divengono esigibili in caso di smarrimento delle merci o di inadempienza dell'obbligato principale;
- chi è responsabile del pagamento di tale obbligazione (è sempre l'obbligato principale ma talvolta può esserlo in solido con altri soggetti);
- quale autorità, in quale paese, dovrebbe procedere al recupero dell'obbligazione e pertanto a chi saranno corrisposti i dazi doganali e le altre imposizioni.

Se dopo 10 mesi (normalmente il periodo necessario per lo svolgimento della procedura d'inchiesta) non è ancora stato possibile stabilire il luogo in cui è esigibile l'obbligazione doganale, è considerato competente il paese di partenza (oppure d'ingresso) che procederà ad espletare la procedura di recupero nei confronti dei debitori o del garante e a riscuotere il denaro.

Può accadere che in seguito si scopra che l'obbligazione era esigibile in un paese diverso da quello che ha riscosso il denaro e che tale paese proceda, quindi, a recuperare i dazi e le altre imposizioni in questione. In questo caso, onde evitare un duplice pagamento, i debitori originari saranno indennizzati dalle autorità del paese che ha inizialmente riscosso il denaro <sup>(5)</sup>.

### *La necessità di un'azione positiva*

La nuova normativa non dovrebbe mai essere fine a se stessa, ma dovrebbe essere applicata in modo corretto, uniforme ed efficace. Tutti gli attori coinvolti devono fare la propria parte, assumendosi degli impegni in modo da garantire il conseguimento dell'obiettivo della riforma e la creazione di un contesto sicuro e controllabile. L'internazionalità del transito, che impone l'equo trattamento degli operatori di tutti i paesi coinvolti, richiede che le autorità doganali collaborino strettamente. Il Consiglio dell'Unione europea e il comitato congiunto CE/EFTA <sup>(6)</sup> hanno evidenziato questo concetto nelle rispettive risoluzioni, attribuendo la massima importanza all'aspetto operativo della riforma del sistema di transito.

Gli strumenti necessari per conseguire questo obiettivo esistono a livello sia comunitario che nazionale. Per ottenere i risultati auspicati, la Commissione opera attraverso il programma Dogana 2002 <sup>(7)</sup>. Tuttavia, spetta direttamente alle amministrazioni nazionali adottare la maggior parte delle misure operative atte a migliorare il funzionamento del sistema di transito, con particolare riferimento all'erogazione delle necessarie risorse.

<sup>(5)</sup> Per quanto concerne il transito comunitario, il sistema di rimborso si riferisce soltanto alle altre imposizioni e non all'obbligazione doganale.

<sup>(6)</sup> Il comitato che disciplina la convenzione relativa al transito comune.

<sup>(7)</sup> Il programma Dogana 2002 sostituisce il precedente programma Dogana 2000 e il programma di formazione Matthaëus.

## *Sviluppi operativi*

I principali strumenti introdotti a livello operativo sono volti a:

- migliorare la gestione amministrativa e la cooperazione, come ad esempio la nomina di coordinatori nazionali del transito e di funzionari locali di collegamento. Una rubrica contenente i rispettivi nomi e indirizzi viene regolarmente aggiornata ed è disponibile al sito web della Commissione sul server Europa ([http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/publications/info\\_do/info\\_doc.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_do/info_doc.htm)).

I coordinatori nazionali del transito sono incaricati, tra l'altro, di elaborare ogni anno un piano nazionale di gestione e controllo per avere un quadro chiaro del funzionamento del sistema ed individuare i progressi fatti e le migliorie da apportare;

- illustrare ed attuare la nuova normativa, attraverso, ad esempio, l'elaborazione di un manuale sul transito, comune a tutti i paesi. La pubblicazione (disponibile anche in rete) è prevista per il 2001. L'obiettivo è assicurare ovunque un'applicazione corretta e armonizzata della normativa in materia di transito da parte delle autorità doganali e degli operatori. Il manuale fornirà agli utenti una serie completa ed omogenea di spiegazioni concernenti il sistema e le procedure;

*Una sessione di formazione.*



© foto UE

- migliorare la supervisione e il controllo delle autorità doganali sulle procedure di transito, in particolare:
  - il sistema di allarme rapido (un sistema aggiornato e perfezionato con cui l'ufficio di partenza avverte l'ufficio di destinazione dell'imminente arrivo di movimenti di merci ad alto rischio);
  - una banca dati interamministrativa contenente informazioni sui timbri e suggelli autentici, smarriti, rubati e contraffatti, sulle dichiarazioni di transito pre-autenticate e sui certificati di garanzia (il c.d. sistema TCT);



*Suggellamento del carico.*

© Ministero delle Finanze austriaco

- rafforzare il partenariato con gli operatori commerciali, rappresentato attualmente dal gruppo di contatto sul transito fondato nel 1997<sup>(8)</sup>. Il gruppo si riunisce due volte l'anno per discutere i progressi dei contenuti e della riforma in corso. Il gruppo rimarrà operativo come sede di scambio di informazioni sul funzionamento del sistema di transito riformato.

<sup>(8)</sup> Il gruppo è composto dai rappresentanti di associazioni commerciali di ogni tipo attive a livello comunitario e/o paneuropeo, delle amministrazioni doganali nazionali e dei servizi della Commissione.



## *Sfide per il futuro*

### *Riforma della procedura di transito per il trasporto ferroviario e mediante grandi container*

Un altro aspetto della riforma riguarda la modifica della procedura di transito per il trasporto ferroviario. Molte sono le ragioni della riforma di questa parte della normativa in materia di transito. Dopo diversi anni di applicazione, è giunto il momento di verificare il funzionamento delle semplificazioni concesse alle compagnie ferroviarie nazionali nonché l'assunzione di responsabilità da parte di tali compagnie. A parte ciò, è divenuto necessario adottare severe misure precauzionali volte ad evitare le frodi nell'ambito del trasporto ferroviario e modificare il sistema alla luce dei mutamenti subiti dal contesto operativo del trasporto ferroviario (ad esempio, con la liberalizzazione del mercato ferroviario e l'avvento delle compagnie ferroviarie private che possono operare all'interno del territorio comunitario).

La riforma delle procedure di transito per il trasporto ferroviario costituirà l'impegno principale per il 2001.

### *Ampliamento della convenzione relativa al transito comune e allargamento dell'Unione europea*

Il 1° luglio 1996 la convenzione CE/EFTA sul transito è stata estesa ai 4 paesi di Visegrad (Polonia, Repubblica ceca, Repubblica slovacca, Ungheria). L'adesione di questi paesi alla convenzione è stata preceduta da un'intensa fase di assistenza tecnica finanziata dal programma europeo Phare.

Un approccio analogo viene ora adottato per un secondo gruppo di paesi: Bulgaria, Estonia, Lettonia, Lituania, Romania, Slovenia e Turchia, sebbene a quest'ultima siano state imposte condizioni leggermente differenti.

Tuttavia, il Parlamento europeo e la Commissione hanno deciso di non estendere altri inviti di adesione alla convenzione relativa al transito comune prima del completamento della riforma e dell'informatizzazione del sistema di transito. In altri termini, i requisiti che questi paesi dovranno soddisfare e la formazione di cui beneficeranno saranno in linea con il sistema di transito riformato ed informatizzato.

© foto UE



*Riunione del gruppo di lavoro CE/EFTA sul transito.*

## *Nuova convenzione europea sulle agevolazioni doganali*

L'esistenza di tre regimi di transito in Europa (transito comunitario/comune e TIR) è destinata ad essere messa in discussione sempre più spesso, man mano che crescono gli scambi commerciali e l'integrazione economica e politica in Europa. L'introduzione di strumenti di gestione semplificata come l'NCTS e il crescente parallelismo tra transito comunitario e transito comune apriranno la strada ad un approccio graduale verso un sistema di transito «paneuropeo», come auspicato nella relazione finale della commissione temporanea d'inchiesta del Parlamento europeo.

Ecco quelli che sarebbero i due principali pilastri di un sistema di transito paneuropeo:

- un'articolata convenzione europea concernente tutti gli aspetti delle agevolazioni doganali in Europa [transito, DAU/MAU <sup>(9)</sup>, semplificazione delle formalità e dei controlli transfrontalieri ecc.];
- un processo gestionale e decisionale globale in cui siano rappresentati in modo equilibrato tutti i paesi interessati, attraverso l'adeguamento del sistema esistente, che richiede l'unanimità per tutte le decisioni e prevede una procedura di emendamento della convenzione lunga e macchinosa.

<sup>(9)</sup> DAU (documento amministrativo unico), MAU (messaggio amministrativo unico).

# Il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS)



© foto UFF

*Un personal computer che utilizza il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS).*

## *Introduzione*

Nel presente capitolo vengono descritti in primo luogo i vantaggi dell'NCTS e gli obblighi previsti per lo spedizioniere e le autorità doganali. Verrà quindi illustrato il funzionamento del sistema.

## *Quali sono i vantaggi offerti dall'NCTS agli operatori commerciali?*

Il sistema offre agli spedizionieri molti vantaggi, tra cui:

- migliore qualità del servizio:
  - ridotti tempi di attesa in dogana in quanto la dichiarazione sarà stata già inviata via computer,
  - maggiore flessibilità nella presentazione delle dichiarazioni;

- più rapido appuramento della procedura di transito grazie all'utilizzo del messaggio elettronico in luogo della restituzione per posta della copia cartacea n. 5, il che accelera altresì i tempi di svincolo della garanzia;
- riduzione dei costi associati al sistema cartaceo di dichiarazione delle merci (procedure complicate e dispendiose in termini di tempo e impegno);
- maggiore chiarezza dell'operazione di transito, a tutto vantaggio degli operatori commerciali;
- dal momento che le autorità doganali avranno deciso, già prima dell'arrivo delle merci all'ufficio di destinazione, se effettuare o meno i relativi controlli, lo spedizioniere non perderà tempo prezioso presso l'ufficio di destinazione in attesa della decisione.

Oltre a questi vantaggi generali per gli operatori, vi è un'ulteriore convenienza per gli speditori autorizzati collegati al sistema NCTS. Essi non dovranno più espletare le complicate formalità imposte dal sistema cartaceo, in quanto tutti i movimenti di merci saranno gestiti direttamente dal sistema.

### *Quali vantaggi presenta l'NCTS per le autorità doganali?*

- Miglioreranno le comunicazioni e il coordinamento tra le amministrazioni doganali interessate.
- Le azioni ripetitive saranno eseguite una volta soltanto, il che farà risparmiare tempo ed eliminerà i rischi associati alla duplicazione delle informazioni.
- La creazione di un sistema più coerente, in grado di accelerare l'elaborazione dei dati, e al contempo più flessibile.

- L'armonizzazione dei criteri operativi abolirà la pleora di sottoprocedure e interpretazioni divergenti in ordine alle modalità di attuazione delle norme.
- Un sistema direttamente gestito dalle autorità doganali rende più sicura ed accelera la gestione del transito, fornisce dati più affidabili e assicura un miglior monitoraggio dei movimenti.

È chiaro che gli spedizionieri beneficiano indirettamente dei vantaggi offerti dall'NCTS alle autorità doganali e viceversa.

### *Quali sono gli spedizionieri che possono utilizzare l'NCTS?*

- In generale tutti gli spedizionieri possono utilizzare l'NCTS. È necessario soltanto saper utilizzare le procedure di scambio elettronico di dati (EDI), stabilite per le comunicazioni con le autorità doganali, in modo da potersi collegare all'NCTS.

### *Quali sono gli obblighi delle dogane?*

Le autorità doganali dovranno:

- installare infrastrutture informatiche oppure adeguare quelle esistenti, allo scopo di rispondere alle specifiche esigenze dell'NCTS, tra cui la compatibilità con la rete comune di comunicazione (CCN/CSI);
- costituire un'organizzazione incaricata di seguire il funzionamento delle applicazioni informatiche (Helpdesk);
- formulare e sviluppare misure volte ad assicurare l'integrazione dell'NCTS nell'attuale assetto procedurale e organizzativo;
- elaborare e introdurre adeguati programmi di formazione per i dipendenti delle dogane e gli spedizionieri.

## Operazione

### *Principali elementi e messaggi di un'operazione NCTS*

Prima di entrare nei dettagli, è utile ricordare i principali elementi e messaggi di un'operazione NCTS:

- la dichiarazione di transito, presentata su supporto cartaceo o elettronico;
- il numero di riferimento del movimento, che è un numero unico di registrazione, assegnato dal sistema alla dichiarazione per identificare il movimento;
- il documento di accompagnamento transito che segue le merci dalla partenza fino all'arrivo a destinazione;
- il messaggio di arrivo previsto, inviato dall'ufficio di partenza all'ufficio di destinazione indicato nella dichiarazione;
- il messaggio di passaggio previsto, inviato dall'ufficio di partenza all'ufficio/agli uffici di transito dichiarato/i <sup>(10)</sup> per notificare il previsto attraversamento di frontiera di una spedizione;
- la notifica dell'attraversamento di frontiera, inviata dall'effettivo ufficio di passaggio dopo il controllo della spedizione;
- il messaggio di avviso di arrivo inviato dall'effettivo ufficio di destinazione all'ufficio di partenza all'arrivo delle merci;
- il messaggio dei risultati del controllo inviato dall'effettivo ufficio di destinazione all'ufficio di partenza dopo il controllo delle merci.

<sup>(10)</sup> Un ufficio di passaggio è un qualsiasi ufficio doganale situato presso una delle frontiere esterne dell'UE o di uno degli altri paesi che partecipano alla convenzione relativa al transito comune.

Inoltre, è importante capire come il sistema copra tutte le possibili combinazioni di procedure normali e semplificate, alla partenza e a destinazione.

### Ufficio di partenza

La dichiarazione di transito viene presentata all'ufficio di partenza, su supporto cartaceo (nel qual caso i dati sono inseriti nel sistema dall'ufficio doganale, cfr. diagramma 1) oppure su supporto elettronico (cfr. diagramma 1 e diagramma 2 in caso di applicazione della procedura semplificata, pag. 43). Le dichiarazioni elettroniche possono essere compilate dai terminali a disposizione degli spedizionieri presso l'ufficio doganale di partenza o direttamente dai locali dello spedizioniiere.

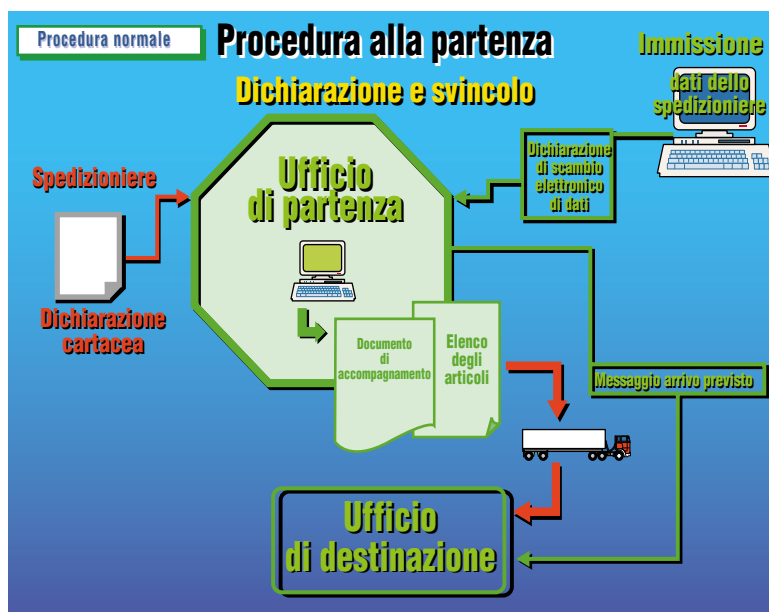


Diagramma 1 — Ufficio di partenza — Procedura ordinaria



A prescindere dalla forma di presentazione, 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. Lo spedizioniere sarà informato in modo che possa apportare le necessarie correzioni prima della definitiva accettazione della dichiarazione.

Una volta inserite le correzioni ed accettata la dichiarazione, il sistema le assegna un numero unico di registrazione, vale a dire il numero di riferimento del movimento.

Quindi, una volta effettuati i controlli, nell'ufficio di partenza o presso i locali dello speditore autorizzato, e una volta accettate le garanzie,

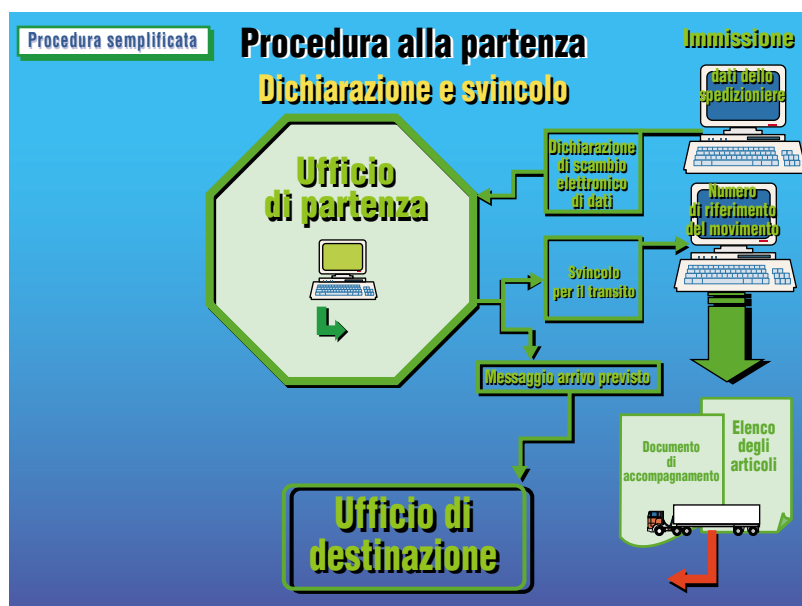


Diagramma 2 — Ufficio di partenza — Procedura semplificata (speditore autorizzato)

le merci sono svincolate per il transito. Il sistema procede a stampare il documento di accompagnamento e, ove opportuno, l'elenco degli articoli presso l'ufficio di partenza oppure presso i locali dello speditore autorizzato. Il documento di accompagnamento e l'elenco degli articoli devono seguire le merci ed essere esibiti agli uffici di passaggio e all'ufficio di destinazione.

L'ufficio di partenza, al momento di stampare il documento di accompagnamento transito e l'elenco degli articoli, invia contemporaneamente un messaggio di arrivo previsto all'ufficio di destinazione dichiarato. Tale messaggio contiene le informazioni desunte dalla dichiarazione e consente all'ufficio di destinazione di controllare la spedizione al momento dell'arrivo. L'ufficio di destinazione deve poter avere il più ampio accesso alle informazioni sull'operazione di transito, così da decidere in modo giusto e affidabile in merito alle azioni da intraprendere al momento dell'arrivo delle merci.

Nel caso in cui un movimento di merci debba transitare per un ufficio di passaggio, l'ufficio di partenza invierà anche un messaggio di passaggio previsto per notificare in anticipo all'ufficio di passaggio la natura della spedizione in questione e consentire il controllo del movimento in transito.

### *Ufficio di destinazione*

All'arrivo, le merci devono essere presentate all'ufficio di destinazione (indirettamente, tramite il destinatario autorizzato — cfr. pag. 43 — o direttamente) contestualmente al documento di accompagnamento transito e all'elenco degli articoli, ove necessario (cfr. diagramma 3 e diagramma 4 in caso di applicazione della procedura semplificata). A questo punto, le autorità doganali, in possesso di tutte le informazioni concernenti l'operazione, avendo già ricevuto il messaggio di arrivo previsto, avranno avuto facoltà di decidere anticipatamente i controlli da effettuare.

L'immissione, nel sistema, del numero di riferimento del movimento consente di individuare automaticamente il corrispondente messaggio di arrivo previsto cui si farà riferimento per qualsiasi azione o controllo. Verrà quindi inviato un messaggio di avviso di arrivo all'ufficio di partenza.

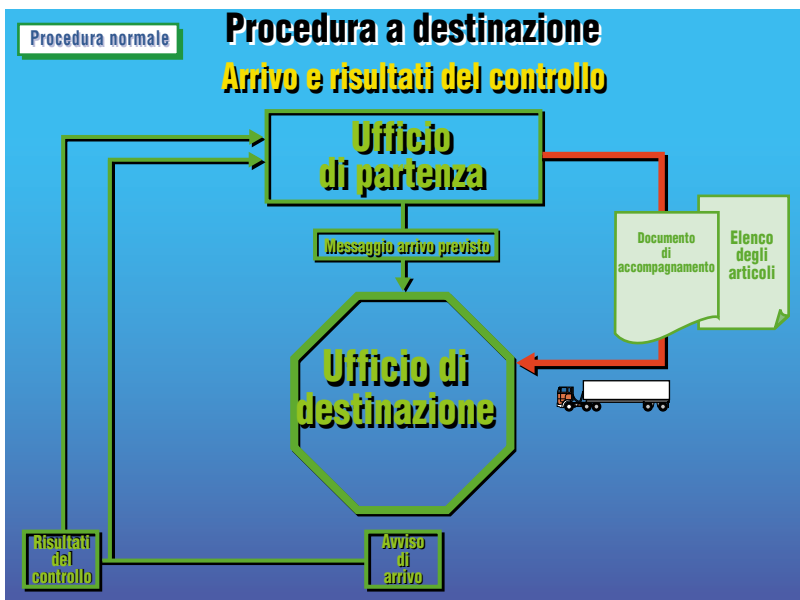


Diagramma 3 — Ufficio di destinazione — Procedura ordinaria

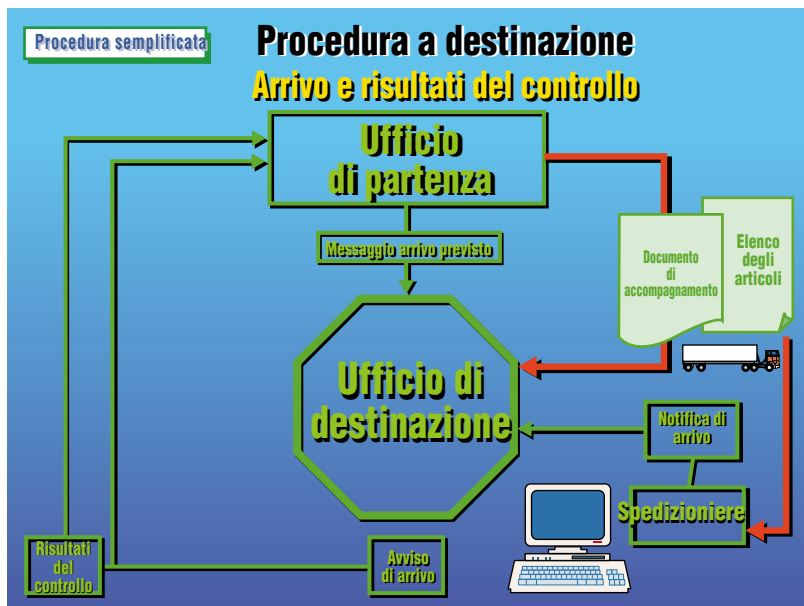


Diagramma 4 — Ufficio di destinazione — Procedura semplificata (destinatario autorizzato)

Dopo aver espletato i dovuti controlli, l'ufficio di destinazione trasmette all'ufficio di partenza i risultati del controllo, con la segnalazione delle eventuali irregolarità riscontrate.

Questa comunicazione è necessaria ai fini dell'appuramento della procedura di transito e svincola le garanzie utilizzate per la stessa.

### *Ufficio di passaggio*

Al momento del transito presso un ufficio di passaggio, le merci, il documento di accompagnamento transito e, all'occorrenza, l'elenco degli articoli devono essere presentati in dogana. Il messaggio di passaggio previsto, già presente nel sistema, viene automaticamente individuato con l'immissione del numero di riferimento del movimento e quindi il passaggio viene autorizzato. Una notifica di attraversamento della frontiera viene inviata all'ufficio di partenza.

### *Modifica dell'ufficio di passaggio o di destinazione*

Qualora le merci transitino per un ufficio di passaggio diverso da quello dichiarato, il messaggio inizialmente inviato all'ufficio di passaggio dichiarato è inutilizzabile. In questo caso l'effettivo ufficio di passaggio invia un messaggio all'ufficio di partenza per richiedere il messaggio di passaggio previsto che gli consenta l'accesso alle informazioni necessarie. Una volta controllato il movimento, lo stesso ufficio invia la notifica dell'attraversamento di frontiera all'ufficio di partenza.

Allo stesso modo, le merci possono essere presentate ad un ufficio di destinazione diverso da quello dichiarato. L'effettivo ufficio di destinazione richiederà all'ufficio di partenza il messaggio di arrivo previsto contenente le necessarie informazioni sulla spedizione.

In caso di modifica dell'ufficio di passaggio o di destinazione, i messaggi inizialmente inviati agli uffici dichiarati non vengono utilizzati e rimangono aperti. Il sistema invia, allora, automaticamente, un messaggio agli uffici dichiarati per notificare il luogo e la data in cui le merci sono state presentate e consentire in tal modo la chiusura dei messaggi.

### *Procedure semplificate: speditore autorizzato e destinatario autorizzato*

L'applicazione di entrambe le procedure semplificate corrisponde all'uso ottimale delle risorse nel quadro dell'NCTS. La possibilità di svolgere tutte le procedure presso i locali dello speditore e di realizzare lo scambio elettronico delle informazioni con le autorità doganali consente evidentemente di operare nel modo più rapido, comodo, sicuro ed economico.

Chiaramente, oltre a soddisfare i normali criteri richiesti per divenire uno speditore autorizzato, o un destinatario autorizzato, essi devono possedere un idoneo sistema di elaborazione dati per poter scambiare informazioni con i propri competenti uffici doganali. Naturalmente, ciò è fattibile soltanto se tali uffici sono collegati all'NCTS.

In presenza di tali requisiti, l'NCTS consente agli speditori autorizzati di:

- creare la dichiarazione di transito nel proprio sistema informatico;
- inviare elettronicamente il corrispondente messaggio all'ufficio di partenza senza bisogno di presentare fisicamente le merci presso lo stesso ufficio;
- inviare e ricevere elettronicamente i messaggi successivi, tra cui le richieste di correzione della dichiarazione, la notifica dell'accettazione della dichiarazione e la notifica dello svincolo delle merci.

D'altro canto, l'NCTS consente ai destinatari autorizzati di:

- ricevere le merci e il documento di accompagnamento direttamente nei propri locali;
- inviare elettronicamente la notifica di arrivo al competente ufficio di destinazione;
- ricevere via computer dalle autorità doganali il messaggio di autorizzazione allo scarico delle merci e trasmettere alle stesse autorità i risultati dell'operazione di scarico.

Questi vantaggi fanno dell'NCTS il sistema di transito del futuro.

# Revisione della convenzione TIR

## *Introduzione*

Nel presente capitolo vengono descritti i provvedimenti legislativi ed operativi adottati — e le ulteriori misure ancora oggetto di discussione — per migliorare il regime TIR a beneficio degli operatori, delle organizzazioni incaricate della gestione e delle autorità di controllo. Inizialmente viene illustrato l'aspetto legislativo del processo di riforma, con la descrizione delle misure preliminari atte a preparare la riforma nonché della fase I della revisione. Le fasi II e III sono soltanto brevemente accennate. Infine, vengono descritte le misure operative adottate.

## *Misure preliminari*

### *Risoluzione n. 49 — Misure a breve termine*

In un primo tentativo di migliorare il regime TIR, fortemente esposto alle frodi, il gruppo di lavoro ECE/ONU (cfr. riquadro) ha adottato il 3 marzo 1995 la risoluzione n. 49 concernente le misure a breve termine tese a garantire la sicurezza e l'efficienza del regime di transito TIR. Nella risoluzione, il gruppo di lavoro ha espresso una certa preoccupazione per le frodi nel regime TIR e la determinazione a preservare il sistema mediante l'azione congiunta di tutte le parti interessate. Il gruppo ha deciso che, in attesa della revisione generale della convenzione TIR, le autorità competenti delle parti contraenti avrebbero dato al più presto attuazione ad una serie di misure a breve termine.

## **Il sistema amministrativo TIR**

### **Il comitato amministrativo e il gruppo di lavoro**

Il comitato amministrativo gestisce il regime TIR nel quadro della convenzione TIR, coadiuvato dal gruppo di lavoro ECE/ONU, sulle questioni doganali relative ai trasporti. Tali organismi sono competenti per la materia legislativa ed altre importanti questioni connesse alla procedura TIR.

### **Il comitato esecutivo**

La fase I della revisione della convenzione TIR ha istituito un comitato esecutivo competente per gli aspetti pratici ed operativi della procedura TIR. Ciò dovrebbe consentire al regime TIR di rispondere più rapidamente ai problemi che emergono. Il comitato esecutivo è composto da nove membri provenienti dalle parti contraenti ed eletti dal comitato amministrativo <sup>(11)</sup>. Esso svolge le seguenti funzioni:

- sovrintende all'applicazione della convenzione, oltre che al funzionamento del sistema di garanzia;
- coordina e promuove lo scambio di informazioni tra le autorità competenti delle parti contraenti, le associazioni e le organizzazioni internazionali;
- favorisce la composizione delle vertenze tra parti contraenti, associazioni, compagnie di assicurazione e organizzazioni internazionali;
- sostiene la formazione professionale dei dipendenti delle dogane e di altre parti interessate che intervengono nella procedura TIR.

### **Unione internazionale del trasporto su strada (IRU)**

L'IRU, con sede a Ginevra, è responsabile della stampa e distribuzione dei carnet TIR e dell'organizzazione del sistema di garanzia internazionale alla base di tutto il regime TIR.

<sup>(11)</sup> I membri del comitato esecutivo TIR dovrebbero rappresentare gli interessi delle parti alla convenzione e non gli interessi specifici di singoli governi e organizzazioni. La sua composizione dovrebbe riflettere quanto più possibile la copertura geografica della convenzione TIR. Gli attuali membri sono rappresentanti della Commissione europea, Croazia, Estonia, Federazione russa, Germania, Polonia, Svizzera, Turchia, Ucraina.



## *Safetir — Il sistema di controllo dei carnet TIR*

L'Unione internazionale del trasporto su strada (IRU) (cfr. riquadro), allo scopo di avere un quadro più chiaro di quanto stava accadendo nel regime TIR, ha introdotto nei primi anni novanta un sistema di controllo denominato Safetir. L'idea era di accertare nel più breve tempo possibile l'esito positivo delle operazioni TIR. In seguito all'adozione della risoluzione 49, il comitato amministrativo (cfr. riquadro), vista l'esigenza di adottare ulteriori misure a breve termine per la protezione del sistema e di tranquillizzare gli assicuratori internazionali, ha adottato una raccomandazione tesa a garantire l'effettiva operatività del Safetir. In tale raccomandazione si sollecitavano le autorità doganali a fornire informazioni all'IRU attraverso le associazioni nazionali di garanti circa i carnet TIR presentati a destinazione. Ove possibile ciò doveva esser fatto quotidianamente.

Tutti gli Stati membri della Comunità hanno dato attuazione a tale raccomandazione. Le autorità doganali della Comunità continueranno a collaborare con l'IRU allo scopo di migliorare l'efficienza e l'efficacia del Safetir.

## *Revisione della convenzione TIR del 1975*

La revisione si riferisce alle modifiche apportate alla convenzione TIR del 1975, ivi comprese le note esplicative. Queste interpretano talune disposizioni della convenzione e figurano in appendice alla stessa. La revisione si riferisce inoltre ai «commenti» sulla convenzione: sono elementi importanti ai fini dell'interpretazione, armonizzazione e applicazione della convenzione poiché, sebbene non giuridicamente vincolanti, essi riflettono il parere del comitato amministrativo e del gruppo di lavoro ECE/ONU.

È apparso evidente sin dall'inizio che il processo di revisione sarebbe stato complesso e dispendioso in termini di tempo. È stato dunque deciso di articolare la revisione in tre fasi distinte. Finora soltanto la fase I è stata completata ed è divenuta operativa.



*La celebre targa TIR indica che il mezzo viene da molto lontano.*

© arte wapenaar vlaardingen-nl

## *Fase I della revisione*

Le modifiche sono state adottate dal comitato amministrativo nel giugno 1997 e sono entrate in vigore il 17 febbraio 1999. Il loro obiettivo è il rafforzamento del regime TIR mediante:

- la definizione di condizioni minime che le associazioni che rilasciano i carnet e agiscono in qualità di garanti sono tenute a soddisfare;
- la previsione di un'autorizzazione e del rispetto di condizioni minime per i soggetti che desiderino avere accesso al regime TIR;
- l'istituzione di un comitato esecutivo TIR incaricato di sovrintendere all'applicazione della convenzione TIR (cfr. riquadro).

### Associazioni che rilasciano i carnet TIR ed agiscono in qualità di garanti

Come già detto, ciascuna parte contraente può autorizzare associazioni a rilasciare i carnet ed agire in qualità di garanti. Le modifiche apportate dalla fase I impongono a tali associazioni il rispetto di condizioni e requisiti minimi e prevedono la revoca dell'autorizzazione in caso di sopravvenuta inosservanza di dette condizioni. Tali condizioni includono:

- l'esistenza in quanto associazione costituita da almeno un anno;
- una solida situazione finanziaria e capacità organizzative che consentano all'associazione di adempiere ai propri obblighi ai sensi della convenzione;
- la conoscenza da parte del personale dell'associazione della corretta applicazione della convenzione;
- l'assenza di gravi o reiterate violazioni della normativa doganale e fiscale;
- l'impegno dell'associazione di verificare il rispetto delle condizioni minime da parte dei soggetti richiedenti l'autorizzazione all'accesso alla procedura TIR;
- la costituzione di una garanzia e la presenza di un'idonea copertura assicurativa delle proprie responsabilità.

## Autorizzazione dei soggetti richiedenti l'accesso alla procedura TIR

La fase I introduce un nuovo requisito, vale a dire l'autorizzazione obbligatoria per i soggetti richiedenti l'accesso alla procedura TIR, subordinata al rispetto di condizioni e requisiti minimi. Tali condizioni includono:

- l'esperienza o, almeno, la capacità di condurre regolari operazioni di trasporto internazionale (titolarità di una licenza per il trasporto internazionale ecc.);
- una buona situazione finanziaria;
- la conoscenza della corretta applicazione della convenzione TIR;
- l'assenza di gravi o reiterate violazioni della normativa doganale e fiscale;
- l'assunzione di un impegno scritto, nei confronti di un'associazione, di rispettare le formalità doganali, corrispondere gli importi dovuti ecc.

In ogni caso, il titolare del carnet viene considerato un «soggetto richiedente l'accesso alla procedura TIR» e deve, pertanto, essere a tal fine autorizzato. Nella maggior parte degli Stati membri e delle altre parti contraenti, ma non in tutti, l'autorizzazione è obbligatoria anche per i soggetti che trasportano merci in regime TIR pur non essendo essi i titolari del carnet. La procedura di autorizzazione in ciascuna parte contraente vede la partecipazione delle autorità competenti e delle associazioni nazionali, anche se i dettagli sono oggetto di decisioni adottate a livello nazionale. Le autorità competenti sono tenute a trasmettere al comitato esecutivo TIR le generalità di ciascun soggetto autorizzato o che abbia subito la revoca dell'autorizzazione.

## *Fase II della revisione*

Il principale obiettivo di questa fase è la costituzione di un sistema di garanzia internazionale stabile e funzionante e il miglioramento dell'armonizzazione delle procedure amministrative tra i paesi che partecipano alla convenzione. Sono compresi i seguenti aspetti:

- l'eventuale status e funzione delle organizzazioni internazionali interessate al regime TIR;
- la definizione di «conclusione» e di «appuramento» di un'operazione TIR;
- le migliori prassi di chiusura, appuramento e inchiesta;
- i documenti alternativi atti a comprovare la chiusura di un'operazione TIR;
- la definizione e le responsabilità del titolare di carnet TIR.

## *Fase III della revisione*

Questa fase prevede l'informatizzazione della procedura TIR e la riforma del carnet TIR. I lavori inizieranno nel 2001. Non è stata però presa alcuna decisione definitiva e l'effettivo contenuto di questa fase potrebbe essere modificato alla luce dei nuovi requisiti imposti e dei nuovi sviluppi.

## *Misure operative*

Come già detto, la riforma del transito in corso di attuazione in Europa contempla non solo mutamenti di ordine legislativo e l'informatizzazione, ma anche un certo numero di misure operative. Va notato che queste ultime (e gli obiettivi che esse si prefiggono) riguardano non solo il transito comunitario/comune ma anche la procedura TIR. In quest'ultimo caso, in particolare, vi è una misura tesa a ridurre il tempo necessario per la restituzione del tagliando di chiusura del carnet TIR e quindi per il successivo inserimento dei dati nel sistema Safetir.

# Approfondimenti

*Ecco alcuni tra i testi più importanti.*

## A. RIFORMA DEL TRANSITO COMUNITARIO/COMUNE IN GENERALE

- *Parlamento europeo*

«Relazione sul regime di transito comunitario» della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul regime di transito comunitario (doc. PE 220.895 del 20 febbraio 1997).

- *Consiglio*

Risoluzione del Consiglio del 23 novembre 1995 relativa all'informatizzazione dei regimi di transito doganale (GU C 327 del 7.12.1995, pag. 2).

Risoluzione del Consiglio del 21 giugno 1999 sulla riforma dei regimi di transito doganale (GU C 193 del 9.7.1999, pag. 1).

- *Comitato congiunto CE/EFTA sul transito*

Risoluzione del comitato congiunto CE/EFTA del 2 dicembre 1999 sulla riforma del regime di transito comune (GU C 42 del 15.2.2000, pag. 4).

- *Corte dei conti*

Relazione annuale per il 1994 (GU C 327 del 7.12.1995).

- *Commissione*

Relazione annuale per il 1994: «Protezione degli interessi finanziari della Comunità: lotta contro la frode» [COM(95) 098].

Comunicazione del 29 marzo 1995: «Frode nella procedura di transito: soluzioni previste e prospettive per il futuro» [COM(95) 108 def.].

Comunicazione del 3 aprile 1996: «Azione della Commissione per combattere la frode relativa al transito» [SEC(96) 290 def.].

Comunicazione del 9 ottobre 1996: «Il futuro dei regimi di transito: relazione intermedia» e l'allegata relazione intermedia sul transito [COM(96) 477 def.].

Atti della conferenza «Eurotransit» del 6 e 7 febbraio 1997 (documento XXI/1070/97).

Comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio del 30 aprile 1997: «Un piano d'azione per il transito doganale in Europa: una nuova politica doganale» [COM(97) 188 def. e GU C 176 del 10.6.1997, pag. 3].

- *Comitato economico e sociale*

Parere sulla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio: «Un piano d'azione per il transito doganale in Europa: una nuova politica doganale» (GU C 355 del 21.11.1997).

## *B. NORMATIVE APPLICABILI AL TRANSITO DOGANALE*

- *Transito comunitario*

Codice doganale comunitario CDC: regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio del 12 ottobre 1992 (GU L 302 del 19.10.1992), modificato per la riforma del transito da:

— regolamento (CE) n. 955/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 aprile 1999 (GU L 119 del 7.5.1999).

Disposizioni di applicazione del codice: regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione del 2 luglio 1993 (GU L 253 dell'11.10.1993), modificato per la riforma del transito da:

— regolamento (CE) n. 502/1999 della Commissione del 12 febbraio 1999 (NCTS) (GU L 65 del 12.3.1999);

— regolamento (CE) n. 2787/2000 della Commissione del 15 dicembre 2000 (riforma generale) (GU L 330 del 27.12.2000).

- *Transito comune*

Convenzione CE/EFTA del 20 maggio 1987 relativa ad un regime comune di transito (GU L 226 del 18.8.1987), modificata da:

— decisione n. 1/1999 del comitato congiunto CE/EFTA del 12 febbraio 1999 (NCTS) (GU L 65 del 12.3.1999);

— decisione n. 2/99 del comitato congiunto CE/EFTA del 30 marzo 1999 (NCTS e CCN/CSI) (GU L 119 del 7.5.1999);

— decisione n. 1/2000 del comitato congiunto CE/EFTA del 20 dicembre 2000 (riforma generale) (GU L 9 del 12.1.2001).



- Convenzione sul documento amministrativo unico

Convenzione CE/EFTA relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci (che introduce il documento amministrativo unico da utilizzare in questo tipo di scambi) (GU L 134, 22.5.1987), modificata ai fini del transito comune da:

decisione n. 1/2000 del comitato congiunto CE/EFTA del 20 dicembre 2000 (GU L 9 del 12.1.2001).

- Programma Dogana 2002

Decisione n. 210/97 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 1996 relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità (Dogana 2002) (GU L 33 del 4.2.1997), modificata da:

decisione n. 105/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 1999 che modifica la decisione n. 210/97/CE relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità (Dogana 2000) e che abroga la decisione 91/341/CEE del Consiglio (GU L 13 del 19.1.2000, pag. 1).

- Convenzione TIR

Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR (convenzione TIR, 1975), TIR Handbook, ECE/TRANS/TIR/5, pubblicazione delle Nazioni Unite.

*UN Depositary Notification C.N. 433 1999 Treaties-1* del 17 novembre 1997 concernente la fase I della revisione della convenzione TIR e relative misure nazionali di attuazione adottate dalle parti contraenti.

Commissione europea

**Nuovi sistemi di transito doganale per l'Europa**

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

2001 — 55 pagg. — 16.2 x 22.9 cm

ISBN 92-828-9358-8

**BELGIQUE/BELGIÉ**

**Jean De Lannoy**  
Avenue du Roi 202/Koningslaan 202  
B-100 Bruxelles/Brussel  
Tel. (32-2) 538 43 08  
Fax (32-2) 538 08 41  
E-mail: jean.de.lannoy@infoboard.be  
URL: <http://www.jean-de-lannoy.be>

**La Librairie européenne/  
De Europese Boekhandel**  
Rue de la Loi 244/Wetstraat 244  
B-1040 Bruxelles/Brussel  
Tel. (32-2) 295 26 39  
Fax (32-2) 735 08 60  
E-mail: mail@ibeurope.be  
URL: <http://www.ibeurope.be>

**Moniteur belge/Belgisch Staatsblad**  
Rue de Louvain 40-42/Leuvenseweg 40-42  
B-1000 Bruxelles/Brussel  
Tel. (32-2) 552 22 11  
Fax (32-2) 511 01 84  
E-mail: eusaales@just.fgov.be

**DANMARK**

**J. H. Schultz Information A/S**  
Herstedvang 12  
DK-2620 Albertslund  
Tel. (45) 43 63 23 00  
Fax (45) 43 63 13 69  
E-mail: schultz@schultz.dk  
URL: <http://www.schultz.dk>

**DEUTSCHLAND**

**Bundesanzeiger Verlag GmbH**  
Vertriebsabteilung  
Amsterdamer Straße 192  
D-50755 Köln  
Tel. (49-221) 97 66 80  
Fax (49-221) 97 66 87  
E-mail: Vertrieb@bundesanzeiger.de  
URL: <http://www.bundesanzeiger.de>

**ΕΛΛΑΔΑ/GREECE**

**G. C. Eleftheroudakis SA**  
International Bookstore  
Panepistimiou 17  
GR-10564 Athina  
Tel. (30-1) 331 41 80/12/3/4/5  
Fax (30-1) 323 98 21  
E-mail: ealeboks@netor.gr  
URL: [http://www.ealeboks@helmasnet.gr](mailto:ealeboks@helmasnet.gr)

**ESPAÑA**

**Boletín Oficial del Estado**  
Trafalgar 27  
E-28071 Madrid  
Tel. (34) 915 38 21 11 (libros)  
915 84 17 15 (suscripción)  
Fax (34) 915 38 21 21 (libros),  
915 84 17 14 (suscripción)  
E-mail: clientes@com.boe.es  
URL: <http://www.boe.es>

**Mundi Prensa Libros, SA**

Castelló, 37  
E-28001 Madrid  
Tel. (34) 914 36 37 00  
Fax (34) 915 73 39 98  
E-mail: libreria@mundiprensa.es  
URL: <http://www.mundiprensa.com>

**FRANCE**

**Journal officiel**  
Service des publications des CE  
26, rue Desaix  
F-75727 Paris Cedex 15  
Tel. (33) 140 58 77 31  
Fax (33) 140 58 77 00  
E-mail: europublications@journal-officiel.gouv.fr  
URL: <http://www.journal-officiel.gouv.fr>

**IRELAND**

**Alan Hanna's Bookshop**  
270 Lower Rathmines Road  
Dublin 6  
Tel. (353-1) 496 73 98  
Fax (353-1) 496 02 28  
E-mail: hanna@iol.ie

**ITALIA**

**Licosa SpA**  
Via Duca di Calabria, 1/1  
Casella postale 552  
I-50125 Firenze  
Tel. (39) 055 64 83 1  
Fax (39) 055 64 12 57  
E-mail: licosa@licosa.com  
URL: <http://www.licosa.com>

**LUXEMBOURG**

**Messageries du livre SARKL**  
5, rue Raiffeisen  
L-2411 Luxembourg  
Tel. (352) 40 10 20  
Fax (352) 49 06 61  
E-mail: mail@mdl.lu  
URL: <http://www.mdl.lu>

**NEDERLAND**

**SDU Servicecenter Uitgevers**  
Christoffel Plantijnstraat 2  
Postbus 20014  
2600 EA Den Haag  
Tel. (31-70) 378 98 80  
Fax (31-70) 378 97 83  
E-mail: sdu@sdu.nl  
URL: <http://www.sdu.nl>

**ÖSTERREICH**

**Manzsche Verlags- und  
Universitätsbuchhandlung GmbH**  
Kohlmarkt 16  
A-1014 Wien  
Tel. (43-1) 53 16 11 00  
Fax (43-1) 53 16 11 67  
E-Mail: manz@schwing.at  
URL: <http://www.manz.at>

**PORTUGAL**

**Distribuidora de Livros Bertrand Ld.ª**  
Grupo Bertrand, SA  
Rua das Terras dos Vales, 4-A  
Apartado 60037  
P-2700 Amadora  
Tel. (351) 214 96 87 87  
Fax (351) 214 96 02 55  
E-mail: dlb@lp.pt

**Imprensa Nacional-Casa da Moeda, SA**  
Grupo de Publicações Oficiais  
Rua da Escola Politécnica, 135  
P-1250-100 Lisboa Codex  
Tel. (351) 213 94 57 00  
Fax (351) 213 94 57 50  
E-mail: spoc@incm.pt  
URL: <http://www.incm.pt>

**SUOMI/FINLAND**

**Akateeminen Kirjakauppa/  
Akademiska Bokhandeln**  
Keskuskatu 1/Centralgatan 1  
PL/PB 128  
FIN-00101 Helsinki/Helsingfors  
P./Fin (358-9) 121 44 18  
F./fax (358-9) 121 44 35  
Sähköposti: sps@akateeminen.com  
URL: <http://www.akateeminen.com>

**SVERIGE**

**BTJ AB**

Traktorvägen 11-13  
S-221 82 Lund  
Tel. (46-46) 18 00 00  
Fax (46-46) 30 79 47  
E-post: btjeu-pub@btj.se  
URL: <http://www.btj.se>

**UNITED KINGDOM**

**The Stationery Office Ltd**  
Customer Services  
PO Box 29  
Norwich NR3 1GN  
Tel. (44) 870 60 05-522  
Fax (44) 870 60 05-533  
E-mail: book.orders@theso.co.uk  
URL: <http://www.itsofficial.net>

**ISLAND**

**Bokabud Larusur Blöndal**  
Skólavörðustígur, 2  
IS-101 Reykjavík  
Tel. (354) 552 55 40  
Fax (354) 552 55 60  
E-mail: bokabud@sirnet.is

**NORGE**

**Swets Blackwell AS**  
Østernjoveien 18  
Boks 6512 Etterstad  
N-0606 Oslo  
Tel. (47) 22 97 45 00  
Fax (47) 22 97 45 45  
E-mail: info@no.swetsblackwell.com

**SCHWEIZ/SUISSE/SWITZERA**

**Euro Info Center Schweiz**  
c/o OSEC  
Stampfenbachstraße 85  
PF 452  
CH-8035 Zürich  
Tel. (41-1) 365 53 15  
Fax (41-1) 365 54 11  
E-mail: eics@osec.ch  
URL: <http://www.osec.ch/eics>

**BĂLGARIA**

**Europress Euromedia Ltd**  
59, blvd Vitoshka  
BG-1000 Sofia  
Tel. (359-2) 980 37 66  
Fax (359-2) 980 42 30  
E-mail: Milena@mboc.cit.bg  
URL: <http://www.europress.bg>

**ČESKÁ REPUBLIKA**

**ÚVIS**  
odd. Publikaci  
Havelská 22  
CZ-130 00 Praha 3  
Tel. (420-2) 22 72 07 34  
Fax (420-2) 22 71 57 38  
URL: <http://www.uvis.cz>

**CYPRUS**

**Cyprus Chamber of Commerce and Industry**  
PO Box 21455  
Christofos Moutafis  
CY-1500 Nicosia  
Tel. (357-2) 88 97 52  
Fax (357-2) 66 10 44  
E-mail: demetrap@ccci.org.cy

**EESTI**

**Eesti Kaubandus-Tööstuskoda**  
(Estonian Chamber of Commerce and Industry)  
Toom-Kooli 17  
EE-10130 Tallinn  
Tel. (372) 646 02 44  
Fax (372) 646 02 45  
E-mail: einfo@koda.ee  
URL: <http://www.koda.ee>

**HRVATSKA**

**Mediatrade Ltd**  
Pavla Hatza 1  
HR-10000 Zagreb  
Tel. (385-1) 481 94 11  
Fax (385-1) 481 94 11

**MAGYARORSZÁG**

**Euro Info Service**  
Szt. István krt.12.  
II emelet 1/A  
PO Box 1039  
H-1137 Budapest  
Tel. (36-1) 329 21 70  
Fax (36-1) 349 20 53  
E-mail: euroinfo@euroinfo.hu  
URL: <http://www.euroinfo.hu>

**MALTA**

**Miller Distributors Ltd**  
Malta International Airport  
PO Box 25  
Luqa LOA 05  
Tel. (356) 66 44 88  
Fax (356) 67 67 99  
E-mail: gwrith@usa.net

**POLSKA**

**Krs Polona**  
Arakowskie Przedmiescie 7  
Skr. pocztowa 1001  
PL-00-950 Warszawa  
Tel. (48-22) 826 12 01  
Fax (48-22) 826 62 40  
E-mail: books119@arspolona.com.pl

**ROMÂNIA**

**Euromedia**  
Str. Dionisie Lupu nr. 65, sector 1  
RO-70184 Bucuresti  
Tel. (40-1) 315 44 03  
Fax (40-1) 312 96 46  
E-mail: euromedia@mailcity.com

**SLOVAKIA**

**Centrum VTI SR**  
Nám. Slobody, 19  
SK-81223 Bratislava  
Tel. (421-7) 54 41 83 64  
Fax (421-7) 54 41 83 64  
E-mail: europ@tb1.sltk.stuba.sk  
URL: <http://www.sltk.stuba.sk>

**SLOVENIJA**

**Gospodarski Vestnik**  
Dunajska cesta 5  
SLO-1000 Ljubljana  
Tel. (386) 613 09 16 40  
Fax (386) 613 09 16 45  
E-mail: europ@gvestnik.si  
URL: <http://www.gvestnik.si>

**TÜRKIYE**

**Dünya Infotel AS**  
100, Yil Mahallesi 34440  
TR-80050 Bagcilar-Istanbul  
Tel. (90-212) 629 46 89  
Fax (90-212) 629 46 27  
E-mail: infotel@dunya-gazete.com.tr

**ARGENTINA**

**World Publications SA**  
Av. Cordoba 1877  
C1120 AAA Buenos Aires  
Tel. (54-11) 48 15 81 56  
Fax (54-11) 48 15 81 56  
E-mail: wpbooks@infovia.com.ar  
URL: <http://www.wpbooks.com.ar>

**AUSTRALIA**

**Hunter Publications**  
PO Box 404  
Abbotsford, Victoria 3067  
Tel. (61-3) 94 17 53 61  
Fax (61-3) 94 19 71 54  
E-mail: jpdavies@ozemail.com.au

**BRESIL**

**Livraria Camões**  
Rua Bittencourt da Silva, 12 C  
CEP  
24003-900 Rio de Janeiro  
Tel. (55-21) 262 47 76  
Fax (55-21) 262 47 76  
E-mail: livraria.camoes@incm.com.br  
URL: <http://www.incm.com.br>

**CANADA**

**Les éditions La Liberté Inc.**  
3028, chemin Sainte-Foy  
Sainte-Foy, Québec G1X 3V6  
Tel. (1-418) 658 37 63  
Fax (1-800) 567 54 49  
E-mail: liberte@mediom.qc.ca

**Renouf Publishing Co. Ltd**

5369 Chemin Canotek Road, Unit 1  
Ottawa, Ontario K1J 9J3  
Tel. (1-613) 745 26 65  
Fax (1-613) 745 60 60  
E-mail: order.dept@renoufbooks.com  
URL: <http://www.renoufbooks.com>

**EGYPT**

**The Middle East Observer**

41 Sherif Street  
Cairo  
Tel. (20-2) 392 69 19  
Fax (20-2) 393 97 32  
E-mail: inquiry@meobserver.com  
URL: <http://www.meobserver.com.eg>

**INDIA**

**EBIC India**

3rd Floor, Y. B. Chavan Centre  
Gen. J. Bhosale Marg.  
Mumbai 400 021  
Tel. (91-22) 282 60 64  
Fax (91-22) 285 45 64  
E-mail: ebicindia@vsnl.com  
URL: <http://www.ebicindia.com>

**JAPAN**

**PSI-Japan**

Asahi Sanbancho Plaza #206  
7-1 Sanbancho, Chiyoda-ku  
Tokyo 102  
Tel. (81-3) 32 34 69 21  
Fax (81-3) 32 34 69 15  
E-mail: books@psi-japan.co.jp  
URL: <http://www.psi-japan.co.jp>

**MALAYSIA**

**EBIC Malaysia**

Suite 45.02, Level 45  
Plaza MBI (Letter Box 45)  
8 Jalan Yap Kwan Seng  
50450 Kuala Lumpur  
Tel. (60-3) 21 62 92 98  
Fax (60-3) 21 62 61 98  
E-mail: ebic@tm.net.my

**MÉXICO**

**Mundi Prensa México, SA de CV**

Río Pánuco, 141  
Colonia Cuauhtémoc  
MX-06500 México, DF  
Tel. (52-5) 533 36 58  
Fax (52-5) 514 67 98  
E-mail: 101545.2361@compuserve.com

**PHILIPPINES**

**EBIC Philippines**

19th Floor, PS Bank Tower  
Sen Giljilij, Puyat Ave. cor. Tindalo St.  
Makati City  
Metro Manila  
Tel. (63-2) 759 66 80  
Fax (63-2) 759 66 80  
E-mail: eocppcom@globe.com.ph  
URL: <http://www.ecop.com>

**SOUTH AFRICA**

**Eurochamber of Commerce in South Africa**

PO Box 781738  
2146 Sandton  
Tel. (27-11) 884 39 52  
Fax (27-11) 883 55 73  
E-mail: info@eurochamber.co.za

**SOUTH KOREA**

**The European Union Chamber of Commerce in Korea**

5th Fl., The Shilla Hotel  
202, Jangchung-dong 2 Ga, Chung-ku  
Seoul 100-392  
Tel. (82-2) 22 53-5631/4  
Fax (82-2) 22 53-5635/6  
E-mail: euock@euock.org  
URL: <http://www.euock.org>

**SRI LANKA**

**EBIC Sri Lanka**

Trans Asia Hotel  
115 Sir Chittampalam  
A. Gardiner Mawatha  
Colombo 2  
Tel. (94-1) 074 71 50 78  
Fax (94-1) 44 87 79  
E-mail: ebicsl@slnet.lk

**UNITED STATES OF AMERICA**

**Bernan Associates**

4611-F Assembly Drive  
Lanham MD 20706-4391  
Tel. (1-800) 274 44 47 (toll free telephone)  
Fax (1-800) 865 34 50 (toll free fax)  
E-mail: query@bernan.com  
URL: <http://www.bernan.com>

**ANDERE LÄNDER/OTHER COUNTRIES/  
AUTRES PAYS**

**Bitte wenden Sie sich ein Büro Ihrer  
Wahl/Please contact the sales office of your  
choice/Veuillez vous adresser au  
bureau de vente de votre choix**

Office for Official Publications of the European Communities  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tel. (352) 29 29-42455  
Fax (352) 29 29-42758  
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int  
URL: <http://eur-op.eu.int>

02 08 07

CC-26-99-110-IT-C



UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI  
DELLE COMUNITÀ EUROPEE

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-9358-8



9 789282 893586 >