



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 30.04.1997  
COM(97) 188 def.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO E CONSIGLIO

**UN PIANO D'AZIONE**  
**PER IL TRANSITO IN EUROPA**  
**UNA NUOVA POLITICA DOGANALE**



## INDICE DELLA COMUNICAZIONE

<b>1. IL TRANSITO, UNO STRUMENTO ESSENZIALE PER GLI SCAMBI E PER L'INTEGRAZIONE ECONOMICA DEL CONTINENTE EUROPEO .....</b>	<b>3</b>
<b>2. UN'AZIONE DETERMINATA PER SALVAGUARDARE DEI REGIMI IN CRISI.....</b>	<b>5</b>
<b>3. LE CARENZE DEL SISTEMA .....</b>	<b>7</b>
<b>4. IL PASSIVO DEL SISTEMA: LE OBBLIGAZIONI IN SOSPESO.....</b>	<b>7</b>
<b>5. GLI ORIENTAMENTI DEL PIANO D'AZIONE .....</b>	<b>9</b>
<b>6. UN POTENZIAMENTO DELL'ORGANIZZAZIONE E DELLA COOPERAZIONE NEL SETTORE DOGANALE.....</b>	<b>9</b>
<b>7. UN SISTEMA A VOCAZIONE EUROPEA.....</b>	<b>11</b>
<b>8. AZIONI SPECIFICHE PER LA GESTIONE E IL CONTROLLO DEL TRANSITO .....</b>	<b>12</b>
<b>9. UNA RIFORMA LA CUI RIUSCITA DIPENDE DALL'IMPEGNO DEGLI ATTORI DEL TRANSITO .....</b>	<b>13</b>
<b>10. UN SISTEMA APERTO VERSO IL FUTURO E UN QUADRO IN COSTANTE TRASFORMAZIONE .....</b>	<b>14</b>

**ALLEGATO: UN PIANO D'AZIONE PER IL TRANSITO**

## **1. IL TRANSITO, UNO STRUMENTO ESSENZIALE PER GLI SCAMBI E PER L'INTEGRAZIONE ECONOMICA DEL CONTINENTE EUROPEO**

- 1.1. Il transito doganale costituisce una parte essenziale dell'edificio comunitario e un elemento fondamentale della strategia delle imprese europee. Sospendendo temporaneamente i dazi e le tasse di norma applicabili alle merci importate, esso offre una grande flessibilità ed una completa contiguità alle operazioni di sdoganamento relative a tali merci, tanto all'interno dell'Unione, grazie al transito comunitario, quanto in occasione di scambi con i nostri partner nel quadro della convenzione del transito comune conclusa con i paesi dell'EFTA, del gruppo di Visegrad o della convenzione TIR, che conta attualmente 59 parti contraenti.
- 1.2. L'integrazione dei paesi dell'Europa centrale e orientale nel sistema di transito comune rappresenta un elemento importante della strategia di preadesione avviata sulla base degli accordi europei di associazione e del Libro bianco della Commissione. Per quattro paesi del gruppo di Visegrad tale integrazione è già una realtà che offre un ambito concreto di preparazione alla futura adesione all'Unione, coinvolgendoli direttamente nella riforma in corso. Quanto ai paesi candidati al transito comune, la possibilità di integrarsi in un sistema in grado di accoglierli nelle migliori condizioni rientra nel loro stesso interesse. Queste garanzie potranno essere offerte soltanto da un transito doganale rinnovato e basato su procedure informatizzate.
- 1.3. Ogni anno vengono emessi in Europa circa 18 milioni di titoli di transito comunitario o comune e 1 milione di carnet TIR (sui 2/3 milioni utilizzati da tutte le parti contraenti della Convenzione TIR), corrispondenti a notevoli quantità e valori di merci ed ai relativi importi in dazi e tasse, valutabili in miliardi di ECU. Di conseguenza, questi regimi non devono soltanto venire adattati alle esigenze del commercio moderno, ma necessitano anche di una riforma in profondità tesa a diminuirne la permeabilità alla frode.
- 1.4. Le frodi commesse negli ultimi anni nell'ambito delle operazioni di transito si sono difatti tradotte, in termini finanziari, in perdite rilevanti per i bilanci nazionali e comunitari. Sono inoltre responsabili dell'afflusso e della vendita illegali sul mercato europeo di merci non soggette a tasse né a controlli di alcun tipo, tali da costituire una minaccia al tempo stesso per la competitività delle nostre imprese e per la salute e la sicurezza dei cittadini europei.
- 1.5. Questa vera e propria crisi del transito, sottolineata sia dalla Commissione, in tre comunicazioni del 1995 e 1996 rivolte al Parlamento europeo e al Consiglio, sia dalla Corte dei conti nella relazione sul transito del 1994, è stata confermata dal Parlamento e dalla sua commissione d'inchiesta sul transito comunitario. Tale commissione ha largamente contribuito alla presa di coscienza degli amministratori e degli utenti dei regimi in merito all'urgenza di una riforma radicale volta a tutelare il transito doganale in Europa, al tempo stesso ripristinando i vantaggi economici e la sicurezza delle procedure e dotandolo di meccanismi che garantiscano una protezione ottimale degli interessi in causa.

- 1.6. Con la presente comunicazione, rivolta al Consiglio e al Parlamento europeo ma destinata altresì all'insieme degli utenti e degli amministratori del transito, la Commissione intende tradurre nei fatti il proprio impegno ad avviare una riforma equilibrata, realistica e in profondità dei sistemi doganali di transito. Il piano d'azione della Commissione per il transito presentato in allegato servirà da base e da riferimento permanente al complesso delle proposte che la Commissione stessa formulerà e delle iniziative che adotterà in materia.
- 1.7. L'adozione di tale piano interviene nel momento in cui è appena stata presentata al Parlamento europeo, nella sessione plenaria del 12 marzo 1997<sup>1</sup>, la relazione della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul transito, adottata il 19 febbraio 1997. Con la raccomandazione del 13 marzo 1997, il Parlamento europeo ha invitato la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri ad adoperarsi per dare seguito alle conclusioni dell'inchiesta. I lavori della commissione d'inchiesta, come pure le sue conclusioni e raccomandazioni, hanno rappresentato uno strumento di notevole interesse per la definizione dei propri orientamenti da parte della Commissione, e hanno inoltre largamente contribuito a conferire ad una questione a priori tecnica la sua reale dimensione politica, nonché a situarla nel più ampio contesto della politica doganale dell'Unione e della cooperazione doganale tra Stati.
- 1.8. A tale titolo, la riforma dei regimi di transito doganale in Europa costituisce un campo d'azione privilegiato del programma d'azione doganale nella Comunità "Dogana 2000"<sup>2</sup>, il quale evidenzia, da un lato la necessità per le amministrazioni doganali europee di una cooperazione reciproca sempre più stretta, sino a raggiungere un livello di integrazione equivalente a quello di un'amministrazione comunitaria unica, mentre dall'altro lato propone una serie di strumenti volti a promuovere la realizzazione di un tale obiettivo. Con l'adozione della decisione "Dogana 2000" nel dicembre scorso, il Parlamento e il Consiglio hanno sottolineato l'importanza per il mercato interno e per i cittadini europei di disporre di una politica doganale dinamica ed efficace, che promuova lo sviluppo degli scambi internazionali assicurando nel contempo un elevato livello di protezione in ogni punto della frontiera esterna.

---

<sup>1</sup> "Relazione sul regime di transito comunitario" della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul regime di transito comunitario (Doc. PE 220.895 del 20.2.1997)

<sup>2</sup> Decisione n. 210/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 1996 - GU L 33 del 4.2.1997.

- 1.9. La riforma del transito è del resto soltanto una delle manifestazioni, in un settore di intervento della massima urgenza, di una strategia della Commissione di portata più generale volta a garantire l'elaborazione ed il perseguimento di politiche comuni per l'applicazione delle legislazioni in materia di dogane e imposizione indiretta e per la lotta contro la frode doganale e fiscale. Sul piano strettamente comunitario, oltre all'attuazione del succitato programma "Dogana 2000", tale impostazione attiva e concreta si traduce, tra l'altro, nelle proposte dei programmi "Dogana 2000 bis" per l'informatizzazione delle dogane e "Fiscalis" per il rafforzamento della cooperazione in materia di imposizione indiretta, nonché nell'istituzione di un "Gruppo di lavoro ad alto livello" che riunisca, sotto la presidenza della Commissione, le amministrazioni doganali e fiscali degli Stati membri al fine di prevenire le frodi sui tabacchi e gli alcolici.

## **2. UN'AZIONE DETERMINATA PER SALVAGUARDARE DEI REGIMI IN CRISI**

- 2.1. Approfittando del formidabile sviluppo e dell'irresistibile pressione degli scambi, in particolar modo con l'Europa centrale ed orientale, gli autori di frodi hanno rapidamente compreso tutti i vantaggi che potevano trarre da un sistema in cui le agevolazioni offerte non potevano materialmente più ricevere una contropartita sufficiente in termini di prevenzione e di controllo.
- 2.2. Le organizzazioni criminali internazionali si sono pertanto avvalse delle carenze dei regimi di transito per sottrarre al controllo delle autorità quantità considerevoli di prodotti fortemente tassati, in particolare sigarette ed alcolici.
- 2.3. Le perdite causate ai bilanci nazionali e comunitari sono state stimate dalla Commissione, sulla base dei casi di frode notificati dagli Stati membri<sup>3</sup> ed implicanti direttamente o indirettamente i regimi di transito, a circa 1,27 Miliardi di ECU su un periodo di sette anni (1990-1996), dei quali 485 MECU in risorse proprie tradizionali e 784 MECU in imposte nazionali. Nel 1996 sono state accertate frodi per un ammontare di 78 MECU in risorse proprie e 216 MECU in imposte nazionali - quest'ultima cifra riguarda essenzialmente le sigarette -, per un totale quindi di 294 MECU rispetto ai 225 del 1995. La situazione resta dunque preoccupante. Quanto agli importi relativi alle risorse proprie, tuttavia, le frodi in transito ammontano soltanto al 17% del totale delle frodi registrate nell'ambito della mutua assistenza nel 1996 (448 MECU). Se però si tiene conto anche delle accise, la percentuale delle frodi in transito aumenta, per le sole sigarette e per lo stesso anno 1996, sino al 38% del totale dei dazi e tasse in causa (773 MECU).

---

<sup>3</sup> In forza del regolamento (CEE) n. 1468/81 (comunicazioni "mutua assistenza"), sostituito a partire dal 13.03.98 dal regolamento (CE) n. 515/97 (cfr. nota 9), oppure in forza del regolamento (CEE) n. 1552/89 "risorse proprie" (schede frode per i casi comportanti somme superiori a 10.000 ECU).

- 2.4. I danni causati da tali frodi non sono soltanto di ordine finanziario, ma anche economico e persino sanitario, dal momento che non incidono soltanto, direttamente o indirettamente, sul corretto svolgimento delle operazioni avviate dal commercio onesto e sulle facilitazioni offerte dal transito, ma alimentano inoltre un mercato parallelo che impone una concorrenza sleale ai prodotti legalmente commercializzati e costituisce una minaccia diretta per la salute e la sicurezza dei consumatori. In ultima analisi, il grande perdente è il cittadino europeo, in quanto produttore, in quanto rivenditore, in quanto consumatore e in quanto contribuente. Le perdite di entrate dovute alla frode in transito, infatti, dovranno necessariamente essere compensate, sul piano nazionale o su quello comunitario. Una politica che non si prefiggesse di dotarsi degli strumenti per agire efficacemente e di investire contro la frode sarebbe dunque una politica miope, sia dal punto di vista puramente finanziario che per quanto riguarda la lotta contro la criminalità organizzata.
- 2.5. In seguito a proprie constatazioni e a quelle effettuate dalla Corte dei conti, la Commissione ha preso autonomamente l'iniziativa di affrontare questa crisi mediante una prima comunicazione del 29 marzo 1995 intitolata "Frodi nel regime di transito - Soluzioni previste e prospettive per il futuro" <sup>4</sup>.
- 2.6. La Commissione ha successivamente adottato, dopo averle fatte approvare dagli Stati membri, una serie di misure a breve termine destinate a contrastare le succitate minacce contro gli interessi finanziari ed economici della Comunità e dei suoi Stati membri ed ha inoltre elaborato un ambizioso progetto di informatizzazione del transito. La comunicazione del 3 aprile 1996 "Azione della Commissione in materia di lotta contro la frode nel transito" <sup>5</sup> ha, da un lato, definito un programma per l'adozione di dette misure, la maggior parte delle quali sono ormai entrate in vigore, e, dall'altro lato, ha sottolineato l'esigenza di rivedere nel loro complesso la normativa e le sue condizioni di applicazione.
- 2.7. La Commissione ha quindi avviato un'analisi approfondita della situazione e delle carenze del transito in stretto collegamento con tutti gli attori interessati, pubblici e privati, allo scopo di definire in modo trasparente gli orientamenti di una riforma globale. I risultati di tale analisi sono riportati in una "relazione intermedia" dei servizi della Commissione, allegata alla comunicazione del 9 ottobre 1996 <sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> COM(95) 108 def.

<sup>5</sup> SEC(96) 290 def.

<sup>6</sup> COM(96) 477 def.

- 2.8. La presente comunicazione e il piano d'azione che essa comporta costituiscono l'esito di questo processo di analisi e di consultazione a largo raggio di tutti gli attori del transito per la definizione degli orientamenti della riforma. Tale processo, al termine del quale si è svolta nel febbraio 1997 la conferenza "Euro transit", ha consentito di evidenziare le aspettative degli utenti e degli amministratori rispetto non solo alle carenze intrinseche dei sistemi di transito, ma anche relativamente alle gravi lacune del quadro generale e delle strutture doganali all'interno e per mezzo dei quali detti sistemi devono funzionare.

### **3. LE CARENZE DEL SISTEMA**

- 3.1. Nella fase attuale, i sistemi di transito presentano un certo numero di carenze sulle quali tutti gli interessati tendono a concordare:
- insufficiente rispetto delle norme e obblighi esistenti, sia da parte degli utenti che degli amministratori, non soltanto a motivo di talune difficoltà di interpretazione giuridica e di applicazione materiale, ma anche a causa di un'insufficiente volontà di agire e di assegnare i mezzi necessari perché ciascuno possa farsi effettivamente carico delle sue responsabilità;
  - insufficiente unità d'azione e di coordinamento delle numerose amministrazioni e servizi interessati e un impiego inadeguato degli strumenti di cooperazione esistenti; tali carenze strutturali esulano largamente dal solo ambito del transito;
  - insufficiente organicità e coerenza dovute alla molteplicità dei sistemi, i quali si riferiscono a quadri normativi e sistemi decisionali diversi e associano paradossalmente complessità e rigidità;
  - insufficiente adeguamento delle norme e delle procedure alla necessità di garantire una gestione rapida, sicura e flessibile di operazioni di transito numerose e di natura assai varia;
  - insufficiente utilizzazione dei dati esistenti, unita ad una carenza di informazioni complete ed affidabili sul reale impatto economico ed amministrativo del transito e sulle operazioni stesse: tale carenza nella disponibilità e nell'impiego delle informazioni rende illusorio qualsiasi tentativo di gestione adeguata ed efficace dei sistemi nonché qualsiasi sforzo di prevenzione della frode fondato sull'analisi dei rischi e su controlli mirati.

### **4. IL PASSIVO DEL SISTEMA: LE OBBLIGAZIONI IN SOSPEO**

- 4.1. Le succitate carenze del sistema di transito e le disfunzioni di qualsiasi origine e natura che ne derivano, hanno permesso uno sviluppo delle frodi che ha comportato un accumulo di obbligazioni doganali e fiscali, in particolare a carico degli obbligati principali. L'ammontare complessivo delle obbligazioni ancora in sospeso - che non può tuttavia essere assimilato all'ammontare

delle frodi - è stato valutato dalla Commissione, sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri per il periodo 1990-96, a circa 2 miliardi di ECU, costituiti per un quinto da risorse proprie tradizionali comunitarie (dazi doganali, ...) e per quattro quinti da imposte nazionali (IVA, accise...).

- 4.2. Di fronte alla rilevanza delle obbligazioni determinate dalla frode, gli ambienti interessati hanno presentato richiesta di condono o per lo meno, in un primo tempo, di una moratoria di tali obbligazioni.
- 4.3. La Commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul transito ha domandato alla Commissione, nella raccomandazione n. 27, di considerare l'ipotesi di una remissione delle obbligazioni "qualora venga accertato che esse sono il risultato di una cattiva gestione" e, in attesa di una decisione su casi di questo genere, ha chiesto inoltre "una sospensione delle domande di riscossione precedenti all'introduzione della garanzia al 100% per le merci sensibili".
- 4.4. Per quanto riguarda l'obbligazione fiscale, spetta agli Stati membri creditori delle risorse nazionali in causa decidere, in forza delle loro disposizioni nazionali, quale seguito ritengono di dover dare a tali richieste, purché ciò sia compatibile con la parità di trattamento fiscale degli operatori, il carattere neutrale dell'IVA ed il mantenimento della base imponibile della risorsa propria IVA.
- 4.5. Per quanto riguarda l'obbligazione doganale, corrispondente alla componente "risorse proprie tradizionali" di tali obbligazioni in sospeso, la normativa comunitaria vigente non prevede la possibilità di un condono né di una sospensione di carattere generale. Un'impostazione così derogatoria, che renderebbe necessari mutamenti fondamentali, in particolare a livello della decisione relativa al sistema di risorse proprie della Comunità, non sembra d'altra parte opportuna in considerazione delle sue gravi ripercussioni economiche e finanziarie, ed anzi contrasterebbe con l'intento di equità che sembra esserle sotteso, dal momento che non terrebbe di fatto in alcun conto la grande diversità delle situazioni e dei comportamenti individuali.
- 4.6. La Commissione è quindi del parere che le obbligazioni doganali non possano formare oggetto di un condono di carattere generale. Per contro, è possibile esaminare le situazioni individuali dei debitori nel quadro delle vigenti disposizioni del codice doganale comunitario, destinate in particolare a tener conto di circostanze che non implicino simulazione o negligenza manifesta da parte degli operatori, secondo procedure gestite su scala nazionale ed espletate, se del caso, a livello comunitario. Nell'applicare tali norme, sarebbe opportuno considerare che le norme di procedura in materia di transito non sono state dettate con lo scopo principale di diminuire il rischio commerciale assunto dall'obbligato principale. Una "inadeguata gestione amministrativa" non rientra dunque necessariamente tra le "circostanze" previste dalle succitate disposizioni. In ogni caso, il codice doganale comunitario prevede ugualmente la possibilità per le amministrazioni doganali di accordare dilazioni e facilitazioni di pagamento.

- 4.7. Per quanto riguarda in particolare le dilazioni di pagamento, spetta dunque alle amministrazioni fare il più largo uso possibile delle disposizioni sia comunitarie che nazionali, in modo tale da poter analizzare caso per caso la situazione particolare di ciascun debitore.

## **5. GLI ORIENTAMENTI DEL PIANO D'AZIONE**

- 5.1. Il piano d'azione è articolato intorno ad un certo numero di linee di forza in grado di sopperire alle carenze del sistema:
- un sistema semplice e coerente, facilmente comprensibile ed applicabile da parte degli operatori e dei doganieri;
  - un sistema gestito secondo procedure e meccanismi di cooperazione moderni, basati soprattutto sull'informatizzazione e lo scambio elettronico di dati;
  - un sistema adeguato alla diversità delle operazioni e delle situazioni;
  - un sistema che integri nei suoi meccanismi la prevenzione coordinata della frode e una protezione mirata degli interessi in causa;
  - un sistema la cui gestione e valutazione siano fondate sulla disponibilità e l'utilizzo delle informazioni sia a livello globale che operativo.
- 5.2. Tali obiettivi dovranno necessariamente tradursi in una serie di iniziative che andranno integrate non soltanto nel settore specifico del transito, ma anche nel quadro doganale complessivo. Dette azioni e misure riguardano al tempo stesso le procedure doganali interne alla Comunità (componente interna) e quelle il cui campo d'applicazione è più ampio del territorio doganale comunitario (componente esterna). Nei seguenti punti della presente comunicazione sono discussi i principali settori nell'ambito dei quali dovranno venire sviluppate le suddette azioni, le quali costituiscono evidentemente il nucleo del piano d'azione in allegato.

## **6. UN POTENZIAMENTO DELL'ORGANIZZAZIONE E DELLA COOPERAZIONE NEL SETTORE DOGANALE**

- 6.1. Considerando che un unico servizio doganale dovrebbe iscriversi nella logica di una normativa doganale unica, è importante, come è stato prospettato dal programma "Dogana 2000" ed auspicato dalla commissione d'inchiesta del Parlamento europeo, che le amministrazioni doganali dei Quindici funzionino come se costituissero un unico servizio. La Commissione si adopererà, in particolare nel settore del transito, per un'attuazione ottimale del programma "Dogana 2000" mediante un piano che includa l'insieme delle azioni suscettibili di venire avviate nel corso del periodo quinquennale del programma stesso, ma che sarà soggetto a revisione con scadenza annuale nell'ambito del Comitato della politica doganale, il quale riunisce i dirigenti

delle amministrazioni doganali degli Stati membri e della Commissione. Il piano d'azione per il transito rappresenta pertanto la traduzione a livello settoriale di questa iniziativa di più ampia portata volta a migliorare il funzionamento delle dogane.

- 6.2. Se non spetta di norma alla Commissione interferire nelle modalità con cui gli Stati membri organizzano le loro strutture amministrative e definiscono le competenze ed i poteri dei loro agenti, è tuttavia della massima importanza, sia per l'Unione che per gli stessi Stati membri, elaborare risposte adeguate e coerenti agli ostacoli rappresentati dalla frode e dal crimine organizzato.
- 6.3. In aggiunta alle importanti misure da adottare per la prevenzione della frode, un'efficace azione dissuasiva contro le frodi ai regimi di transito, allorché esse sono il risultato di una tale criminalità organizzata di livello transnazionale, è possibile soltanto a condizione di perseguire lo sviluppo di una politica conseguente di repressione della frode. Tale politica deve fondarsi sulla responsabilità principale dei servizi doganali, con l'assistenza specifica e mirata della Commissione, allo scopo di lottare contro il grande crimine economico-finanziario, nonché sul necessario sostegno delle autorità giudiziarie e di polizia.
- 6.4. Una politica penale a livello dell'Unione è inoltre indispensabile allo scopo di facilitare l'accertamento delle prove, di promuovere dei procedimenti penali in maniera concertata, di sottoporre i casi di frode grave, in cui sono in particolare implicate delle organizzazioni criminali, alle giurisdizioni repressive e di punire gli autori delle frodi in modo efficace, proporzionato e dissuasivo. La Commissione deve a tale riguardo svolgere un ruolo di informazione, di assistenza, di coordinamento e di stimolo per assolvere il compito assegnatole dall'articolo 209A del trattato CE.
- 6.5. Ciò comporta necessariamente la ratifica da parte degli Stati membri della convenzione relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee<sup>7</sup>, come pure dei protocolli aggiuntivi alla convenzione, relativi rispettivamente alla lotta contro la corruzione dei funzionari nazionali o comunitari e alla cooperazione giudiziaria penale<sup>8</sup>. La politica di repressione della frode deve permettere, in prospettiva, la definizione di un quadro normativo adeguato a livello europeo per la tutela delle finanze dell'Unione.
- 6.6. Nell'immediato è indispensabile potenziare la raccolta, lo scambio e l'utilizzo delle informazioni mediante l'applicazione di nuovi strumenti, in particolare quelli costituiti dal regolamento (CE) n. 515/97<sup>9</sup> del Consiglio del 13 marzo 1997, relativo alla mutua assistenza tra le autorità amministrative degli Stati membri e alla collaborazione tra queste e la Commissione per assicurare la corretta applicazione delle normative doganale e agricola, dal regolamento

---

<sup>7</sup> Atto del Consiglio del 26 luglio 1995 - GU C 316 del 27.11.95.

<sup>8</sup> Per il 1° protocollo, cfr.: Atto del Consiglio del 27 settembre 1996 - GU C 313 del 23.10.96.

<sup>9</sup> GU L 82 del 22.03.97.

(EURATOM, CE) n. 2185/96<sup>10</sup> del Consiglio dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione, e dal regolamento (CE, EURATOM) n. 2988/95<sup>11</sup> del Consiglio del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee e alla definizione a tale scopo di una politica di sanzioni amministrative in merito ad irregolarità riguardanti il diritto comunitario, nonché, infine, dalla Convenzione SID<sup>12</sup>, relativa all'uso dell'informatica nel settore doganale, che dovrebbe essere ratificata nell'ottica di una politica di accresciuta penalizzazione delle frodi gravi al regime di transito.

- 6.7. L'Unione dovrebbe quindi disporre degli strumenti essenziali per lo scambio delle informazioni, la cooperazione giudiziaria, l'accertamento delle prove in campo penale, il sanzionamento e la repressione delle infrazioni da parte delle giurisdizioni nazionali. Ciò implica l'assistenza della Commissione allo scopo, tra l'altro, di soddisfare le esigenze e gli obiettivi dei regimi doganali di transito applicati sia all'interno dell'Unione che con taluni paesi terzi. Le azioni avviate dovranno permettere di sanzionare e reprimere energicamente i casi di frode al regime di transito qualificabili come criminali e suscettibili di azioni penali.
- 6.8. A tale riguardo, la presenza nel trattato CE di basi giuridiche e modalità di intervento differenti in merito alla cooperazione doganale o giudiziaria non dovrebbe limitare la capacità dell'Unione di contrastare la criminalità.

## **7. UN SISTEMA A VOCAZIONE EUROPEA**

- 7.1. In seguito allo sviluppo degli scambi e ad una migliore integrazione economica e politica tra l'Unione e i suoi partner europei, il mantenimento in Europa di tre sistemi di transito - transito comunitario, transito comune, TIR - presenterà sempre maggiori difficoltà di gestione, sia in termini di efficienza che di sicurezza delle procedure. La semplificazione della gestione del transito e il buon esito del Nuovo Sistema Informatizzato di Transito dipenderanno in larga misura dalla realizzazione di un quadro più integrato per il transito comunitario ed il transito comune, che potrà giungere sino all'unificazione dei due regimi. La Commissione avanzerà proposte concrete in tal senso.

---

<sup>10</sup> GUL 292 del 15.11.96.

<sup>11</sup> GUL 312 del 23.12.95.

<sup>12</sup> Atto del Consiglio del 26 luglio 1995 - GU C 316 del 27.11.95.

- 7.2. Inoltre, le relazioni dell'Unione con i suoi partner attuali nel quadro del transito comune devono strutturarsi sulla base di una cooperazione ancora più stretta e di un impiego ottimale degli strumenti di mutua assistenza già disponibili. Qualsiasi futura estensione del sistema ad altri paesi candidati presupporrà inoltre da parte loro la dimostrazione di una perfetta padronanza del sistema, una volta che questo sarà stato riformato ed informatizzato.

## **8. AZIONI SPECIFICHE PER LA GESTIONE E IL CONTROLLO DEL TRANSITO**

- 8.1. La presentazione di tali azioni, discusse in dettaglio nel piano in allegato, nel quale vengono altresì indicate le corrispondenti raccomandazioni del Parlamento europeo, è stata organizzata sulla base di una sequenza logica degli elementi costitutivi di un'operazione di transito o ad essa collegati. Le azioni riguardano perciò i seguenti elementi delle operazioni in causa:
- l'inquadramento delle operazioni di transito, che deve permettere di garantire, in un rinnovato clima di fiducia, un adeguamento tra le facilitazioni accordate e/o gli obblighi imposti agli operatori, da un lato, e i rischi effettivi che presentano le loro operazioni, dall'altro;
  - lo svolgimento delle operazioni di transito: ciascun attore coinvolto nelle procedure deve svolgere il suo ruolo e assumersi le sue responsabilità, il che significa per le amministrazioni doganali un impiego ottimale ed un potenziamento degli strumenti di cooperazione amministrativa;
  - la prevenzione e la repressione della frode ed il coordinamento dei controlli: fondati su misure di sicurezza più efficaci e su una politica comune di gestione dei rischi e di controlli mirati, sull'attuazione su scala comunitaria degli strumenti di accertamento delle frodi e irregolarità, come pure sullo sviluppo e la definizione di un quadro normativo adeguato per il potenziamento della politica di repressione, secondo quanto indicato al punto 7 della presente comunicazione;
  - la corretta gestione finanziaria del transito, che presuppone al tempo stesso un livello di tutela degli interessi finanziari in causa adattato in funzione dell'affidabilità dell'operatore e dei rischi assunti, e inoltre degli efficaci meccanismi di riscossione degli importi eventualmente dovuti in primo luogo presso le persone direttamente all'origine dell'insorgere delle obbligazioni doganali e fiscali;
  - l'applicazione uniforme delle norme del transito, che non dipende soltanto dallo sviluppo di strumenti pratici di elaborazione e di attuazione della normativa e dei controlli, ma anche da un effettivo controllo dell'applicazione delle norme e dalla definizione di un sistema di sanzioni amministrative doganali;
  - un controllo efficace e una valutazione permanente dei sistemi di transito e della loro riforma.

## **9. UNA RIFORMA LA CUI RIUSCITA DIPENDE DALL'IMPEGNO DEGLI ATTORI DEL TRANSITO**

- 9.1. Con il piano d'azione, l'intento della Commissione è di creare le condizioni per una riforma coerente dei sistemi di transito, definendo un quadro di riferimento per l'esercizio del suo diritto d'iniziativa, in conformità del suo ruolo istituzionale.
- 9.2. Tale piano non potrà soddisfare completamente l'insieme degli attori del transito e darà luogo con tutta evidenza ad un dibattito e ad un negoziato prima di giungere ad una decisione.
- 9.3. A tale scopo, gli organi decisionali competenti, sia quelli comunitari che quelli derivanti dalle convenzioni sul transito, saranno naturalmente sollecitati secondo un calendario stabilito dal piano d'azione e dovranno pronunciarsi chiaramente in merito alle proposte della Commissione, alla condivisione di responsabilità che dette proposte implicano e agli strumenti da consacrare alla loro attuazione.
- 9.4. E' chiaro tuttavia che, una volta adottate tali decisioni, ciascuno dovrà con lealtà e nell'interesse comune contribuire attivamente alla loro applicazione, entro i limiti delle responsabilità che gli competono.
- 9.5. Ciascuno Stato membro dell'Unione o paese partner nel quadro del transito comune dovrà impegnarsi, a livello politico, ad adottare tutti i mezzi necessari per un'applicazione valida ed efficace delle misure alla cui adozione avrà preso parte.
- 9.6. In qualità di autentici "consumatori" del transito, gli operatori hanno diritto a un prodotto e a un servizio di qualità, ma devono anche assumersi la loro giusta parte di responsabilità nell'utilizzo del transito stesso. Tale riforma del transito dovrà pertanto comportare, per quanto li riguarda, da un lato un impegno ad utilizzare lealmente il sistema assumendosi responsabilità chiaramente definite prima di qualsiasi operazione e, dall'altro lato, dovrà prevedere delle strutture che permettano loro di esprimere il loro parere e di partecipare alla valutazione permanente del livello di rendimento del sistema. La formulazione delle proposte dovrà, inoltre, valutare l'impatto delle misure prospettate sulle imprese, in particolare sulle PMI.
- 9.7. Come già indicato altrove, la Commissione intende altresì svolgere sul piano comunitario il suo ruolo istituzionale garantendo, sulla base di un indispensabile partenariato con gli Stati membri, un controllo ed una valutazione di tale applicazione ricorrendo, se necessario, ai poteri ad essa conferiti dal trattato per garantire il rispetto del diritto. La Commissione definirà inoltre con i paesi partner le modalità per un controllo congiunto dell'applicazione delle disposizioni di origine convenzionale.

- 9.8. Le amministrazioni doganali e la Commissione disporranno dunque di uno strumento interno in grado di misurare la rilevanza e l'efficacia delle iniziative adottate. Tale strumento permetterà inoltre di contribuire alle azioni per la valutazione della riforma e il controllo della sua applicazione, da un lato da parte della Corte dei conti e, dall'altro lato, da parte della commissione per il controllo di bilancio del Parlamento europeo, sulla base delle raccomandazioni rivolte dalla sua commissione d'inchiesta sul transito. La Commissione riferirà del resto con scadenza regolare alla commissione per il controllo di bilancio circa i progressi compiuti dalla riforma del transito.

## **10. UN SISTEMA APERTO VERSO IL FUTURO E UN QUADRO IN COSTANTE TRASFORMAZIONE**

- 10.1. La riforma del transito si inserisce in un contesto globale in continua trasformazione. Il mercato interno e la sua dimensione fiscale, la revisione dei trattati al termine della CIG, il futuro ampliamento dell'Unione europea, lo sviluppo degli scambi commerciali interni ed esterni alla Comunità e la tendenza costante alla riduzione delle barriere tariffarie e non tariffarie costituiscono altrettanti elementi da considerare con grande attenzione per preparare l'avvenire dei regimi di transito al di là della stessa riforma, allo scopo di assicurare l'adeguamento delle procedure al loro contesto.
- 10.2. Per essere pienamente efficace, la riforma del transito deve pertanto fondarsi, in particolare, sugli orientamenti della politica doganale definiti dal già citato programma d'azione "Dogana 2000", allo scopo, da un lato, di contribuire al completamento del mercato interno e, dall'altro lato, per poter essere pienamente integrata nelle relazioni esterne dell'Unione, soprattutto nel quadro europeo<sup>13</sup>.
- 10.3. Si deve inoltre tener conto del carattere evolutivo dell'imposizione indiretta nell'ambito del mercato interno, da un lato, per quanto concerne l'organicità delle norme doganali e fiscali applicabili ai movimenti di merci sia comunitarie che non comunitarie, e, dall'altro lato, al fine di poter anticipare gli effetti di tale evoluzione non soltanto sul comportamento dichiarativo degli operatori, ma anche sullo sviluppo di nuovi circuiti della frode.
- 10.4. Per quanto riguarda le accise, il sistema di circolazione intracomunitaria dei prodotti soggetti ad accise corrisponde ad obiettivi (vigilanza fiscale e controllo di beni fortemente tassati), a modalità (documento di accompagnamento, garanzia,...) e, purtroppo, a tipi di frode che lo avvicinano di molto ai regimi doganali di transito. In tale contesto, sembra opportuno condividere gli insegnamenti tratti dai due sistemi e dalla loro riforma, in particolare in termini di efficienza delle procedure e di prevenzione della frode, evitando che quest'ultima "migri" da un sistema verso l'altro. La Commissione ha già provveduto a definire con gli Stati membri, sotto forma di un Gruppo di lavoro ad alto livello, la struttura che dovrebbe consentire

---

<sup>13</sup> Programma della Commissione per il 1997 - COM(96) 507 def. e SEC(96) 1819 def.

tale visione complessiva della questione della frode per prodotti sensibili quali i tabacchi e gli alcolici.

- 10.5. Quanto all'IVA, una tassazione all'origine, come vien descritta nel documento della Commissione "Un sistema comune IVA"<sup>14</sup>, abbandonerà qualsiasi legame con il movimento dei beni che formano oggetto di transazioni intracomunitarie. Per contro, per i beni importati - vale a dire quelli che attualmente formano oggetto di transito doganale - la questione della definizione del momento a partire dal quale le transazioni che li riguardano rientreranno nel campo di applicazione dell'IVA rimane aperta e la soluzione dovrà riflettere un equilibrio tra due principi opposti: garantire il rapido flusso dei beni che attraversano le frontiere esterne, sia che formino oggetto di un'immissione in libera pratica alla frontiera o che continuino a dar luogo ad un transito doganale, da un lato; assicurare la parità di trattamento fiscale delle transazioni interne all'Unione evitando di conferire vantaggi indebiti ai beni importati, dall'altro lato.
- 10.6. La definizione di un tale equilibrio non sarà tuttavia limitata al solo transito, ma dovrebbe riguardare anche la componente fiscale dell'insieme delle procedure doganali. In questa prospettiva, dovrà necessariamente porsi la duplice questione della rilevanza economica e fiscale del transito doganale per il trasporto di beni importati all'interno del territorio dell'Unione e della libera scelta di farvi o meno ricorso da parte degli operatori.

---

<sup>14</sup> COM(96) 328 def.

**ALLEGATO**

**PIANO D'AZIONE PER IL TRANSITO**

## INDICE DEL PIANO D'AZIONE

<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	
<b>2. IL TRANSITO, ELEMENTO CHIAVE DELLA POLITICA DOGANALE IN EUROPA</b> .....	3
2.1. UTILIZZARE AL MEGLIO LE POTENZIALITÀ DI "DOGANÀ 2000" .....	3
2.2. UNA POLITICA DINAMICA DELL'INFORMAZIONE PER IL CONTROLLO DEL TRANSITO .....	4
2.3. RAFFORZARE LA COOPERAZIONE AMMINISTRATIVA DOGANALE .....	4
2.4. GARANTIRE IL CONTROLLO DI UN'APPLICAZIONE CORRETTA ED UNIFORME DELLA NORMATIVA .....	5
2.5. ISTITUIRE UN PARTENARIATO DOGANE-OPERATORI PER MEGLIO RISPONDERE ALLE ESIGENZE DEGLI UTENTI DEL TRANSITO .....	6
2.6. GARANTIRE L'INTEGRAZIONE DOGANALE IN EUROPA: UNA NUOVA CONVENZIONE DI AGEVOLAZIONE DOGANALE EUROPEA .....	7
2.7. GARANTIRE LA COMPLEMENTARITÀ DEI SISTEMI INTERNAZIONALI DI TRANSITO .....	8
2.8. DISPORRE DI RISORSE CORRISPONDENTI ALLE ESIGENZE DI UNA POLITICA DOGANALE EUROPEA .....	9
<b>3. L'INFORMATIZZAZIONE COME ELEMENTO CENTRALE DELLA RIFORMA DEL TRANSITO: IL NUOVO SISTEMA INFORMATIZZATO DI TRANSITO "NCTS"</b> .....	9
<b>4. AZIONI SPECIFICHE DI GESTIONE E DI CONTROLLO DEI SISTEMI DI TRANSITO</b> .....	11
4.1. INQUADRAMENTO DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO .....	13
4.1.1. ACCESSO AL REGIME DIFFERENZIATO IN BASE ALL'AFFIDABILITÀ DEGLI OPERATORI E AI RISCHI .....	13
4.1.2. MIGLIORE APPLICAZIONE GRAZIE AL DIALOGO: I MEMORANDUM D'INTESA .....	14
4.1.3. RIESAME DELLE PROCEDURE DI TRANSITO APPLICABILI AD ALCUNI MODI DI TRASPORTO .....	15
4.2. LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO .....	16
4.2.1. LA RESPONSABILITÀ DELLE AMMINISTRAZIONI NELLO SVOLGIMENTO DELLE PROCEDURE E NEL RISPETTO DELLE SCADENZE: PIANI NAZIONALI DI GESTIONE .....	16
4.2.2. LA COOPERAZIONE AMMINISTRATIVA NELLA PROCEDURA .....	17
4.2.3. LA RESPONSABILITÀ DEGLI OPERATORI NEL CONTROLLO MATERIALE DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO .....	18
4.3. LA PREVENZIONE E LA REPRESSIONE DELLE FRODI .....	19
4.3.1. LA SICUREZZA DEI MOVIMENTI .....	19
4.3.2. IL COORDINAMENTO DELLA GESTIONE DEI RISCHI .....	20
4.3.3. IL CONTROLLO MIRATO DELLE OPERAZIONI .....	21
4.3.4. L'INDIVIDUAZIONE E LA REPRESSIONE DELLA FRODE: INCHIESTE AMMINISTRATIVE E PROCEDURE GIUDIZIARIE .....	22

4.3.5. IL COORDINAMENTO DEI MEZZI E DELLE RISORSE E L'ARMONIZZAZIONE DELLE COMPETENZE .....	23
4.4. LA CORRETTA GESTIONE FINANZIARIA DEL TRANSITO .....	24
4.4.1. UN SISTEMA DI GARANZIA BASATO SULL'AFFIDABILITÀ E SUL RISCHIO .....	24
4.4.2. UN'IDENTIFICAZIONE DEI DEBITORI CHE ASSICURI UN'EQUA TUTELA DEGLI INTERESSI FINANZIARI .....	25
4.4.3. LA RAZIONALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE DI RISCOSSIONE DELLE OBBLIGAZIONI .....	26
4.5. L'APPLICAZIONE CORRETTA E UNIFORME DELLE NORME SUL TRANSITO .....	27
4.5.1. IL MANUALE PRATICO TRANSITO .....	27
4.5.2. LA FORMAZIONE DEI DOGANIERI E L'INFORMAZIONE DEGLI OPERATORI .....	28
4.6. UN CONTROLLO EFFICACE E UNA VALUTAZIONE PERMANENTE DEI SISTEMI DI TRANSITO E DELLA LORO RIFORMA .....	29
APPENDICE: RISORSE UMANE NECESSARIE ALLA RIFORMA DEL TRANSITO	

# PIANO D'AZIONE PER IL TRANSITO

## 1. INTRODUZIONE

1.1. La crisi del transito, come risulta dall'analisi sviluppata nella relazione intermedia dei servizi della Commissione allegata alla comunicazione del 9 ottobre 1996<sup>1</sup>, ha rivelato all'interno dell'unione doganale gravi disfunzioni, che richiedono non soltanto azioni specifiche per i regimi di transito, ma anche iniziative di carattere globale, nel quadro di una politica doganale comune. Nella prospettiva del transito, tale politica sarà orientata al tempo stesso verso l'interno dell'Unione europea e del suo mercato interno e verso l'esterno dell'Unione, sulla base in particolare di una nuova convenzione doganale di agevolazione degli scambi in Europa (**punto 2**).

1.2. La riforma dei regimi di transito comporta evidentemente, oltre ad una rapida attuazione del Nuovo Sistema Informatizzato di Transito (NCTS<sup>2</sup>) (**punto 3**), l'adozione graduale delle misure specifiche necessarie a migliorare le procedure dal punto di vista tecnico o amministrativo tanto nel transito comune quanto nel transito comunitario, nell'attesa della fusione dei due sistemi (**punti dal 4.1 al 4.5**). La riforma dovrà inoltre essere valutata nella sua rilevanza e nei suoi effetti (**punto 4.6**). Le suddette misure sono presentate sotto forma di schede nelle quali ciascuna azione è situata in rapporto agli obiettivi della riforma quali vengono definiti nella comunicazione.

1.3. E' infine opportuno creare condizioni tali da consentire di anticipare i futuri sviluppi del contesto del transito e di apportare quindi per tempo le necessarie correzioni.

## 2. IL TRANSITO, ELEMENTO CHIAVE DELLA POLITICA DOGANALE IN EUROPA

### 2.1. **Utilizzare al meglio le potenzialità di "Dogana 2000"**<sup>3</sup>

2.1.1. Il presente piano d'azione per il transito si integra perfettamente nel programma "Dogana 2000" e si ricollega inoltre alla *raccomandazione n. 1* della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul transito, in forza della quale i servizi doganali nazionali devono essere "indotti a funzionare come se costituissero un unico servizio". L'attuazione del programma "Dogana 2000", sulla base di una strategia quinquennale e di piani annuali, dovrà dunque necessariamente includere quella componente fondamentale dell'attività doganale e commerciale che è costituita dal transito.

---

<sup>1</sup> COM (96) 477 def.

<sup>2</sup> NCTS: New Computerized Transit System.

<sup>3</sup> Decisione n. 210/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 1996, relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000") - GU L 33 del 4.2.97.

## **2.2. Una politica dinamica dell'informazione per il controllo del transito**

2.2.1. Una gestione sana ed efficiente dei regimi di transito, la valutazione dei rischi inerenti alle operazioni, l'adeguamento delle risorse alle esigenze e la sicurezza complessiva delle procedure sono possibili soltanto se gli amministratori di tale sistema dispongono di una conoscenza precisa, completa ed utilizzabile delle procedure di transito, acquisita mediante la raccolta e il trattamento di un certa quantità di dati e l'elaborazione di statistiche. Attualmente, infatti, non si ha accesso ad un certo numero di informazioni importanti, mentre quelle disponibili non vengono utilizzate in modo adeguato. La commissione d'inchiesta del Parlamento europeo ha del resto sottolineato nella sua relazione finale l'assenza di informazioni sufficienti sui regimi di transito e le conseguenze che ne derivano a livello della gestione e della conoscenza delle reali dimensioni della frode che colpisce il transito. La Commissione intende potenziare il suo ruolo di coordinamento in materia, allo scopo di garantire sul piano comunitario la definizione della suddetta politica dell'informazione, indispensabile ad una gestione moderna dei regimi di transito.

2.2.2. Gli amministratori del transito e, in una certa misura, i suoi utenti, devono pertanto disporre delle informazioni necessarie:

- alla valutazione del regime dal punto di vista economico;
- alla gestione amministrativa globale dei regimi di transito, in particolare nel quadro della definizione delle risorse necessarie ad un corretto svolgimento delle procedure e alla loro sicurezza (statistiche e dati della dichiarazione);
- alla conoscenza degli effetti di tali irregolarità in termini finanziari (statistiche e dati della dichiarazione);
- al controllo delle operazioni di transito e alla gestione dei rischi.

2.2.3. Le suddette informazioni riguardano in particolare la corretta e precisa identificazione delle merci e degli operatori, gli importi in causa, i modi e i mezzi di trasporto, i flussi, gli uffici, i termini e i problemi legati allo svolgimento delle operazioni sino all'appuramento dei titoli di transito T.

2.2.4. La Commissione assumerà, in stretta collaborazione con le amministrazioni doganali e gli operatori economici, iniziative adeguate per determinare le esigenze statistiche e stabilire i dati da riportare sulla dichiarazione, come pure le informazioni di natura non dichiarativa utili per la gestione, le statistiche e la definizione dei profili di rischio, nonché per l'organizzazione della raccolta dei dati sul piano nazionale e l'utilizzo di tali informazioni ai fini delle statistiche, la cui elaborazione dovrebbe evidentemente essere facilitata dalla realizzazione del NCTS.

## **2.3. Rafforzare la cooperazione amministrativa doganale**

2.3.1. Una stretta cooperazione tra i servizi doganali europei è indispensabile per assicurare una migliore impermeabilità alla frode delle procedure doganali ed in particolare del transito. Tale cooperazione costituisce inoltre una condizione essenziale per il buon funzionamento del mercato interno, poiché deve garantire agli operatori economici un trattamento equivalente e offrir loro condizioni ottimali per l'esercizio delle loro attività.

Rappresenta infine l'indispensabile strumento di applicazione della normativa doganale comunitaria ed è indissociabile dalla normativa stessa.

2.3.2. Non sarà possibile contrastare efficacemente la frode accertata nel transito se non mediante un'azione comune delle competenti autorità nazionali, coordinata dalla Commissione europea. Essa richiede da parte loro una risposta comune in materia di gestione dei rischi e di utilizzo delle informazioni, nonché l'organizzazione di iniziative congiunte di lotta contro la frode (cfr. punto 4.3).

2.3.3. A tale scopo, i meccanismi di cooperazione e le reti di comunicazione e scambio di informazioni esistenti - tanto quelli specifici del transito, come il Sistema d'informazione preliminare (SIP), quanto quelli più generali previsti nel quadro della mutua assistenza amministrativa in materia doganale, come la rete SCENT o il Sistema d'informazione doganale (SID) - dovranno essere utilizzati appieno e a tutti i livelli. In aggiunta alle maggiori potenzialità offerte dal NCTS, verranno proposti nuovi strumenti (quale ad esempio la rete di "corrispondenti transito") destinati a completare i meccanismi già esistenti e ad estenderli, nella misura del possibile, ai paesi europei partner del transito comune (cfr. punti 4.2.2., 4.3.2., 4.3.3. e 4.3.4.).

#### **2.4 Garantire il controllo di un'applicazione corretta ed uniforme della normativa**

2.4.1. Un tale controllo si rivolge anzitutto agli utenti della dogana, in particolar modo agli utenti dei regimi di transito. A complemento delle azioni di prevenzione e repressione della frode doganale discusse in altro punto (cfr. punto 4.3), il fatto che la normativa doganale stabilisca a livello comunitario un certo numero di obblighi per gli utenti implica necessariamente che il mancato rispetto di tali obblighi si traduce nella definizione di irregolarità e di sanzioni allo stesso livello, allo scopo di garantirne in modo uniforme il carattere dissuasivo ed equilibrato. Per tali motivi, in relazione con il regolamento quadro (EURATOM,CE) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità<sup>4</sup>, ma considerando altresì che la normativa doganale mette in gioco interessi che non sono esclusivamente finanziari, la Commissione intende nel corso di quest'anno proporre al Consiglio l'adozione di un regolamento volto a definire le irregolarità doganali e a stabilire sanzioni e provvedimenti amministrativi comunitari.

2.4.2. Tale controllo dell'applicazione è rivolto altresì alle autorità doganali. Si è infatti potuto accertare che la normativa doganale relativa ai regimi di transito non viene applicata in modo uniforme dai servizi doganali degli Stati membri, che sia la qualità che la quantità dei controlli sono complessivamente insufficienti e persino che talune delle disposizioni amministrative della normativa non vengono talvolta rispettate. In particolare, tali carenze e inadempienze sono state osservate per quanto riguarda il termine di rinvio dell'esemplare 5 del titolo di transito o la gestione delle procedure di ricerca e di riscossione. Ciò ha in larga parte contribuito alla scarsa efficienza e sicurezza del sistema nonché alla perdita di fiducia nella capacità delle autorità doganali di garantirne un normale funzionamento. L'adozione di misure specifiche dovrebbe permettere di rimediare a parte delle suddette carenze (cfr. punto 4.2).

---

<sup>4</sup> GUL 312 del 23.12.95.

- 2.4. I danni causati da tali frodi non sono soltanto di ordine finanziario, ma anche economico e persino sanitario, dal momento che non incidono soltanto, direttamente o indirettamente, sul corretto svolgimento delle operazioni avviate dal commercio onesto e sulle facilitazioni offerte dal transito, ma alimentano inoltre un mercato parallelo che impone una concorrenza sleale ai prodotti legalmente commercializzati e costituisce una minaccia diretta per la salute e la sicurezza dei consumatori. In ultima analisi, il grande perdente è il cittadino europeo, in quanto produttore, in quanto rivenditore, in quanto consumatore e in quanto contribuente. Le perdite di entrate dovute alla frode in transito, infatti, dovranno necessariamente essere compensate, sul piano nazionale o su quello comunitario. Una politica che non si prefiggesse di dotarsi degli strumenti per agire efficacemente e di investire contro la frode sarebbe dunque una politica miope, sia dal punto di vista puramente finanziario che per quanto riguarda la lotta contro la criminalità organizzata.
- 2.5. In seguito a proprie constatazioni e a quelle effettuate dalla Corte dei conti, la Commissione ha preso autonomamente l'iniziativa di affrontare questa crisi mediante una prima comunicazione del 29 marzo 1995 intitolata "Frodi nel regime di transito - Soluzioni previste e prospettive per il futuro" <sup>4</sup>.
- 2.6. La Commissione ha successivamente adottato, dopo averle fatte approvare dagli Stati membri, una serie di misure a breve termine destinate a contrastare le succitate minacce contro gli interessi finanziari ed economici della Comunità e dei suoi Stati membri ed ha inoltre elaborato un ambizioso progetto di informatizzazione del transito. La comunicazione del 3 aprile 1996 "Azione della Commissione in materia di lotta contro la frode nel transito" <sup>5</sup> ha, da un lato, definito un programma per l'adozione di dette misure, la maggior parte delle quali sono ormai entrate in vigore, e, dall'altro lato, ha sottolineato l'esigenza di rivedere nel loro complesso la normativa e le sue condizioni di applicazione.
- 2.7. La Commissione ha quindi avviato un'analisi approfondita della situazione e delle carenze del transito in stretto collegamento con tutti gli attori interessati, pubblici e privati, allo scopo di definire in modo trasparente gli orientamenti di una riforma globale. I risultati di tale analisi sono riportati in una "relazione intermedia" dei servizi della Commissione, allegata alla comunicazione del 9 ottobre 1996 <sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> COM(95) 108 def.

<sup>5</sup> SEC(96) 290 def.

<sup>6</sup> COM(96) 477 def.

operatori in seguito ad un trattamento inadeguato o insoddisfacente da parte dell'amministrazione, in particolare con l'obiettivo di migliorare il funzionamento dei servizi e la qualità delle loro prestazioni. Tali strumenti avrebbero evidentemente una portata non limitata al solo transito.

2.5.4. Nel settore specifico del transito, il partenariato Dogane-Operatori deve consentire alle due parti:

- di chiarire ulteriormente le rispettive responsabilità nella gestione del transito e di contribuire quindi a migliorarla (cfr. punti 4.2.1. e 4.2.3.),
- di diminuire le incombenze amministrative tanto per le dogane quanto per gli utenti dei regimi,
- di delegare taluni compiti agli operatori del settore privato riconosciuti come affidabili,
- di sviluppare una concreta collaborazione tra la dogana e gli operatori allo scopo di potenziare la prevenzione e l'accertamento della frode, permettendo in tal modo un sensibile miglioramento della sicurezza delle procedure di transito.

2.5.5. Il principio di questo partenariato fondato sul dialogo e lo scambio tra i servizi doganali e gli operatori dovrebbe tradursi non soltanto nei suddetti impegni di portata generale o nelle succitate strutture istituzionali, ma venire inoltre integrato al funzionamento stesso dei sistemi, grazie tra l'altro alla firma di protocolli d'intesa o "Memoranda of Understanding" (MoU) (cfr. punto 4.1.2.).

2.5.6. Un "Gruppo di contatto Dogane-Operatori per il transito" completerà inoltre utilmente il ruolo svolto dal comitato consultivo "dogane e imposizione indiretta" nel settore specifico del transito, con un raggio d'azione esteso allo spazio del transito comune (cfr. punto 4.5.2.).

## **2.6 Garantire l'integrazione doganale in Europa: una nuova convenzione di agevolazione doganale europea**

2.6.1. L'idea di base è di istituire un nuovo regime di transito che dovrebbe sostituirsi, su scala europea, agli attuali quadri comunitario e comune e che sarebbe pertanto in grado di soddisfare le esigenze legittime di agevolazione degli scambi in Europa e di accogliere in futuro altri partner, segnatamente nell'ambito della strategia di preadesione all'Unione europea. Tale nuova convenzione riguarderebbe in un primo tempo il transito e la dichiarazione in dogana per mezzo del documento amministrativo unico e potrebbe in seguito estendersi a tutte le disposizioni che si prefiggono di semplificare e facilitare gli scambi attualmente incluse in altre convenzioni bi o multilaterali.

2.6.2. La suddetta impostazione è del resto condivisa dalla commissione d'inchiesta del Parlamento europeo che, nella *raccomandazione n. 34*, sostiene la proposta della Commissione.

2.6.3. Tuttavia, tale nuova convenzione di agevolazione doganale europea presenterà dei vantaggi soltanto nella misura in cui comporterà un processo decisionale rapido ed equilibrato, in grado di garantire una tutela adeguata degli interessi delle parti. Per poter essere concretamente utilizzato, il sistema dovrà pertanto dotarsi di una procedura di voto

basata su una maggioranza qualificata, evitando al tempo stesso il veto di un paese isolato e il predominio di un gruppo di paesi.

2.6.4. Per preservare, pur nel rispetto del funzionamento complessivo del sistema, gli interessi fondamentali delle parti contraenti, la nuova convenzione dovrebbe includere una clausola di salvaguardia che consenta a ciascuna parte, in talune situazioni eccezionali, di sospendere sul suo territorio per un periodo limitato l'applicazione della convenzione o di alcune delle sue disposizioni, oppure di adottare, se necessario, misure di particolare urgenza.

## **2.7 Garantire la complementarità dei sistemi internazionali di transito**

2.7.1. La molteplicità dei sistemi di transito e delle loro rispettive modalità di gestione è stata messa sotto accusa in quanto rappresenta uno degli elementi strutturali che è alla base di una carenza del transito. I processi decisionali e taluni principi procedurali di tali sistemi incidono negativamente sulla organicità e coerenza dei regimi di transito doganale in Europa. Inoltre, i diversi livelli di sicurezza che caratterizzano detti sistemi rappresentano un'opportunità per le organizzazioni criminali, le quali, trasferendo le loro attività verso il sistema più vulnerabile alla frode, riescono a ricavarne benefici sostanziali assumendosi il minor rischio possibile.

Di conseguenza, la Commissione ritiene auspicabile l'applicazione di un solo sistema di transito doganale per gli scambi che avvengono all'interno dello spazio costituito dalla Comunità e dai paesi partner della futura convenzione del transito europeo. D'altro canto, la convenzione TIR sarebbe applicabile unicamente per coprire gli scambi tra i paesi della suddetta zona e quei paesi situati al di fuori di essa che sono parti contraenti della convenzione TIR. E' in una tale prospettiva che la Commissione concepisce la complementarità delle due convenzioni.

Tuttavia, tenuto conto del fatto che, al momento attuale, la convenzione TIR non consente che alcune delle sue parti contraenti instaurino tra di esse il ricorso esclusivo ad un sistema di transito internazionale diverso dal TIR, salvo nel caso in cui dette parti contraenti formino un'unione doganale, la Commissione intende svolgere un ruolo guida sul piano della revisione della convenzione TIR attualmente in corso, che si propone in particolare di rafforzare la sicurezza delle operazioni effettuate in tale ambito.

2.7.2. In tale contesto, la Commissione agirà anzitutto nel corso della prima fase di revisione, che dovrebbe concludersi prima della fine del 1997, allo scopo di inserire nella convenzione TIR il controllo dell'accesso delle associazioni garanti e degli operatori dei trasporti al sistema, come pure il controllo dell'impiego dei carnet TIR con il ricorso, nella misura del possibile, allo scambio elettronico di dati ("EDI") e l'istituzione di un organismo internazionale di controllo ("TIR Executive Board").

2.7.3. La seconda fase, che avrà inizio nei primi mesi del 1998, dovrebbe riguardare i seguenti punti:

- la revisione dell'attuale sistema di garanzie centralizzate,<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Nel quadro del nuovo sistema di garanzie per il TIR la Commissione sta studiando la possibilità di creare un'unica associazione garante europea.

- l'inclusione nel testo della convenzione di alcuni elementi essenziali di procedura, in particolare quelli relativi all'appuramento delle operazioni TIR,
- l'inclusione di disposizioni volte a consentire l'informatizzazione della procedura TIR,
- una definizione più chiara dello statuto del titolare del carnet TIR,
- la ridefinizione della struttura e del contenuto del carnet TIR,
- l'eventuale introduzione di un carnet TIR e di una procedura specifici per le "merci sensibili", fondati su una garanzia adeguata.

## **2.8 Disporre di risorse corrispondenti alle esigenze di una politica doganale europea**

2.8.1. Il riconoscimento a livello politico dell'importanza del transito doganale per l'Europa e dell'esigenza di intraprendere una riforma su vasta scala dei sistemi di transito deve essere accompagnato dalla corrispettiva assegnazione delle risorse necessarie perché le azioni proposte non rimangano allo stadio di semplici dichiarazioni di intenti.

2.8.2. Le risorse attuali e future necessarie nell'ambito dei servizi della Commissione per portare a buon fine la riforma dei regimi di transito sono indicate in dettaglio nella tabella riportata in appendice al presente piano di azione.

## **3. L'INFORMATIZZAZIONE COME ELEMENTO CENTRALE DELLA RIFORMA DEL TRANSITO: IL NUOVO SISTEMA INFORMATIZZATO DI TRANSITO "NCTS"**

3.1. Grazie alle sue caratteristiche di ideazione e alle nuove possibilità di gestione che offre, il progetto NCTS costituisce uno strumento valido ed efficiente, in grado di rispondere in modo adeguato ad un gran numero di problemi legati alla gestione e alla sicurezza dei regimi di transito, permettendo al tempo stesso di ottimizzare la lotta contro la frode. Da parte sua, la commissione d'inchiesta del Parlamento europeo auspica nella *raccomandazione n. 21* la realizzazione in tempi brevi del NCTS ed un impiego ottimale di tutte le sue potenzialità.

3.2. Il NCTS introduce una **nuova concezione di gestione del transito**, basata sull'impiego di sistemi informatizzati avanzati, delle tecnologie di elaborazione elettronica dei dati e dello scambio di dati per via elettronica (EDI), che riguarderà la Comunità, l'EFTA ed i quattro paesi del gruppo di Visegrad.

3.3. Il nuovo sistema informatizzato si prefigge di:

- aumentare l'efficacia e il buon funzionamento delle procedure del transito comunitario e del transito comune,
- migliorare le prestazioni nella prevenzione e nell'accertamento della frode nel transito

- assicurare un funzionamento più rapido e più affidabile delle operazioni di transito e offrire nel contempo maggiori facilitazioni agli operatori economici, ove ciò risulti giustificato e realizzabile.

3.4. Se i controlli effettuati nell'ambito dell'attuale sistema basato sul supporto cartaceo vengono compiuti a posteriori, il NCTS permetterà invece il controllo in tempo reale dei movimenti di merci in transito. Tra i vantaggi offerti dal nuovo sistema, si devono sottolineare:

- la sostituzione del rinvio dell'esemplare 5 con un messaggio elettronico,
- la sostituzione del controllo documentario comparativo con un controllo computerizzato, semplificando quindi la selezione delle operazioni e consentendo dei controlli mirati,
- una gestione più efficiente delle garanzie,
- la raccolta e l'elaborazione delle statistiche di transito,
- un più rapido appuramento delle operazioni di transito,
- una maggiore sicurezza delle operazioni.

3.5. L'avvio e la progressiva messa a punto del sistema si svolgeranno secondo il seguente calendario:

- la fase di attuazione iniziale del sistema avrà luogo, in un numero limitato di paesi e di uffici e con funzioni ridotte, alla metà del 1998 (mantenendo al tempo stesso lo scambio di documenti su supporto cartaceo tra gli uffici doganali),
- la fase di avvio operativo del nuovo sistema si svolgerà, in un numero limitato di uffici e con funzioni ridotte, alla fine del 1998 (senza mantenere in parallelo le dichiarazioni su supporto cartaceo),
- l'applicazione del NCTS nella sua interezza avverrà alla fine del 2000 (lo scambio di documenti su supporto cartaceo tra gli uffici doganali verrà pertanto completamente abolito).

3.6. Le amministrazioni nazionali si sono impegnate a stanziare le risorse necessarie a realizzare il progetto. La componente del progetto che compete alla responsabilità della Commissione sarà finanziata dal bilancio comunitario.

- 3.7. Allo scopo di ottimizzare i vantaggi del NCTS e di coinvolgere direttamente gli operatori nella sua realizzazione, l'insieme del progetto è stato oggetto di una presentazione ai suoi futuri utenti nel corso di una conferenza organizzata a Bruxelles il 28 aprile 1997, alla quale hanno inoltre partecipato le amministrazioni doganali responsabili della gestione del sistema.

#### **4. AZIONI SPECIFICHE DI GESTIONE E DI CONTROLLO DEI SISTEMI DI TRANSITO**

Tali azioni riguardano non solo la concezione e la gestione della normativa comprendente il controllo della sua applicazione e la prevenzione delle frodi, ma anche l'individuazione e la repressione delle infrazioni sul piano operativo. Per una valutazione delle risorse umane necessarie alla realizzazione di tali azioni, si rinvia all'appendice.

Il costo per l'operatore derivante da alcune delle azioni previste dovrebbe essere ampiamente compensato dai vantaggi che tali misure comporteranno in termini di efficacia e di sicurezza delle procedure di transito. Inoltre, le azioni qui di seguito illustrate non dovrebbero determinare oneri finanziari eccessivi per gli utenti del transito, qualunque siano le dimensioni delle loro aziende, e saranno inoltre oggetto di una valutazione periodica della loro efficacia e pertinenza, tenuto conto in particolare degli eventuali costi da esse derivati.

##### **4.1. INQUADRAMENTO DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO**

- 4.1.1. Accesso al regime differenziato in base all'affidabilità degli operatori
- 4.1.2. Migliore applicazione grazie al dialogo e agli impegni reciproci: i Memorandum d'intesa
- 4.1.3. Riesame delle procedure di transito applicabili ad alcuni modi di trasporto

##### **4.2. LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO**

- 4.2.1. La responsabilità delle amministrazioni nello svolgimento delle procedure e nel rispetto delle scadenze: piani nazionali di gestione
- 4.2.2. La cooperazione amministrativa nella procedura
- 4.2.3. La responsabilità degli operatori nel controllo materiale delle operazioni di transito

##### **4.3. LA PREVENZIONE E LA REPRESSIONE DELLA FRODE**

- 4.3.1. La sicurezza dei movimenti
- 4.3.2. Il coordinamento della gestione dei rischi
- 4.3.3. Il controllo mirato delle operazioni
- 4.3.4. L'individuazione e la repressione della frode
- 4.3.5. Il coordinamento dei mezzi e delle risorse

##### **4.4. LA CORRETTA GESTIONE FINANZIARIA DEL TRANSITO**

- 4.4.1. Un sistema di garanzia basato sull'affidabilità e sul rischio

- 4.4.2. Un'identificazione dei debitori che assicuri un'equa tutela degli interessi finanziari
- 4.4.3. La razionalizzazione delle procedure di riscossione delle obbligazioni
- 4.5. L'APPLICAZIONE CORRETTA E UNIFORME DELLE NORME
  - 4.5.1. Il manuale pratico sul transito
  - 4.5.2. La formazione dei doganieri e l'informazione degli operatori
- 4.6. UN CONTROLLO EFFICACE E UNA VALUTAZIONE PERMANENTE DEI SISTEMI DI TRANSITO E DELLA LORO RIFORMA

## 4.1. INQUADRAMENTO DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO

### 4.1.1. ACCESSO AL REGIME DIFFERENZIATO IN BASE ALL'AFFIDABILITÀ DEGLI OPERATORI E AI RISCHI

Per inquadrare le operazioni di transito occorrono una migliore conoscenza degli utenti e una gestione dei rischi. Un'impostazione di questo tipo dovrebbe permettere di assicurare l'equilibrio tra le misure di sicurezza del regime e le agevolazioni giustamente richieste dagli operatori onesti. Nell'ambito della valutazione dei rischi legati all'accesso alle agevolazioni del transito, sarà effettuato uno studio di fattibilità per un sistema di accesso alle informazioni sul piano comunitario ed europeo relativo agli operatori non ritenuti sufficientemente affidabili ai fini della concessione della semplificazione del transito.

#### Obiettivi

- Garantire maggior sicurezza e mantenere le agevolazioni riservando l'accesso alle procedure semplificate di transito agli operatori onesti e affidabili.
- Applicare l'articolo 5 dell'accordo GATT salvaguardando il libero accesso alla procedura di transito non semplificata e soggetta a una garanzia integrale.

#### Azioni

- Definire una procedura di transito di base che non richieda un'autorizzazione preventiva.
- Estendere il rilascio di un'autorizzazione uniforme preventiva ad ogni procedura di semplificazione e precisarne le condizioni di revisione, revoca o annullamento.
- Definire i criteri a cui gli operatori devono conformarsi per ottenere l'autorizzazione di transito semplificato: criteri personali, criteri materiali e criteri finanziari.
- Fornire agli uffici di garanzia gli strumenti giuridici e pratici per la valutazione dei richiedenti e la determinazione del livello della garanzia nell'ambito dell'autorizzazione.
- Prendere in considerazione le misure di sicurezza adottate dall'operatore per la concessione delle agevolazioni richieste.
- Studio di fattibilità di un sistema comunitario di accesso alle informazioni relative agli operatori non affidabili.

#### Calendario

- Proposta normativa (transito comune e comunitario): luglio 1997
- Attuazione prevista: 1° semestre 1998
- Controllo e valutazione: estate 1998 e poi annualmente

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 10 e n. 11*

**4.1.2. MIGLIORE APPLICAZIONE GRAZIE AL DIALOGO: I MEMORANDUM D'INTESA**

Dovrebbe essere possibile sviluppare un nuovo clima di fiducia tra le dogane e gli operatori anche in un quadro non giuridico che non definisca diritti o doveri dell'una e dell'altra parte ma che permetta di assumere un certo numero d'iniziative congiunte in materia di gestione dei regimi e di sicurezza grazie ad un maggiore controllo delle procedure. Tale è l'oggetto dei protocolli di accordo ( Memorandum d'intesa o MdI). Per risultare efficaci, gli MdI devono essere conclusi a livello locale tra l'azienda e il servizio doganale da cui essa dipende. Ciò non impedisce, tuttavia, la conclusione di MdI "quadro" a livello nazionale o comunitario tra gli amministratori e gli utenti dei regimi di transito sulla base di "MdI-tipo".

**Obiettivi**

- Rendere più efficaci le procedure ed evitare ai servizi doganali e agli operatori incarichi amministrativi e controlli superflui.
- Rendere più sicure le procedure.
- Conoscere meglio gli utenti dei regimi di transito e la loro affidabilità.

**Azioni**

- Elaborare modelli-tipo di MdI.
- Favorire la conclusione di MdI tra le dogane e gli operatori.
- Valutare l'attuazione dei memorandum d'intesa e i loro effetti sulla sicurezza delle operazioni, l'efficacia delle procedure e i vantaggi per le dogane e per gli operatori.

**Calendario**

- Definizione del memorandum d'intesa: nel 1998 (1° semestre: gruppo ad hoc e 2° semestre: discussione con gli operatori)
- Inizio attuazione: inizio 1999

<p><b>4.1.3. RIESAME DELLE PROCEDURE DI TRANSITO APPLICABILI AD ALCUNI MODI DI TRASPORTO</b></p>
<p>Le procedure di transito applicabili ad alcuni modi di trasporto devono essere oggetto di un attento esame al fine di valutarne l'efficacia e l'eventuale vulnerabilità alla frode. A tal proposito è opportuno in particolare continuare ad esaminare le proposte già formulate per il trasporto marittimo.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Obiettivi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridefinire la portata del transito riguardo al trasporto marittimo per prendere in considerazione le difficoltà di applicazione del regime nel caso specifico e limitare i rischi di frode.</li> <li>• Garantire la riscossione delle obbligazioni doganali e fiscali introducendo l'obbligo della garanzia per alcune operazioni di transito via mare.</li> <li>• Disporre di elementi che consentano di valutare se le agevolazioni concesse al trasporto ferroviario e aereo siano applicate correttamente e presentino un sufficiente livello di sicurezza.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Azioni</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificare la normativa relativa alle procedure di transito via mare per limitarne la portata al servizio marittimo regolare e potenziare i mezzi di controllo.</li> <li>• Migliorare la protezione degli interessi finanziari introducendo l'obbligo della garanzia per il transito di merci non comunitarie via servizio marittimo regolare.</li> <li>• Finanziare uno studio per valutare l'efficacia e la sicurezza delle procedure di transito via aerea e via ferrovia e l'opportunità di confermare l'esonero dalla garanzia nel caso in questione.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Calendario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adattamento normativo del transito marittimo: adozione della proposta nel quadro comunitario prevista per giugno 1997</li> <li>• Studio: avvio della procedura di appalto: ottobre 1997</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Risorse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanziamento dello studio: articolo 10, paragrafo 2 della decisione Dogane 2000</li> </ul>
<p><i>Raccomandazione corrispondente della commissione d'inchiesta del PE: n. 25</i></p>

## 4.2. LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO

### 4.2.1. LA RESPONSABILITÀ DELLE AMMINISTRAZIONI NELLO SVOLGIMENTO DELLE PROCEDURE E NEL RISPETTO DELLE SCADENZE: PIANI NAZIONALI DI GESTIONE

La riforma inizia da una migliore applicazione delle procedure vigenti e da uno sfruttamento ottimale delle strutture di cooperazione amministrativa esistenti.

#### Obiettivo

- Permettere agli operatori di utilizzare i regimi di transito in condizioni economiche vantaggiose rendendo più efficace la gestione delle procedure di transito.

#### Azioni

- Riorganizzare i servizi incaricati del rinvio degli esemplari 5 dei documenti T, negli uffici di destinazione e negli uffici centralizzatori, dopo una valutazione delle risorse necessarie.
- Affidare ad un servizio nazionale centralizzato (per esempio gli uffici di garanzia - cfr. scheda 4.4.3) il ravvicinamento degli esemplari 1 e 5 dei documenti T e la gestione delle procedure di ricerca.
- Determinare a livello comunitario un obiettivo realistico da raggiungere in materia di scadenze nel quadro del piano di gestione nazionale.

#### Calendario

- Adattamento degli accordi amministrativi (transito comunitario/comune): fine 1997 e realizzazione inizio 1998
- Attuazione delle altre misure: a partire dal 2° trimestre 1997

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 5 e n. 26*

#### 4.2.2. LA COOPERAZIONE AMMINISTRATIVA NELLA PROCEDURA

Va potenziata anche la cooperazione amministrativa in modo da agevolare i contatti tra le amministrazioni e assicurare uno scambio di informazioni rapido e strutturato, in particolare attraverso i corrispondenti incaricati di tutte le questioni relative alle procedure di transito.

##### Obiettivo

- Rendere più sicure ed efficaci le procedure di transito agevolando la comunicazione tra i diversi servizi doganali e migliorare così il controllo sul transito.

##### Azioni

- Miglioramento del sistema d'informazione preventiva (SIP):
  - 1) estensione del SIP (in corso) a tutti i paesi interessati al transito comune;
  - 2) sistema da rendere obbligatorio per tutte le operazioni di transito relative a "merci sensibili" (da indicare su un nuovo unico elenco);
  - 3) invio sistematico e immediato attraverso mezzi di comunicazione rapida di una ricevuta di ritorno da parte dell'ufficio di arrivo dopo la consegna delle merci.
- Creazione di una rete di coordinatori nazionali e di corrispondenti locali transito:
  - nomina a livello nazionale di un "coordinatore transito" che sarà incaricato di seguire l'applicazione delle disposizioni relative al transito, di elaborare i piani di gestione e di controllo nazionali, di fungere da interlocutore di riferimento e di sostenere l'azione dei corrispondenti locali;
  - in ogni grande ufficio doganale aperto al transito (più di 10 000 titoli di transito all'anno) nomina di un "corrispondente transito" che sarà il punto di contatto operativo incaricato di realizzare i piani di gestione e controllo del transito, di comunicare direttamente con gli altri servizi doganali e di favorire un dialogo regolare con gli operatori.
- Creazione del "Sistema di trasmissione dei timbri transito (Uclaf)" (TCT)

##### Calendario

- Creazione e attuazione del Sistema TCT: giugno 1997
- Adozione di un elenco unico per le "merci sensibili": luglio 1997
- Nomina dei coordinatori e dei corrispondenti per ciascun paese: settembre 1997
- Diffusione dell'elenco completo della "rete transito": dicembre 1997
- Primo seminario per i "coordinatori nazionali transito": 1998

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 1 e n. 9*

#### **4.2.3. LA RESPONSABILITÀ DEGLI OPERATORI NEL CONTROLLO MATERIALE DELLE OPERAZIONI DI TRANSITO**

Gli utenti delle procedure di transito, responsabili dei controlli materiali sulle operazioni effettuate, devono contribuire anche al potenziamento della sicurezza e dell'efficacia delle procedure.

##### **Obiettivi**

- Rendere più sicure le operazioni di transito attraverso una definizione chiara delle responsabilità dell'obbligato principale per quanto riguarda il controllo materiale dei trasporti di merci in regime di transito.
- Ridurre i tempi della procedura di verifica e responsabilizzare gli operatori affidando loro il compito di rispedire gli esemplari 5 dei documenti T.

##### **Azioni**

- Stabilire chiaramente nella normativa il principio della responsabilità dell'obbligato principale per quanto riguarda i controlli materiali e il controllo sulle operazioni di transito effettuate e definire la nozione di verifica dei regimi.
- Concretizzare la portata della responsabilità dell'obbligato principale per quanto riguarda il corretto svolgimento delle operazioni portandolo ad assumere un impegno nell'ambito del protocollo d'intesa concluso con le autorità doganali.
- Nel quadro dell'accesso alle procedure semplificate di transito, e in attesa della realizzazione completa dell'NCTS, autorizzare gli operatori affidabili ad occuparsi del rinvio degli esemplari 5 dei documenti T.

##### **Calendario**

- Proposta normativa del transito comune e comunitario: luglio 1997
- Attuazione: inizio 1998

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 10, n. 23 e n. 24*

### 4.3. LA PREVENZIONE E LA REPRESSIONE DELLE FRODI

#### 4.3.1. LA SICUREZZA DEI MOVIMENTI

La coerenza e il successo di una politica coordinata di prevenzione delle frodi su scala europea dipendono dalla stretta cooperazione tra i servizi doganali e la Commissione e da una collaborazione attiva con gli operatori che devono valutare gli eventuali rischi e verificare le merci ad essi affidate. Anche se alcune misure di sicurezza previste non sono nuove, la loro attuazione simultanea e coordinata durante l'intera procedura da parte dei diversi servizi doganali interessati assicurerà il rapporto costo/efficacia auspicato, tanto per i servizi quanto per i fruitori.

##### Obiettivi

- Limitare i rischi di sottrazione o sostituzione di merci durante il trasporto grazie alle misure applicate dalle dogane e dagli operatori, sulla base del miglior rapporto costo/efficacia.
- Assicurare il controllo e la sorveglianza sulle operazioni e agevolare i controlli.

##### Azioni

- Suggellamento per volume: obbligatorio per le merci sensibili, raccomandato in alcuni altri casi e omologazione, da parte delle autorità nazionali competenti, del mezzo di trasporto utilizzato, per convalidarne l'idoneità alla sigillatura.
- Applicazione di una targhetta "T" obbligatoria sull'autocarro omologato per indicare il trasporto di merci in regime di transito, agevolare l'azione dei servizi doganali e sensibilizzare il trasportatore e l'autista.
- Dichiarazione obbligatoria vincolante del tragitto del veicolo dal momento della presentazione del titolo di transito.
- Durata del viaggio calcolata nel modo più preciso possibile dall'ufficio di partenza.
- Coordinare le misure di sorveglianza con quelle di sicurezza adottate dall'operatore stesso (cfr. scheda 4.2.3).

##### Calendario

- Proposta delle misure di applicazione: luglio 1997

##### Risorse

- Amministrazioni doganali: assegnazione di personale sufficiente per adottare, nei casi e alle condizioni previste a livello europeo, le misure di sicurezza necessarie in occasione dei controlli effettuati alla partenza.
- Rilascio dei certificati di omologazione e controlli annuali di conformità dei veicoli: concessi ad aziende riconosciute appartenenti al settore privato.

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 7, n. 8, n. 22*

#### **4.3.2. IL COORDINAMENTO DELLA GESTIONE DEI RISCHI**

Lo sviluppo di una politica comune di gestione dei rischi, in particolare la creazione di un'unità comunitaria per l'analisi dei rischi, permetterà a tutti i servizi doganali di mirare i loro controlli fisici e documentali e di dirigere le inchieste in base ai criteri così individuati.

##### **Obiettivi**

- Razionalizzare, modernizzare, armonizzare e coordinare la prevenzione della frode su scala europea, in particolare per quanto riguarda i regimi doganali di transito.

##### **Azioni**

- Creazione di un'unità comunitaria per l'analisi dei rischi incaricata di elaborare i profili di rischio e i criteri di selezione da attuare.
- Coordinamento da parte della Commissione della politica di gestione dei rischi a livello nazionale, regionale e locale (comprese le azioni di valutazione degli operatori, in particolare di quelli a cui sono state concesse agevolazioni).

##### **Calendario**

- Entro la fine del 1998 (data di avvio dell'NCTS) l'azione pilota intrapresa a livello comunitario in materia di analisi dei rischi potrà prendere in considerazione il transito come primo campione (profili di prova pronti entro luglio 1997).
- Elaborazione di un piano da parte della Commissione: 1° semestre 1998

##### **Risorse**

- Personale (Commissione ed esperti nazionali distaccati) in numero sufficiente per costituire l'Unità comunitaria per l'analisi dei rischi (+ finanziamento art. 9 della decisione Dogane 2000).

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 1, n. 3, n. 4, n. 7, n. 9, n. 25 e n. 28.*

### 4.3.3. IL CONTROLLO MIRATO DELLE OPERAZIONI

Il coordinamento a livello europeo dei piani di controllo e lo sviluppo di operazioni congiunte permetteranno di ottimizzare tutte le azioni di lotta contro la frode.

#### Obiettivo

- Migliorare l'efficacia e la qualità dei controlli senza ostacolare o rallentare inutilmente i movimenti delle merci.

#### Azioni

- Piano di controllo semestrale elaborato da ciascun servizio doganale interessato (a livello nazionale e locale) per fissare gli obiettivi in termini di quantità e le priorità per settore, attribuire le risorse necessarie, orientare i controlli documentali e fisici in funzione delle decisioni adottate a livello europeo in materia di gestione dei rischi, valutare i risultati dei controlli praticati e comunicarli a livello europeo.
- Coordinamento dei piani di controllo nazionali a livello europeo.
- Operazioni specifiche di controllo congiunto sui diversi modi di trasporto (aereo, marittimo, ferroviario, stradale) organizzate a livello europeo con il contributo della Commissione.

#### Calendario

- Le autorità nazionali saranno invitate a comunicare il loro progetto per il primo piano di controllo semestrale "transito" nel luglio 1997 per permettere la concertazione e il coordinamento in seno ai competenti comitati nel settembre 1997, prima dell'armonizzazione a livello europeo nel gennaio 1998.

#### Risorse

- Livello comunitario: finanziamento artt. 8 e 12 della decisione Dogane 2000.
- Per i servizi doganali: assegnare le risorse umane e materiali necessarie alla corretta realizzazione dei controlli.

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 1, n. 4, n. 5, n. 7.*

#### **4.3.4. L'INDIVIDUAZIONE E LA REPRESSIONE DELLA FRODE: INCHIESTE AMMINISTRATIVE E PROCEDURE GIUDIZIARIE**

Oltre alla prevenzione, è necessario sviluppare una politica di individuazione e repressione della frode, in particolare quando è legata alla grande criminalità finanziaria ed economica organizzata. Ciò può essere ottenuto, da un lato, applicando in maniera efficace gli strumenti a disposizione, alcuni dei quali di recente istituzione e, dall'altro, sviluppando strumenti e meccanismi adeguati all'attuazione di una politica orientata verso una maggiore penalizzazione.

##### **Obiettivi**

- Individuare e reprimere le frodi ai regimi di transito in maniera efficace, proporzionata, dissuasiva e uniforme in tutta la Comunità.

##### **Azioni**

- Attuazione del nuovo regolamento 515/17 "mutua assistenza in materia doganale".
- Attuazione della normativa comunitaria relativa alla tutela degli interessi finanziari delle CE (PIF), in materia di individuazione delle frodi e delle irregolarità (R. 2185/96 "controlli e verifiche sul posto") e di sanzioni amministrative comunitarie (cfr. punto 2.4 in relazione con il regolamento 2988/95 "PIF")
- Istituzione di appropriati organismi d'inchiesta a livello comunitario.
- Promozione e sostegno allo sviluppo e all'attuazione di meccanismi e strumenti di repressione della frode a livello di Unione: convenzione "tutela degli interessi finanziari" e due protocolli addizionali (corruzione e cooperazione giudiziaria in materia di diritto penale).
- Applicazione dello studio sullo spazio giudiziario europeo richiesta dal PE.
- Integrazione della cooperazione doganale nel capitolo comunitario del trattato UE e potenziamento dell'articolo 209A.

##### **Calendario**

- Attuazione regolamento 515/97: mars 1998
- Attuazione regolamento 2185/96: 1997
- Controllo ratifica e attuazione delle convenzioni SID e PIF con il primo protocollo "corruzione": 1997
- Controllo ratifica e attuazione del secondo protocollo "PIF": 1998
- Applicazione dello studio sullo spazio giudiziario europeo: 1998

##### **Risorse**

- Istituzione di un'unità formata da esperti di diritto penale degli Stati membri distaccati alla Commissione.
- Potenziamento dei servizi d'inchiesta della Commissione, in particolare ai fini dell'attuazione del regolamento 2185/96 e dell'istituzione di un organismo comune d'inchiesta.

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 2, n. 8, n. 14-20.*

#### **4.3.5. IL COORDINAMENTO DEI MEZZI E DELLE RISORSE E L'ARMONIZZAZIONE DELLE COMPETENZE**

Anche le risorse, in termini di personale e attrezzature, delle amministrazioni nazionali devono essere gestite in maniera coordinata. I poteri dei doganieri in materia di controlli dovranno essere armonizzati nella misura necessaria, come già indicato dalla Commissione nel documento COM(95)556<sup>6</sup> per assicurare un livello uniforme di sicurezza e offrire parità di trattamento agli operatori su tutto il territorio interessato.

##### **Obiettivi**

- Migliorare globalmente la qualità del servizio doganale e l'applicazione dei controlli.

##### **Azioni**

- Valutazione e coordinamento attivo della gestione delle risorse delle amministrazioni doganali.
- Elaborazione di un piano comunitario per le infrastrutture alla frontiera esterna della Comunità.
- Studio generale sul ruolo e le competenze dei funzionari delle amministrazioni doganali.

##### **Calendario**

- Prima fase di coordinamento: inventario dei mezzi impiegati dalle amministrazioni doganali (2° semestre 1998).
- Seconda fase: identificazione delle necessità supplementari a livello europeo ed elaborazione del piano comunitario per le infrastrutture(1999).
- Studio sul ruolo e le competenze dei funzionari delle amministrazioni doganali già programmato nel quadro del piano d'azione Dogane 2000 per il 1997.

##### **Risorse**

- Comunità/Commissione: finanziamento artt. 8 e 12 della decisione Dogane 2000 + finanziamento parziale comunitario di alcune attrezzature per controlli in fase di valutazione.
- Per i servizi doganali: assegnare le risorse umane e materiali necessarie alla corretta realizzazione dei controlli.

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 1, n. 4, n. 5, n. 6, n. 8 e n. 9.*

---

<sup>6</sup> Analisi comparata delle relazioni presentate dagli Stati membri sulle misure adottate a livello nazionale per lottare contro lo spreco e la deviazione delle risorse comunitarie.

#### 4.4. LA CORRETTA GESTIONE FINANZIARIA DEL TRANSITO

##### 4.4.1. UN SISTEMA DI GARANZIA BASATO SULL’AFFIDABILITÀ E SUL RISCHIO

Si può ottenere una corretta gestione dei sistemi di transito sul piano finanziario prevedendo, innanzitutto, garanzie finanziarie adeguate ai rischi.

###### Obiettivo

- Adeguare la natura e le modalità della garanzia ai rischi e alla situazione particolare di ciascun operatore.

###### Azioni

- Applicare una garanzia che offra una protezione finanziaria massima (individuale e integrale, anche sotto forma di titoli di garanzia forfettari a concorrenza degli importi dovuti) alle operazioni “standard” che non richiedono autorizzazione d’accesso.
- Offrire agli operatori che soddisfano determinati criteri di accesso formule di garanzia semplificate (globale, forfettaria) in base ad un importo stabilito in funzione dei rischi potenziali dell’operazione e delle misure di sicurezza adottate.
- Promuovere uno studio per determinare in quale misura la garanzia di un terzo solidale potrebbe essere sostituita, in alcuni casi, da un sistema di assicurazione di dazi e tasse.

###### Calendario

- Proposte normative: luglio 1997
- Strumenti e azioni operative: nel corso del 1998
- Studio assicurazioni: la gara d’appalto sarà indetta nel maggio 1998

###### Risorse

- Applicazione del bilancio Dogane 2000 per azioni operative e studio

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d’inchiesta del PE: n. 10 e n. 24.*

#### **4.4.2. UN'IDENTIFICAZIONE DEI DEBITORI CHE ASSICURI UN'EQUA TUTELA DEGLI INTERESSI FINANZIARI**

Oltre alle formalità e ai controlli previsti dalle operazioni di transito, per assicurare una corretta gestione finanziaria occorre anche che le autorità competenti siano in grado di procedere rapidamente ed efficacemente alla riscossione degli importi dovuti presso il/i debitore/i. Per quanto riguarda la riscossione dell'obbligazione, bisogna far riferimento in primo luogo alle persone che ne hanno determinato direttamente l'insorgenza, pur garantendo la possibilità di ricorrere all'obbligato principale e alla sua cauzione in caso di difficoltà nella riscossione presso altri eventuali debitori.

##### **Obiettivo**

- Chiarire le situazioni relative alle obbligazioni doganali e fiscali insorte durante il transito e lo statuto dei debitori corrispondenti.

##### **Azioni**

- Adattare la normativa in modo da indicare chiaramente che, quando non si verifichi sottrazione o introduzione irregolare da parte di un terzo, la responsabilità del pagamento delle obbligazioni insorte nell'ambito di un'operazione di transito spetta interamente all'obbligato principale che, come titolare del regime doganale di transito, deve assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e assumersi la piena responsabilità di debitore dell'obbligazione in caso di mancata osservanza degli obblighi derivanti dall'utilizzazione del regime di transito.
- Indicare chiaramente nella normativa che in caso di sottrazione delle merci al controllo doganale nell'ambito di un'operazione di transito, i debitori delle obbligazioni sono principalmente il sottrattore, il suo complice, il ricettatore delle merci sottratte (compreso, eventualmente, il trasportatore) e che occorre agire nei loro confronti prima di avviare qualsiasi azione contro l'obbligato principale.
- Poiché, qualora le azioni avviate contro gli altri debitori non abbiano consentito un recupero totale delle obbligazioni dovute, l'obbligato principale è responsabile finanziariamente a titolo solidale, occorre inviare a quest'ultimo una comunicazione e procedere alla contabilizzazione a suo nome, entro un termine di 12 mesi per non svincolare anticipatamente la cauzione, attraverso misure conservative (cfr. punto 4.4.3) e sospendere il pagamento fino alla conclusione delle azioni avviate contro gli altri debitori. Prevedere inoltre la possibilità di rimborsare l'obbligato principale a seguito di un recupero parziale o totale dell'obbligazione da un altro debitore solidale.
- Indicare nella normativa come debitori il responsabile dell'introduzione irregolare delle merci al termine di un'operazione di transito (una volta svincolato l'obbligato principale dai suoi obblighi), il complice o il ricettatore (compreso, eventualmente, il destinatario delle merci).

##### **Calendario**

- Proposta luglio 1997

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 23.*

#### **4.4.3. LA RAZIONALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE DI RISCOSSIONE DELLE OBBLIGAZIONI**

È necessario riorganizzare le procedure di riscossione in modo da eliminare le disfunzioni e i ritardi eventualmente derivanti dalla frammentazione delle amministrazioni e dalla diversità delle territorialità fiscali.

##### **Obiettivo**

- Determinare chiaramente il luogo di origine dell'obbligazione e, quindi, l'autorità nazionale competente per la riscossione.

##### **Azioni**

- Indicare un'autorità nazionale unica responsabile del coordinamento delle procedure di riscossione per una specifica operazione di transito che abbia determinato l'insorgere di un'obbligazione: l'ufficio di garanzia, indipendentemente dal fatto generatore e dal luogo di origine, e il paese beneficiario dei crediti (cfr. punto 4.2.1.)
- Affidare all'ufficio di garanzia l'incarico di proporre alle varie autorità interessate, in base alle informazioni da queste ultime comunicate, un modello di procedura (ordine dei debitori da chiamare in causa, per conto di quale autorità ed entro quale termine) e adottare nei confronti dell'obbligato principale e della cauzione le misure conservative necessarie e in particolare l'invio entro un termine di dodici mesi di una notifica di riscossione all'obbligato principale, senza pregiudicare l'effettiva riscossione.
- Stabilire che, nel caso in cui non si raggiunga un accordo sulla procedura entro lo stesso termine, l'obbligazione doganale e fiscale è considerata insorta nel paese di partenza che procede quindi immediatamente alla riscossione.
- Promuovere i contatti tra gli uffici di garanzia per agevolare le procedure.
- Migliorare la direttiva comunitaria e l'allegato alla convenzione transito comune relativi alla mutua assistenza per il recupero dei crediti.

##### **Calendario**

- Modifiche normative: proposte luglio 97

#### 4.5. L'APPLICAZIONE CORRETTA E UNIFORME DELLE NORME SUL TRANSITO

<b>4.5.1. IL MANUALE PRATICO TRANSITO</b>
Indipendentemente dai controlli sull'applicazione di cui al punto 2.4, tale obiettivo può essere raggiunto in particolare fornendo ai doganieri un manuale pratico che sarà un'opera di riferimento comune per tutto ciò che riguarda l'applicazione delle norme sul transito e la lotta contro la frode.
<b>Obiettivi</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Applicazione corretta e armonizzata della normativa relativa al transito da parte degli operatori e dei servizi doganali.</li><li>• Parità di trattamento per gli operatori.</li><li>• Agevolazione dei compiti degli operatori e dei doganieri.</li></ul>
<b>Azioni</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Elaborazione di un manuale pratico</u> d'istruzione e informazione sul transito destinato ai doganieri ed in parte anche agli operatori del transito.</li></ul>
<b>Calendario</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Proposta al CPD e al comitato misto: giugno/ luglio 1997</li><li>• Prima riunione dei responsabili della redazione del manuale scelti da ciascun paese: ottobre 1997</li><li>• Inizio dei lavori: maggio 1998</li><li>• Diffusione ai servizi (per azione) e agli operatori (per informazione): nel corso del 2000</li></ul>
<b>Risorse</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Finanziamento della pubblicazione: articoli 14 e 15 della decisione Dogane 2000</li><li>• Esperti nazionali distaccati: messa a disposizione a titolo gratuito da parte di ciascuna amministrazione doganale</li></ul>
<i>Raccomandazione corrispondente della commissione d'inchiesta del PE: n. 1.</i>

#### **4.5.2. LA FORMAZIONE DEI DOGANIERI E L'INFORMAZIONE DEGLI OPERATORI**

Sarà opportuno assicurare ai doganieri un'adeguata formazione fondata su una base comune e agli operatori un'informazione che consenta loro di controllare meglio le operazioni e tale da favorire il dialogo dogane - operatori.

##### **Obiettivo**

- Assicurare in maniera coerente e continua la formazione dei doganieri, anche nel settore della lotta antifrode, e l'informazione e la sensibilizzazione degli operatori in materia di transito.

##### **Azioni**

Da un lato, nel quadro del programma Matthaeus e della decisione Dogane 2000:

- seminari tematici per i doganieri (azioni di formazione che favoriscano i contatti personali e l'instaurazione di relazioni in grado di agevolare la cooperazione transnazionale);
- scambi di funzionari, in particolare scambi di corrispondenti locali "transito";
- elaborazione di un modulo di formazione "transito" utilizzabile negli istituti di istruzione per doganieri e a livello locale;
- seminari tematici d'informazione per gli operatori;
- studiare la possibilità di realizzare su un piano comunitario ed europeo un ciclo comune di formazione continua che comprenda il transito doganale.

Dall'altro:

- istituzione di un "Gruppo di contatto dogane - utenti per il transito" che riunisca le autorità competenti e gli operatori a livello europeo e nazionale dei 23 paesi interessati;
- eventuale fornitura di assistenza tecnica, in particolare per i paesi associati;
- organizzazione di conferenze dogane/utenti, a livello nazionale e regionale.

##### **Calendario**

- Seminari Matthaeus/Dogane 2000 da programmare per il 1998
- Elaborazione del modulo di formazione nel 1998
- Studio sulla realizzazione di un ciclo di formazione continua
- Prima riunione annuale del "Gruppo di contatto dogane - utenti per il transito": 1998
- Seminari tematici operatori secondo semestre 1998
- Conferenza dogane/operatori nel 2000

##### **Risorse**

- Finanziamento programma Matthaeus e articoli 14 e 15 della decisione Dogane 2000

*Raccomandazione corrispondente della commissione d'inchiesta del PE: n. 4.*

#### 4.6. UN CONTROLLO EFFICACE E UNA VALUTAZIONE PERMANENTE DEI SISTEMI DI TRANSITO E DELLA LORO RIFORMA

Le amministrazioni doganali e gli operatori saranno invitati, ai livelli e nell'ambito delle strutture appropriate, a impegnarsi a fianco della Commissione per assicurare il controllo e procedere a una valutazione regolare della riforma del transito e della corretta applicazione dei sistemi di transito.

Inoltre, il Consiglio e il Parlamento europeo rivestiranno un ruolo politico di fondamentale importanza nell'assicurare che la riforma del transito, in particolare l'informatizzazione delle procedure, venga attuata correttamente e secondo un calendario che tenga conto della necessità di una realizzazione in tempi brevi.

Dal canto suo, la Corte di conti ha già dichiarato in occasione della conferenza "Eurotransito 97" che un'inchiesta sul transito doganale sarà effettuata nel 1998.

##### Obiettivi

- Permettere agli amministratori e alle loro autorità politiche di tutela di seguire la realizzazione della riforma.
- Essere in grado di risolvere gli eventuali problemi riscontrati durante la realizzazione.
- Garantire l'armonizzazione delle procedure in tutti i paesi interessati.
- Essere in grado di riorientare, se necessario, le azioni e le risorse.

##### Azioni

- Stabilire un calendario per la realizzazione delle misure a livello nazionale, accompagnato dall'indicazione dei mezzi da utilizzare, in un quadro comunitario ed europeo coordinato.
  - Garantire la regolare verifica dell'osservanza dei piani d'azione nazionali.
  - Definire i criteri di valutazione della realizzazione della riforma.
  - Rendere conto dell'attuazione delle misure a livello nazionale, delle difficoltà incontrate e degli eventuali nuovi orientamenti necessari per raggiungere gli obiettivi della riforma.
- Elaborare una relazione generale sull'andamento della riforma a livello comunitario ed europeo.
  - Valutare gli effetti delle misure e i loro risultati sull'efficacia e la sicurezza dei regimi.
  - Informare il Parlamento e il Consiglio sull'andamento della riforma.

##### Calendario

- Programmi nazionali d'azione: a partire dal primo trimestre 1998
- Relazione generale presentata dalla Commissione: metà 1998 (Presidenza Regno Unito)
- Valutazione: annuale

*Raccomandazioni corrispondenti della commissione d'inchiesta del PE: n. 37 e n. 38.*

## APPENDICE

### TABELLA INDICATIVA DELLE RISORSE UMANE NECESSARIE ALLA RIFORMA DEL TRANSITO

*Le stime seguenti riguardano le esigenze complessive, in termini di personale statutario e di esperti nazionali distaccati, necessarie per realizzare l'insieme delle azioni prospettate nel quadro della riforma. Tali esigenze potranno essere soddisfatte non solo grazie a delle risorse supplementari ma anche tramite ripartizioni interne e contribuzioni da parte dei paesi terzi partecipanti sia alla riforma del transito che alla sua informatizzazione.*

(DG XXI + UCLAF)

	TIPO D'AZIONE	RIFERIMENTI AL PIANO D'AZIONE	RISORSE DISPONIBILI (APRILE 1997)	RISORSE NECESSARIE 1997/1998	RISORSE NECESSARIE 1999	RISORSE NECESSARIE 2000
1	Gestione/Organizzazione/Secretariato/Documentazione		5	4	4	4
2	Modifica legislazione sul transito (comunitario comune)	4.1.1./4.1.3./4.2.1./4.2.3./ 4.3.1./4.3.5./4.4.1./4.4.2./4.4.3.	1	3	3	4
3	Strumenti di applicazione e di gestione (statistiche, manuale, audit per l'accesso e le garanzie)	2.2./4.1.1./4.2.2./4.4.1./ 4.4.3./4.5.1.	0	3	2 1/2	2
4	Formazione, informazione, dialogo (MoU, seminari, Gruppo di contatto Dogane-Operatori, scambi di funzionari, conferenze, modulo di formazione)	4.1.2./4.5.2.	1	3 1/2	2 1/2	2 1/2
5	Studi e loro aggiornamento (associazione garante unico TIR, transito aereo/ferroviario e assicurazioni)	4.1.1./4.1.3./4.3.5./4.4.1.	0	2	2	0
6	Pianificazione, coordinamento, controlli, cooperazione e mutua assistenza (piani di controllo/cellule e coordinamento CE per l'analisi dei rischi, coordinamento CE per risorse e mezzi)	4.2.2./4.3.2./4.3.3./4.3.4./ 4.3.5./	1/2	11	11	11
7	Revisione TIR (+sec).	2.7.	3	3	3	3
8	Negoziati per nuova convenzione di agevolazione doganale	2.6.	0	2	2	2
9	Assistenza tecnica transito paesi terzi	4.5.2.	1/2	1	1	1
10	Controllo e valutazione (programmi d'azione nazionali, relazioni)	4.6	1/2	2	2	2
	Riserva disponibile della TFT		5			
	<b>Totale esclusa informatizzazione</b>		<b>16 1/2</b>	<b>33 1/2</b>	<b>33</b>	<b>31 1/2</b>
11.	Informatizzazione (parte tecnica + legislativa)	3	12	14	14	14
	<b>Totale generale</b>		<b>28 1/2<sup>7</sup></b>	<b>47 1/2<sup>8</sup></b>	<b>47</b>	<b>45 1/2</b>

<sup>7</sup> e 4 prestatori di servizi.

<sup>8</sup> e 7 prestatori di servizi o 3 unità supplementari.

45

## Scheda finanziaria

### 1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE

Comunicazione "Un piano d'azione per il transito doganale in Europa - Una nuova politica doganale".

### 2. LINEA DI BILANCIO

B5-303 - Programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000").

### 3. BASE GIURIDICA

- Articolo 100 A del trattato.
- decisione n. 210/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 1996, relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000"), (GU L 33 del 4.2.1997, pag. 24);
- proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, presentata dalla Commissione il ..... 1997, che modifica la decisione del 19 dicembre 1996 relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000"), (GU C ... del ..... 1997, pag. ....);

### 4. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE DELL'AZIONE

#### 4.1. Obiettivo generale dell'azione

Definire un piano d'azione per la riforma dei regimi di transito doganale.

#### 4.2. Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo o di proroga

- Azione pluriennale 1997-2000.
- Nell'ambito di "Dogana 2000", la Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 30 giugno 1999, una comunicazione in merito all'opportunità di proseguire il programma, corredata, se del caso, da una proposta adeguata.

### 5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

#### 5.1. SNO

#### 5.2. SD

#### 5.3. Tipi di entrate previste: risorse proprie tradizionali, risorse IVA e PNL, imposte nazionali.

## 6. NATURA DELLE SPESE/ENTRATE

I costi del piano d'azione saranno interamente finanziati sulle risorse del programma "Dogana 2000".

Limitando i rischi di frode e garantendo il recupero degli importi in causa in caso di frode, l'azione dovrà consentire una migliore riscossione delle entrate comunitarie e nazionali.

## 7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1. Metodo di calcolo del costo totale dell'azione (rapporto tra i costi unitari e il costo totale)

I costi del piano d'azione saranno interamente finanziati sulle risorse del programma "Dogana 2000".

7.2. Ripartizione per elementi del costo dell'azione

La ripartizione dei costi del piano d'azione è totalmente integrata nei costi previsti per il programma "Dogana 2000", la cui ripartizione dei costi viene riportata nella seguente tabella.

*CE in MECU (valore 1996)*

<i>– Politiche interne</i>	1996	1997	1998	1999	2000	Totale
1- Ridistribuzione di stanziamenti mercato interno	2	2,3	2,6	2,9	3,2	13
2- Informatizzazione "Dogana 2000"	1	3	6,5	6,5	6	23
2.1-"Dogana 2000" (1)						
2.2-Progetti settoriali necessari al funzionamento della dogana comunitaria (2)		(3)	9,9	12	13,1	35
3- Potenziamento della lotta contro la frode	1	1,5	1,5	1,5	1,5	7
<b>Totale parziale "politiche interne"</b>	<b>4</b>	<b>6,8</b>	<b>20,5</b>	<b>22,9</b>	<b>23,8</b>	<b>78</b>
<i>– Azioni esterne</i>	1	1,5	1,5	1,5	1,5	7
<b>TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>8,3</b>	<b>22</b>	<b>24,4</b>	<b>25,3</b>	<b>85</b>

(1) Già previsto dalla decisione "Dogana 2000" (n. 210/97/CE, del 19.12.1996).

(2) Importi interessati dalla presente modifica e relativi ai progetti TARIC, QUOTA, EBTI, TRANSIT, SCENT/CIS, CCN/CSI e SIGL, finanziati nel 1996 e 1997 sulla linea di bilancio B5-7210 (IDA).

(3) Per memoria: tali progetti sono stati finanziati per un importo massimo di 10,9 MECU sulla linea di bilancio B5-7210 (IDA) del bilancio 1997.

### 7.3. Scadenario per le azioni pluriennali che prevedono un ISN

- decisione n. 210/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 1996, relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000")

Politica interna

CE in MECU

Situazione cumulata fine 1996	Bilancio 1997	PPB 1998	Programmazione indicativa				TOTALE
			1999	2000	2001	2002 ed esercizi successivi	
4,000	6,800	10,600	10,900	10,700	p.m.	p.m.	43,000

- proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, presentata dalla Commissione il ..... 1997, che modifica la decisione del 19 dicembre 1996 relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000")

CE in MECU

Situazione cumulata fine 1996	Bilancio 1997	PPB 1998	Programmazione indicativa				TOTALE
			1999	2000	2001	2002 ed esercizi successivi	
		9,900	12,000	13,100			35,000

### 8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE PREVISTE

Le disposizioni antifrode previste sono quelle contenute nel programma d'azione "Dogana 2000".

### 9. ELEMENTI D'ANALISI COSTO-EFFICACIA

Per ulteriori dettagli, cfr. il piano d'azione proposto e la relazione sul regime di transito comunitario della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo.

#### 9.1. Obiettivi specifici e quantificabili; beneficiari

- *Obiettivi specifici:*

Al momento attuale, la Comunità è entrata in una fase di gestione del complesso di norme adottate nel quadro del mercato interno che mette in gioco la sua responsabilità nei confronti degli operatori economici e di tutti i cittadini dell'Unione europea.

Per quanto riguarda più in particolare la gestione dell'unione doganale, l'entrata in vigore il 1° gennaio 1994 del codice doganale comunitario significa che l'armonizzazione delle normative doganali è stata praticamente completata.

Sembra ora necessario rafforzare le azioni che si propongono di rendere più omogenee le pratiche e i metodi di lavoro delle amministrazioni doganali degli Stati membri al fine di pervenire a risultati equivalenti, sia per il controllo che per la semplificazione degli scambi alla frontiera esterna, e garantire inoltre parità di trattamento a tutti gli operatori, evitando in tal modo il sorgere di distorsioni della concorrenza che potrebbero determinare deviazioni di traffico suscettibili di minare la fiducia degli operatori e dei cittadini nel buon funzionamento dell'unione doganale.

Nonostante l'elaborazione di una normativa doganale comunitaria organica e completa, l'applicazione di detta normativa da parte delle amministrazioni doganali nazionali non ha ancora raggiunto un livello di uniformità e di efficienza tale da poter concludere che gli interessi finanziari della Comunità e degli stessi Stati membri, come pure l'integrità delle politiche comuni e comunitarie applicabili agli scambi di merci con i paesi terzi, siano garantiti in modo soddisfacente. Appare dunque indispensabile un'azione comunitaria tesa a rafforzare la cooperazione tra le amministrazioni nazionali allo scopo di conseguire tale obiettivo.

Si tratta inoltre di garantire che i meccanismi doganali, sui quali si fondano le politiche comuni, funzionino in modo valido ed efficiente al fine di non compromettere la corretta gestione di dette politiche.

Le norme dell'azione doganale devono nel contempo essere rese più accessibili agli utenti, agli operatori economici, alle PMI, ai consumatori e ai cittadini dell'Unione. Ciò implica una gestione coerente della comunicazione e delle informazioni mediante il partenariato con gli Stati membri, ricorrendo, se necessario, ad intermediari quali camere di commercio, federazioni professionali e associazioni.

Pur continuando a prefiggersi ulteriori progressi all'interno della Comunità, si rende necessaria una stretta cooperazione con le amministrazioni doganali dei paesi terzi allo scopo di potenziare le azioni comunitarie esistenti per garantire, tra l'altro, l'armonizzazione della legislazione per i futuri paesi candidati all'Unione europea e fornire assistenza in casi specifici.

- *Beneficiari:*

Amministrazioni doganali degli Stati membri, ambienti professionali, cittadini e consumatori.

## 9.2. Giustificazione dell'azione

- *Necessità dell'intervento finanziario comunitario*

Il completamento del mercato interno e l'unificazione del diritto doganale comunitario, che si è concretizzata con l'entrata in vigore del codice doganale

comunitario il 1° gennaio 1994, rendono necessaria un'azione omogenea delle amministrazioni doganali in ogni punto della frontiera esterna dell'unione doganale. Soltanto controlli di qualità equivalente su tutta la frontiera esterna, che applichino i migliori metodi di lavoro e consentano di assicurare al tempo stesso la fluidità del traffico e un grado elevato di prevenzione della frode, garantendo inoltre parità di trattamento a tutti gli operatori a prescindere dal punto di attraversamento della frontiera esterna, permetteranno di evitare il sorgere di distorsioni della concorrenza, generatrici di deviazioni di traffico e pregiudizievoli per la fiducia che gli operatori economici e i cittadini devono necessariamente avere nel buon funzionamento del mercato interno.

Tale obiettivo potrà essere conseguito soltanto attraverso un'azione a livello comunitario, che definisca il quadro normativo, organizzativo e logistico per un'iniziativa coordinata delle amministrazioni doganali.

Una prima tappa è costituita dall'adozione del programma d'azione doganale nella Comunità ("Dogana 2000"), con decisione del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 1996 (decisione n. 210/97/CE, GU L 33 del 4.2.1997, pag. 24). E' indispensabile un'iniziativa della Commissione volta a completare e sviluppare tale azione, necessaria per garantire una gestione ottimale del regime di transito doganale in Europa.

La gestione ottimale del mercato interno dal punto di vista doganale dipende inoltre dalla cooperazione con i paesi terzi. La cooperazione con i paesi vicini, e in particolare l'adozione di procedure comuni, favorisce gli scambi commerciali, rafforza la prevenzione della frode e agevola di conseguenza la gestione del mercato interno.

#### *- Scelta delle modalità dell'intervento*

Il programma d'azione propone l'esecuzione di azioni e di misure complementari a quelle che devono di norma attuare gli Stati membri per poter applicare il diritto comunitario. Tali azioni e misure complementari sono intese ad assicurare la presa in considerazione della dimensione transnazionale, necessaria per conseguire gli obiettivi prefissati.

L'applicazione e la gestione del programma si fondano sul principio di un partenariato tra la Comunità e gli Stati membri, poiché grazie ad esso non viene attuata una disciplina normativa, ma una cooperazione permanente tra amministrazioni comunitarie e nazionali in vista di un obiettivo comune.

Per quanto riguarda il finanziamento dei sistemi informatizzati di comunicazione e di scambi di informazioni, in passato finanziati all'avvio del programma IDA, la stima è stata calcolata sulla base dei costi osservati nel corso degli esercizi precedenti. L'aumento proposto per il 1998 deriva principalmente da esigenze relative allo sviluppo e all'estensione del sistema TRANSIT a tutti gli Stati membri.

Sono in particolare interessati i seguenti sistemi:

## Sistema TRANSIT

Si tratta di uno strumento di politica commerciale indispensabile al buon funzionamento degli scambi internazionali.

L'attuale gestione su supporto cartaceo del regime comporta notevoli problemi ai seguenti livelli:

- delle amministrazioni doganali, che devono affrontare serie difficoltà dovute al volume delle operazioni da gestire. La gestione delle circa 18 milioni di dichiarazioni emesse ogni anno in Europa e l'espletamento di circa 1 milione di inchieste nel quadro della procedura di ricerca necessitano di risorse assai rilevanti.
- degli operatori economici. Sebbene il regime accordi loro importanti facilitazioni, le procedure manuali di transito sono relativamente lente e costose.
- delle entrate dei dazi doganali. Il fenomeno delle frodi legate ai regimi di transito si è aggravato nel corso degli ultimi anni, il che non ha comportato soltanto perdite rilevanti in entrate nazionali e comunitarie, ma anche gravi danni economici agli operatori a motivo della concorrenza illegale derivante dall'immissione sul mercato di merci fraudolente non soggette ai dazi ed imposte dovuti né all'applicazione delle politiche comunitarie.

Il progetto di informatizzazione del transito si prefigge in particolare:

- di rendere più efficiente il funzionamento della procedura di transito;
- il potenziamento della prevenzione e dell'accertamento delle frodi da parte delle amministrazioni;
- maggiori facilitazioni e rapidità nell'espletamento delle operazioni di transito per gli operatori economici.

I benefici dell'informatizzazione del sistema TRANSIT sono molteplici:

- per la lotta contro la frode, la sicurezza del regime verrà notevolmente rafforzata, determinando pertanto una limitazione sostanziale delle opportunità di trarre vantaggio dalle attuali carenze offerte agli operatori fraudolenti, a tal punto che l'analisi costi-benefici prevede che i guadagni derivanti dalla prevenzione contro la frode ammonteranno a circa 1.200 MECU su un periodo di 5 anni;
- per le amministrazioni nazionali: possibilità di concentrare le verifiche sulle transazioni ad alto rischio (l'analisi delle transazioni effettuate potrebbe servire in futuro a migliorare i criteri di selezione);
- per gli operatori economici: una riduzione dei rischi finanziari a cui sono esposti e una diminuzione del carico di lavoro, fattori che si traducono in un aumento di competitività.

### Sistema comune CCN/CSI

L'obiettivo del progetto "Common Communication Network/Common System Interface" è disporre di una piattaforma comune tra le amministrazioni doganali e fiscali degli Stati membri, nonché tra gli stessi Stati membri e la Commissione, che consenta il trasferimento di grandi quantità di informazioni in modo rapido ed economico e con garanzie ottimali di sicurezza. Tale progetto è finanziato congiuntamente dai programmi "Dogana 2000" e FISCALIS e i costi sono ripartiti in funzione dei sistemi doganali e fiscali sostenuti dal progetto stesso.

Alla base del progetto vi è l'esigenza di armonizzare gli strumenti utilizzati per lo scambio di informazioni, allo scopo di:

- ridurre la molteplicità dei tipi di competenza necessari per lo sviluppo, la manutenzione e l'impiego degli strumenti;
- ridurre la diversità dei sistemi di scambi di informazioni utilizzati dagli strumenti per facilitarne l'uso e la gestione;
- standardizzare l'accesso ai sistemi di scambi di informazioni;
- ottimizzare l'uso dei nodi di comunicazione e ridurre le spese accessorie;
- ridurre il numero dei punti di accesso diretto sul territorio nazionale;
- migliorare la qualità del servizio fornito agli strumenti e agli utenti mediante una struttura gestionale comune;
- permettere l'integrazione di nuove tecnologie potenzialmente disponibili per tutti gli strumenti che le richiedano;
- potenziare la reattività dei sistemi di fronte al profilarsi di nuove esigenze.

Il progetto consente inoltre di ridurre tempi e costi al momento di rendere operativi dei nuovi sistemi. Pertanto, è già prevista l'applicazione parziale della piattaforma CCN/CSI in una fase pilota a partire dalla fine dell'esercizio 1997, mentre sarà utilizzata da TRANSIT a partire dal termine del secondo trimestre 1998.

#### 9.3. Controllo e valutazione dell'azione nel quadro del programma "Dogana 2000"

##### *- Indicatori di efficacia prescelti*

- a) Numero di missioni di monitoraggio condotte con gli Stati membri
- b) Numero di seminari organizzati sui metodi di lavoro e i controlli alla frontiera esterna
- c) Numero di scambi e di seminari organizzati con paesi terzi

- d) Numero di studi condotti in collaborazione con le amministrazioni nazionali e affidate ad organismi esterni
- e) Numero di operazioni o di progetti pilota realizzati in partenariato con le amministrazioni nazionali
- f) Numero e diffusione di pubblicazioni realizzate dalla Commissione o in collaborazione tra la Commissione e gli Stati membri
- g) Numero di seminari, riunioni e simposi organizzati dalla Commissione, dagli Stati membri o da organismi esterni, che formano oggetto di assunzione a carico delle spese o di contributo da parte del programma d'azione
- h) Numero di manuali e di altre pubblicazioni edite dalla Commissione allo scopo di garantire una migliore applicazione delle disposizioni comunitarie da parte delle amministrazioni nazionali
- i) Statistiche relative all'impiego dei sistemi di comunicazione e di scambi di informazioni come strumenti di cooperazione

*- Indicatori di impatto secondo gli obiettivi perseguiti*

- a) Numero di procedimenti aperti relativi all'applicazione e al rispetto della normativa comunitaria alla frontiera esterna, incluse le denunce presentate dai cittadini e le infrazioni
- b) Numero di problemi affrontati in materia di dogane
- c) Riscossione delle risorse proprie comunitarie o delle risorse nazionali quantificate in frodi accertate
- d) Rafforzamento dei controlli alla frontiera esterna, quantificabile ad esempio in sequestri di partite di droga o in casi di prevenzione o repressione di altri traffici illeciti
- e) Accettazione da parte degli Stati membri di linee direttrici per l'attuazione di nuovi metodi di lavoro
- f) Iniziative proposte dagli Stati membri al fine di sviluppare le comunicazioni o lo scambio di informazioni a vantaggio degli ambienti esterni utenti dei servizi doganali
- g) Effettiva partecipazione degli operatori economici e degli ambienti esterni alle iniziative proposte nel quadro del programma d'azione
- h) Valutazione dell'impatto dei sistemi informatizzati di scambi di dati sul buon funzionamento delle procedure doganali

*- Modalità e periodicità previste della valutazione*

Il programma d'azione forma oggetto di un controllo permanente all'interno del gruppo di esperti della politica doganale, composto dai direttori generali

delle amministrazioni doganali degli Stati membri e della Commissione o dai loro rappresentanti personali.

Gli Stati membri avranno cura di trasmettere alla Commissione delle relazioni in merito all'attuazione e all'impatto del programma rispettivamente entro il 31.12.1997 e il 30.6.1999.

La Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio:

- una relazione intermedia sull'attuazione del programma entro il 30.6.1998,
- una comunicazione in merito all'opportunità di proseguire il programma corredata, se del caso, da una proposta adeguata, entro il 30.6.1999,
- una relazione finale sull'attuazione del presente programma entro il 30.6.2001.

#### 10. SPESE AMMINISTRATIVE (PARTE A DEL BILANCIO)

La concessione delle risorse amministrative necessarie dipende dalla decisione della Commissione relativa all'assegnazione delle risorse, tenuto conto in particolare delle risorse supplementari a livello di organico e delle risorse finanziarie accordate dall'autorità di bilancio.

##### 10.1. Incidenza sull'organico

###### Per la DG XXI

Tipo di posti		Personale incaricato della gestione dell'azione		Fonte		Durata
		Posti permanenti	Posti temporanei	Risorse esistenti	Risorse supplementari	
Funzionari o agenti temporanei	A	9,5	1,5	10	1	98-2000
	B	5,5		4,5	1	98-2000
	C	5		5		
Altre risorse			19	13	6*	maggio 97-2000
Totale		20	20,5	32,5	8	40,5

\* 3 esperti nazionali distaccati (END) e 3 fornitori di servizi



*(2) Riunioni A-2510*

I gruppi di esperti esistono già e non rappresentano pertanto alcuna spesa supplementare.

15 riunioni l'anno (un esperto per ciascuno Stato membro)

a 15 x 15 x 695 ECU

156.375 ECU

Totale per la parte A del bilancio

222.375 ECU



ISSN 0254-1505

COM(97) 188 def.

# DOCUMENTI

IT

02 06 09

---

N. di catalogo : CB-CO-97-192-IT-C

ISBN 92-78-19467-0

---

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo