



COMMISSIONE EUROPEA  
DIREZIONE GENERALE FISCALITÀ E  
UNIONE DOGANALE

Il direttore generale

Bruxelles  
TAXUD/SQ/IK/SM  
taxud.1 (2020) 722625

**Oggetto: rif. REM 01/2019 in merito allo sgravio di dazi doganali in relazione a importazione da parte di City Jet in Irlanda di aeromobili senza adeguata autorizzazione di destinazione particolare**

Egregio signore/Gentile signora,

In relazione al caso REM 01/2019, trasmesso dalle autorità irlandesi alla Commissione di cui all'articolo 120 ("equità") del codice doganale dell'Unione, si riporta di seguito la posizione della Commissione.

Sulla base dell'analisi del caso (cfr. allegato), la Commissione non può prendere una decisione sul fascicolo sulla base dell'articolo 120 del CDU, in quanto ritiene, sulla base delle informazioni a sua disposizione, che il fascicolo debba prima essere valutato a norma dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU ("norme speciali per il calcolo dell'importo dei dazi all'importazione").

La Commissione ritiene che le condizioni per beneficiare del trattamento favorevole concesso dall'articolo 86, paragrafo 6, del CDU possano essere considerate soddisfatte.

Rappresentanza permanente d'Irlanda presso la Rue  
Froissart 50 1040 Bruxelles

Office of the Revenue Commissioners (Ufficio dei Revenue Commissioners), Irlanda  
Dublin Castle, Dublin 2  
Irlanda  
E-mail: [chairmansoffice@revenue.ie](mailto:chairmansoffice@revenue.ie)

CC: Gli attacchi doganali degli Stati membri

Commissione europea/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIO — Tel. + 32 22991111 Ufficio: J-79 5/230 — Tel. linea diretta + 32 229-6.58.97

La Commissione osserva inoltre che l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU è una questione che rientra nella sfera di competenza nazionale, mentre la Commissione, nel suo ruolo di "custode dei trattati", garantisce che i trattati stessi e tutte le decisioni adottate per attuarle (legislazione secondaria) siano applicati correttamente.

Poiché la Commissione non è competente a prendere una decisione sulla nascita dell'obbligazione doganale, invia il fascicolo alle autorità irlandesi competenti, raccomandando l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU, tenendo conto dell'analisi allegata.

Se altri Stati membri si trovano in una situazione di fatto e di diritto analoga a quella in esame, che coinvolge lo stesso operatore nelle stesse circostanze descritte nel presente caso, esse sono altresì invitate a prendere in considerazione l'applicazione della raccomandazione allegata.

L'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU, che avrebbe dovuto comportare una notifica di 0 EUR nell'ambito dell'obbligazione doganale, riguarda un'obbligazione doganale sorta in seguito a inosservanza. Tenendo conto del fatto che l'obbligazione doganale che beneficia dell'esenzione è sorta a norma dell'articolo 79 del CDU, ciò lascia aperta la possibilità di applicare sanzioni per comportamenti non conformi, se ritenuto necessario.

Distinti saluti.

(firma elettronica)  
Stephen Quest

Contatto:

Kuniga, Ilze, ufficio J-79 06/048, tel. + 32 229-80567, TAXUD.A.1 Ilze.  
Kuniga@ec.europa.eu, direzione generale TAXE, dogane, dogane, politica doganale

## **A. Contesto**

Il 29.05.2019 le autorità competenti dell'Irlanda hanno trasmesso alla Commissione europea un fascicolo di domanda di sgravio dei dazi doganali per la società CityJet ("operatore") sulla base dell'articolo 116, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 952/2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione ("CDU"), in combinato disposto con l'articolo 98 del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione. Il fascicolo è stato ricevuto il 06.06.2019. Su richiesta della Commissione e al fine di soddisfare il requisito di cui all'articolo 98, paragrafo 2, lettera b), del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione, l'Irlanda ha fornito ulteriori documenti il 14.06.2019. Il fascicolo è stato accettato dalla Commissione il 14.06.2019 come caso di sgravio ed è stato protocollato con il riferimento REM 01/2019.

A norma dell'articolo 98, paragrafo 5, del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione, per poter prendere una decisione la Commissione ha chiesto all'Irlanda ulteriori informazioni il 25.07.2019. La Commissione ha ricevuto dalle autorità doganali irlandesi le informazioni supplementari richieste il 16.08.2019. A norma dell'articolo 100, paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione, il termine per l'adozione di una decisione da parte della Commissione è stato prorogato dello stesso periodo di tempo trascorso tra la data in cui la Commissione ha inviato la richiesta di informazioni supplementari e la data in cui le ha ricevute.

Il fascicolo prevede una richiesta di sgravio dei dazi doganali per un importo di 1 130 556,84 EUR riguardante l'obbligazione doganale sorta a causa del mancato rispetto, da parte dell'operatore, delle condizioni di utilizzazione finale per gli aeromobili civili (completi).

La presente causa verte sull'importazione, da parte del gestore di due aerei, in Irlanda, rispettivamente, il 16 giugno 2016 e il 15 settembre 2017, nell'ambito di una più ampia importazione nell'Unione di 22 aeromobili. La sospensione dei dazi doganali nel quadro del regime di uso finale è stata presentata per le dichiarazioni doganali di importazione relative ai due aeromobili, tuttavia l'autorizzazione dell'operatore per l'uso finale all'epoca non comprendeva l'aeromobile completo, ma solo le parti di aeromobile dovute alle circostanze seguenti.

Dal momento che il primo aeromobile era destinato ad arrivare a Helsinki (Finlandia) nel marzo 2016, il 14 marzo 2016 il gestore ha scritto alle Revenue Customs Nenagh (in prosieguo: "RCN", fisco irlandese, fisco), cercando di ampliare la sua autorizzazione di uso finale per includere la Finlandia. Nella risposta dell'RCN al 14.03.2016, si afferma che "l'autorizzazione riguarda esclusivamente le importazioni di parti di aeromobili" e che l'amministrazione doganale irlandese si è impegnata a consultare le autorità finlandesi in merito all'inclusione della Finlandia nell'autorizzazione.

Il 29 marzo 2016 il gestore è stato successivamente contattato da un funzionario presso l'ufficio VIES, sistema Intrastat e assistenza reciproca del fisco irlandese, il quale ha rilevato che due aeromobili erano stati registrati presso l'autorità irlandese per il trasporto aereo e hanno chiesto dati in modo che potessero essere completati "DAU". Al fine di completare il "DAU" sono stati richiesti i seguenti dati: proprietario, numero di partita IVA, codice del prodotto, paese di origine, paese di origine (fabbricazione), modo di

trasporto, valore della fattura, valore statistico, massa netta.

Nella sua risposta alla VIMA, l'operatore ha affermato che, sulla base di precedenti pareri ricevuti dalle autorità doganali irlandesi, sapeva che l'aeromobile non poteva essere sdoganato in Irlanda e che " si tratta di un DAU doganale finlandese di importazione che avrebbe dovuto soltanto liquidare le dogane in Finlandia e non in Irlanda". La Vima indica nella sua risposta che il DAU è utilizzato a fini statistici, facendo riferimento alle relazioni Extrastat e al regolamento (CE) n. 113/2010 della Commissione, ma senza fornire alcuna risposta alla domanda relativa alla registrazione in Finlandia e senza chiarire il campo di applicazione del documento "DAU" da essi utilizzato. Un successivo messaggio di VIMA dichiarato "DAU completato". È stato scoperto solo nel marzo 2018 che la VIMA utilizzava il termine "DAU" solo per i documenti relativi a fini statistici, che sono diversi dal significato abituale del "DAU" ("documento amministrativo unico") a fini doganali.

Successivamente, nel periodo fino a marzo 2018, ogni volta che l'autorità irlandese per l'aviazione ha registrato nuovi aeromobili, il nome dell'operatore, l'amministrazione doganale irlandese (VIMA), chiederebbe e il gestore trasmettesse informazioni affinché il "DAU" sia completato. L'aeromobile non è stato dichiarato negli Stati membri in cui è arrivato per primo, ma le informazioni richieste per il "DAU" sono state inviate a VIMA, in quanto parte del fisco irlandese del fisco.

Il 14 settembre 2017, l'operatore ha acquistato un aeromobile sbarcato nell'UE a Dublino. Una circostanza particolare (accesso dell'equipaggio di un aeromobile all'aeroporto) ha portato l'operatore a discostarsi dalla prassi che aveva utilizzato fino a quel momento (invio delle informazioni alla VIMA) e ha assunto un agente doganale (che, a sua volta, ha ingaggiato un subappaltatore) per preparare e archiviare un DAU. Nel momento in cui entrano nel DAU, questa volta il corretto DAU *doganale* — il subappaltatore ha incontrato difficoltà, che sono state comunicate all'operatore. L'operatore ha consultato le autorità doganali irlandesi (agenzia doganale fiscale di Dublino — RCDA) e ha ricevuto orientamenti sul modo in cui il DAU dovrebbe essere completato. In definitiva, il DAU è stato completato dal subfornitore e anche una copia del DAU è stata trasmessa all'RCDA e riconosciuta. L'RCDA non ha sollevato la questione dell'autorizzazione di destinazione particolare.

Nel marzo 2018, l'operatore ha effettuato transazioni di vendita e retrolocazione con riferimento a 6 dei 22 Bombardier CRJ900. Nell'ambito del processo, gli acquirenti hanno richiesto copie dei DAU. L'operatore ha contattato la VIMA e ha chiesto copie dei DAU. La Vima non forniva inizialmente alcuna assistenza. L'operatore ha poi chiesto il numero d'ingresso DAU. Vima ha risposto che i DAU portati a termine erano esclusivamente a fini statistici ed è diventato chiaro in quel momento che in realtà per diversi aeromobili in precedenza importati non è stato presentato alcun vincolo *doganale* appropriato.

Nel settembre 2018 il gestore ha chiesto la pubblicazione di informazioni sulla libertà di informazione e la VIMA ha fornito nel informazioni con le seguenti spiegazioni: "la terminologia utilizzata dai membri del personale è quella dell'inserimento di un "DAU" ("DAU"), si prega di notare che esso è distinto e distinto dal "documento amministrativo unico" (DAU) depositato sul sistema AEP. Da tale contributo non è generato alcun documento amministrativo unico".

Successivamente, al fine di correggere la situazione, il 1° maggio 2018 la RCDA ha ordinato all'operatore di dichiarare ogni aeromobile nello Stato membro dell'UE da esso inizialmente sbarcato.

Il 11 giugno 2018, l'agente e il subappaltatore fisserebbero un DAU per un aeromobile importato nel giugno 2016 e accettato dalla RCDA. La questione della domanda di autorizzazione all'uso finale non era ancora stata sollevata. Anche SAD è stata registrata con effetto retroattivo in Svezia, Danimarca e Finlandia.

Dopo che i DAU sono stati presentati con effetto retroattivo in Svezia, Danimarca e Finlandia (03.09.2018), le autorità finlandesi sono state le prime a chiedere l'autorizzazione di destinazione particolare.

La prima autorizzazione presentata era valida a partire dal 29.03.2018 e non poteva essere utilizzata per le importazioni effettuate prima di tale data. Inoltre, tale autorizzazione è stata concessa solo per le parti di aeromobili. La seconda autorizzazione presentata era valida dal 20.01.2015 al 19.01.2018, ma solo per le parti di aeromobili. Quest'ultimo è stato modificato retroattivamente per includere gli aeromobili e comunicato alle autorità doganali finlandesi il 15.10.2018. Tuttavia, la modifica retroattiva è stata efficace solo a partire dal 08.10.2017.

Separatamente, l'autorità doganale svedese ha chiesto una copia dell'autorizzazione di destinazione particolare. Il 19 settembre 2018 esse hanno inoltre sottolineato che l'autorizzazione di destinazione particolare non si estendeva agli aeromobili.

Il 30 ottobre 2018, in seguito a un controllo a posteriori effettuato dall'Irish Tax and Customs ("Entrate") sulle dichiarazioni relative ai due aeromobili sbarcati in Irlanda il 16 giugno 2016 e, rispettivamente, il 15 settembre 2017, le entrate hanno sollevato un'obbligazione doganale di EUR 1,130,556.84 per l'importazione dei due aerei. L'operatore ha chiesto lo sgravio dell'obbligazione doganale. Dopo aver valutato la domanda di sgravio presentata dall'operatore, il fisco irlandese ritiene che i requisiti per lo sgravio siano soddisfatti e che lo sgravio dell'obbligazione doganale in questione debba essere concesso alla società per motivi di equità, come previsto dall'articolo 116, paragrafo 1, lettera d), e dall'articolo 120 del CDU.

Dato che l'importo dell'obbligazione doganale supera 500,000 EUR, il fascicolo è stato presentato regolarmente alla Commissione in base all'articolo 116, paragrafo 3, del CDU e all'articolo 98 del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione.

In Svezia è stato avviato un ricorso per tre aeromobili, sospeso fino alla conclusione della domanda di sgravio irlandese. In Finlandia, la questione è attualmente depositata e in sospeso presso il primo organo d'appello, ossia il comitato di rettifica, che si asterrà anche dal formulare la sua decisione fino a che la Commissione non si sia pronunciata sulla decisione irlandese. Sono inoltre in corso procedure per il resto dell'aeromobile in Danimarca e nel Regno Unito.

## **B. Esame della domanda**

Ai sensi dell'articolo 116, paragrafo 1, lettera d), in combinato disposto con l'articolo 120 del codice doganale dell'Unione, il rimborso o lo sgravio dei dazi all'importazione o all'esportazione sono concessi per motivi di equità quando un'obbligazione doganale sorge in circostanze particolari che non implicano frode o manifesta negligenza da parte del debitore. In generale, si tratta di situazioni in cui il debitore non è responsabile della creazione della situazione specifica e non sarebbe equo esigere il pagamento dei dazi.

### ***1La nascita dell'obbligazione doganale***

In primo luogo, prima di esaminare un caso ai sensi dell'articolo 120 del CDU, occorre stabilire che è sorta un'obbligazione doganale di un determinato importo e, nel caso in cui sia sorta, che l'obbligazione doganale non si sia estinta.

Per quanto riguarda la nascita dell'obbligazione doganale, il caso in esame si riferisce a due aeromobili, la situazione è leggermente diversa per ciascuna di esse da un punto di vista del debito doganale.

Per il primo piano ci troviamo di fronte a un'importazione senza dichiarazione, seguita dalla presentazione di una dichiarazione retroattiva con la menzione dell'autorizzazione, che all'epoca non copriva l'aeromobile a pieno titolo.

Di conseguenza, si potrebbe sostenere che un'obbligazione è sorta a norma dell'articolo 79, paragrafo 1, lettera a), dal momento che l'importazione è stata effettuata senza dichiarazione, e 79 (1) (c), in quanto l'operatore non è stato in possesso di un'autorizzazione valida di destinazione particolare. L'autorizzazione retroattiva per l'utilizzo finale per aeromobili a pieno titolo non poteva coprire tale importazione, in quanto non poteva risalire a più di un anno dalla data della richiesta di autorizzazione della destinazione finale, ai sensi dell'articolo 172 del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015 della Commissione.

Per il secondo aereo è stata presentata una dichiarazione in dogana. Tuttavia, analogamente al primo piano, in quanto l'autorizzazione di uso finale era valida solo per le parti di aeromobile e non per l'aeromobile a pieno titolo, si è registrata l'insorgenza di un'obbligazione doganale a norma dell'articolo 79, paragrafo 1, lettera c), del codice doganale dell'Unione.

## ***2 Applicazione dell'articolo 86, paragrafo 6, CDU***

In questa fase dell'analisi, occorre tenere conto dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU, che prevede la possibilità di mantenere un trattamento tariffario favorevole — nel caso di specie il dazio doganale al 0 % — anche in caso di inosservanza di determinati obblighi.

*Articolo 86, paragrafo 6*

*Norme particolari per il calcolo dell'importo dei dazi*

*all'importazione [...]*

*6 Quando la normativa doganale prevede un trattamento tariffario favorevole delle merci, o una franchigia o un'esenzione totale o parziale dai dazi all'importazione o all'esportazione ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 2, lettere da d) a g), degli articoli 203, 204, 205 e 208 o degli articoli da 259 a 262 del presente regolamento o del regolamento (CE) n. 1186/2009 del Consiglio, del 16 novembre 2009, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali, il trattamento tariffario favorevole, la franchigia o l'esenzione si applicano anche nei casi in cui sorge un'obbligazione doganale a norma degli articoli 79 o 82 del presente regolamento, a condizione che l'inadempimento che ha dato luogo a un'obbligazione doganale non costituisca un tentativo di frode.*

In via preliminare, va osservato che esiste una differenza tra il regime concesso ai sensi del codice doganale comunitario (CDC) mediante l'articolo 212 bis e quello applicabile attualmente tramite l'articolo 86, paragrafo 6, del codice doganale dell'Unione (CDU). Ai sensi dell'articolo 212 bis del CDC, il trattamento tariffario preferenziale avrebbe potuto essere concesso a motivo della destinazione particolare delle merci solo a condizione che il comportamento dell'interessato non abbia comportato alcuna manovra fraudolenta o una

negligenza manifesta e che l'operatore dimostri che sono state soddisfatte le altre condizioni per l'applicazione di un trattamento favorevole, di uno sgravio o di un'esenzione. Il riferimento alla "negligenza manifesta" di cui all'ex articolo 212 bis è stato soppresso dal codice doganale aggiornato e, successivamente, dal CDU al fine di basare la concessione del trattamento tariffario favorevole, di sgravi o esenzioni soltanto su criteri oggettivi diversi dai casi di frode. Ciò vale più precisamente per le modifiche introdotte dall'articolo 86, paragrafo 6, del CDU, che sostituisce l'articolo 212 bis del CDC.

Sulla base dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU, le condizioni che devono essere soddisfatte affinché si possa applicare l'articolo 86, paragrafo 6, sono le seguenti:

***a) Sulla condizione relativa all'esistenza di un trattamento tariffario favorevole, di uno sgravio o di un'esenzione***

All'epoca delle importazioni in questione esistevano due codici della nomenclatura combinata relativi agli "aeroplani e altri aeromobili", 8802 40 00 10 " *per uso civile*" e 8802 40 00 90 "altri".<sup>12</sup>I dazi doganali per gli aeromobili importati sotto il codice NC 8802 40 00 10 sono stati fissati al 0 %. Il trattamento preferenziale tariffario di dazio del 0 % applicato a tutte le importazioni di aeromobili civili, a condizione di presentare l'autorizzazione di uso finale. In pratica, nella casella 36 del DAU è stato indicato il codice preferenziale 140 e si è dovuto aggiungere il numero di autorizzazione finale dell'operatore.

Questo trattamento preferenziale deriva dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944 e dall'accordo sugli scambi di aeromobili civili firmato a Ginevra il 12 aprile 1979<sup>3</sup>. L'UE non ha uno status giuridico presso l'Organizzazione HYPERLINK "<http://www.icao.int/>" per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale, ma solo un osservatore ad hoc in diversi organi dell'ICAO. Pertanto, le misure tariffarie applicate dall'UE nell'applicazione della convenzione sull'aviazione civile internazionale sono misure autonome. L'articolo 56, paragrafo 2, lettera g), CDU si applica quindi in relazione all'articolo 56, paragrafo 2, lettera f), del CDU, che fa riferimento a misure autonome (e non all'articolo 56, paragrafo 2, lettera d), che fa riferimento alle misure preferenziali contenute negli accordi internazionali).

*L' articolo 86, paragrafo 6, del CDU è applicabile alle importazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 56, paragrafo 2, lettera g), del CDU, anche "qualora l'obbligazione doganale sorga a norma degli articoli 79 o 82 del presente regolamento, a condizione che l'inadempienza che ha dato luogo all'obbligazione doganale non costituisca un tentativo di frode".*

---

I codici NC<sup>1</sup> si riferiscono alla TARIC a partire dal 01/01/2016:

*"8802 40 Aeromobili e altri aeromobili di peso a vuoto superiore a 15 000 kg:*

*8802 40 00 10 Ad uso civile*

*8802 40 00 90 altri*

<sup>2</sup> Cfr., ad esempio, il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1754 della Commissione, del 6 ottobre 2015, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, parte prima, sezione II, B — GU L 285 del 30.10.2015.

L<sup>3</sup> articolo 2 dell'accordo relativo al commercio di aeromobili civili (accordo del 1979 modificato) è contenuto nell'allegato 4 dell'accordo che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), firmato a Marrakech il 15 aprile 1994 dai rappresentanti della Comunità europea e degli Stati membri. Protocollo del 1986 recante modifica dell'allegato dell'accordo relativo agli scambi di aeromobili civili Ginevra, 02/12/1986 — L71, 17/03/1980, pag. 58.

È necessario verificare se, senza l'inadempienza che ha determinato la nascita dell'obbligazione doganale, i beni avrebbero beneficiato del trattamento favorevole invocato dal richiedente.

A tal fine, occorre esaminare l'importanza dell'autorizzazione di destinazione particolare nel contesto delle norme stabilite per le importazioni di aeromobili nell'UE. Il regime si basa su una dichiarazione di immissione in libera pratica con destinazione particolare che comporta un trattamento tariffario favorevole a condizione che sia rispettata la destinazione particolare.

Conformemente all'articolo 12 della convenzione sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944, ogni aeromobile che sorvola il territorio di uno Stato membro o effettua una manovra all'interno del territorio di uno Stato membro e ogni aeromobile con il suo marchio di cittadinanza, ovunque si trovino, deve rispettare le norme e i regolamenti relativi al volo e alle manovre dell'aeromobile in vigore. Pertanto, affinché l'aeromobile possa volare, è necessario che essi siano debitamente iscritti in un registro di uno Stato membro. Gli aeromobili interessati sono stati debitamente registrati con l'autorità irlandese per l'aviazione (IAA) e le autorità irlandesi competenti sono state informate conformemente alle norme dell'AII.

Con la registrazione stessa dell'aeromobile con l'IAA, l'aeromobile ha dimostrato le condizioni necessarie per poter essere considerato come uso civile. Successivamente, l'operatore ha presentato alla Commissione le prove di tale registrazione.

Si sostiene pertanto che, per quanto riguarda un aeromobile, la registrazione a norma dell'autorità autorizzata per l'aviazione civile è la condizione fondamentale per essere considerata per uso civile e, di conseguenza, per beneficiare dell'esenzione dai dazi doganali. Ciò è stato anche indirettamente confermato successivamente dalla modifica della legislazione dell'UE, che ha escluso l'autorizzazione di destinazione particolare dalle condizioni previste per gli aeromobili civili per beneficiare di dazi doganali del 0 % al 1° gennaio 2018, in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1925 della<sup>4</sup> Commissione. Si potrebbe pertanto concludere che l'obbligo di essere titolare di un'autorizzazione di destinazione particolare per gli aeromobili civili, già regolarmente registrati presso l'autorità aeronautica nazionale, era di natura puramente amministrativa.

La condizione relativa alla necessità di un'autorizzazione di destinazione particolare era formulata come segue: "L'esenzione dai dazi doganali è subordinata alle condizioni stabilite dalle disposizioni dell'Unione europea in materia *di controllo doganale dell'utilizzazione di tali merci* [ cfr. articoli da 291 a 300 del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione (GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1)]<sup>5</sup> "; il corsivo è mio. Tale formulazione dimostra che l'autorizzazione di destinazione particolare è stata essenzialmente destinata ai fini del controllo doganale e non come una condizione sostanziale per l'esenzione dall'obbligo di dazio. Nel caso di specie, a partire dalla registrazione dell'aeromobile con l'IAA, le autorità irlandesi erano sempre in possesso delle informazioni per consentire loro di verificare che le condizioni fossero soddisfatte affinché l'aeromobile potesse essere considerato come aeromobile civile.

---

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1925<sup>4</sup> della Commissione, del 12 ottobre 2017, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, parte seconda, sezione II, B, punti 1, 2 e 4 — GU L 285 del 30.10.2015 e considerando 5  
Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1754<sup>5</sup> della Commissione, del 6 ottobre 2015, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, parte seconda, sezione II, B, punti 1, 2 e 4 (GU L 285 del 30.10.2015).

Poiché tutti gli aeromobili importati dall'operatore nell'UE — non solo quelli importati in Irlanda, ma l'intero lotto 22 di aeromobili — sono stati registrati per uso civile presso le autorità aeronautiche nazionali, l'aeromobile ha soddisfatto le condizioni materiali per beneficiare di un trattamento favorevole, pur non presentando la conferma formale supplementare mediante un'autorizzazione di destinazione particolare.

Di conseguenza, a partire dalla registrazione con l'IAA, l'aeromobile dovrebbe essere considerato un trattamento favorevole ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU.

***b) La condizione secondo cui l'obbligazione doganale è sorta a norma dell'articolo 79 o 82***

*L' articolo 86, paragrafo 6, del CDU è applicabile alle importazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 56, paragrafo 2, lettera g), del CDU, applicato in relazione all'articolo 56, paragrafo 2, lettera f), del CDU, anche "qualora l'obbligazione doganale sorga a norma degli articoli 79 o 82 del presente regolamento, a condizione che l'inadempimento che ha dato luogo all'obbligazione doganale non costituisca un tentativo di frode".*

Tenuto conto del fatto che l'obbligazione doganale sorge a norma dell'articolo 79, paragrafo 1, lettera a), del codice doganale dell'Unione in cui l'importazione è stata effettuata senza una dichiarazione e a norma dell'articolo 79, paragrafo 1, lettera c), del codice doganale dell'Unione in cui l'operatore non è stato in possesso di un'autorizzazione di destinazione particolare valida, l'obbligazione doganale sorge nel caso di specie a norma dell'articolo 79 del CDU.

L'articolo 86, paragrafo 6, del CDU può applicarsi anche in presenza di diverse situazioni di insorgenza ai sensi dell'articolo 79, paragrafo 1, del CDU, poiché l'obiettivo di questo articolo è quello di offrire la possibilità di mantenere il trattamento favorevole, l'esenzione o l'esenzione per l'operatore, purché agisca senza frode e nel caso in cui le merci possano essere comprovate per il trattamento favorevole richiesto.

***c) La condizione secondo cui l'inadempimento che ha dato luogo all'obbligazione doganale non costituisca un tentativo di frode***

Un importatore non può beneficiare del trattamento favorevole di cui all'articolo 86, paragrafo 6, del CDU se l'inadempimento che ha dato luogo all'obbligazione doganale *costituiva un tentativo di frode*.

L'operatore era convinto che la VIMA avrebbe raccolto le informazioni che avrebbe normalmente posto in un unico documento amministrativo e avrebbe reso le dichiarazioni a nome dell'operatore. Un successivo messaggio di VIMA dichiarato, "DAU compilato". Nella corrispondenza non vi era alcuna indicazione che la VIMA fosse un'entità distinta dalle dogane irlandesi. Vima, dichiarando di aver completato il "DAU", lasciava il gestore a ritenere che i requisiti procedurali fossero correttamente compilati, in quanto "DAU" all'interno dell'intesa comune nel quadro doganale, designerebbe il "documento amministrativo unico".

Dopo aver scoperto il problema della mancanza di adeguati DAU doganali, il 11 giugno 2018 il gestore ha redatto un DAU per un aeromobile importato nel giugno 2016, accettato dalla RCDA (Irish Customs). Non è stato individuato il problema della mancanza dell'autorizzazione di destinazione particolare per gli aeromobili a pieno titolo.

L'operatore ha fornito alle autorità doganali irlandesi informazioni complete in modo tempestivo su richiesta, prima e dopo l'identificazione dei malintesi. Al tempo stesso, le autorità doganali nazionali dell'UE sono ritenute affidabili quando consultate, in modo che gli operatori non debbano sostenere l'onere aggiuntivo di indagare in diversi Stati membri per non rischiare di diventare finanziariamente responsabile. L'operatore non ha avuto altri contatti su questo caso con le autorità doganali irlandesi, né con altre autorità degli Stati membri dell'UE, pertanto è stato l'unico canale attraverso il quale l'operatore è stato informato in merito alle misure da adottare per le importazioni dell'aeromobile nell'UE.

Si deve ricordare che, quando le autorità doganali hanno concluso che non è stato possibile accertare l'esistenza di frodi a carico dell'operatore economico, spetta alla Commissione, qualora intenda discostarsi dalla posizione assunta dalle autorità nazionali, dimostrare, sulla base di fatti pertinenti, l'esistenza di un inganno in tal senso da parte di tale operatore. La Commissione non ha trovato alcun elemento che implichi che l'operatore abbia agito con dolo.

La Commissione ritiene soddisfatta la condizione relativa all'assenza di un tentativo di frode all'articolo 86, paragrafo 6, del CDU in relazione al fascicolo trasmesso dall'Irlanda. Poiché l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU è di competenza nazionale, ogni Stato membro che si trovi ad affrontare importazioni analoghe dovrà valutare l'elemento soggettivo dell'articolo 86, paragrafo 6, del CDU.

manca di un tentativo di frode — separatamente, sulla base del CDU e della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'UE.

### *L'accordo CETA*

In aggiunta a quanto precede, va osservato che, per le importazioni contemplate dall'accordo CETA<sup>6</sup>, specificamente quelle effettuate dopo la sua entrata in vigore provvisoria il 21 settembre 2017, la questione dell'autorizzazione di destinazione particolare è il mute. A partire da tale data, i dazi doganali relativi alle importazioni dal Canada sono stati fissati al 0 %, indipendentemente dal fatto che l'aeromobile fosse destinato "all'uso civile" o "altro".

---

Decisione (UE) 2017/37<sup>6</sup> del Consiglio, del 28 ottobre 2016, GU L L11/1 del 14.01.2017.