Slitta al 1° ottobre il contributo nazionale sui pacchi in arrivo extra UE

Nell'ambito del DL recante misure urgenti per l'attuazione del PNRR, approvato il 22 giugno dal Consiglio dei Ministri, come reso noto nel comunicato stampa di Palazzo Chigi al termine della riunione, è stato stabilito lo **slittamento** al 1° **ottobre 2026** dell'applicazione del contributo di 2 euro sulle spedizioni di provenienza extra-Ue di valore non superiore a 150 euro.
Il **contributo** è stato istituito con la legge di bilancio 2026 (art. 1 commi 126-128 della L. 199/2025), ma non ha ancora trovato efficacia, essendo già stato differito al 1° luglio 2026.

Nell'imminenza dell'applicazione del contributo, dunque, il Governo interviene **posticipandola** al prossimo 1° ottobre.

In base alle previsioni iniziali, il prelievo avrebbe dovuto riguardare le spedizioni dichiarate per l'immissione in libera pratica registrate dal 1° gennaio 2026, ma il DL 38/2026 ne aveva già fatto slittare l'efficacia al 1° luglio.

Il contributo è destinato alla copertura delle **spese amministrative** correlate agli adempimenti doganali relativi alle spedizioni di valore modesto provenienti **da Paesi terzi**. Per espressa previsione normativa, il contributo si applica alle spedizioni di beni provenienti da Stati extra Ue, quando il valore dei beni dichiarato in dogana non è superiore a 150 euro.

Come confermato dalla circ. Agenzia delle Dogane e dei monopoli n. 4/2026, il contributo, per la funzione che gli è stata attribuita, non si qualifica come diritto doganale.

Di diversa natura è invece il nuovo **dazio forfetario**, di

importo pari a 3 euro – istituito dal Regolamento Ue n. 382/2026, nell'ambito di una più ampia riforma doganale unionale – il quale si applica dal 1° luglio, anche in questo caso per i soli beni inclusi in spedizioni di valore non superiore a 150 euro.

Il differimento di tre mesi del contributo nazionale evita, quindi, che i due prelievi possano, quantomeno per il momento, sommarsi.

A riguardo del nuovo dazio forfetario unionale, sono state fornite le prime istruzioni con un apposito documento della Commissione europea.

Inoltre, sul sito della Commissione ulteriori chiarimenti sono stati resi sotto forma di "Questions & Answers", aggiornate da ultimo il 22 giugno. Tra gli aspetti trattati, la conferma che il nuovo dazio forfetario si applica anche alle spedizioni di beni destinati a clienti situati nel **territorio doganale Ue**, pure quando questo è estraneo all'ambito dell'IVA unionale (es. Isole Canarie o Campione d'Italia).

Punti di contatto con la "handling fee" da novembre

Se, dunque, l'intervento di rinvio del contributo di 2 euro risultava urgente per evitare la sovrapposizione con il citato dazio forfetario di 3 euro dal 1° luglio, resta ancora da chiarire il rapporto del citato contributo sia con quest'ultimo prelievo, sia con la nuova *handling fee* prevista a livello europeo, ossia un contributo di gestione sulle spedizioni di modico valore finalizzato a compensare i **costi sostenuti** dalle **autorità doganali** per l'immissione in libera pratica di merci oggetto di vendite a distanza conformi alle norme e agli standard Ue.

Si tratta di una misura ancora in fase di definizione, prevista nell'ambito della riforma del Codice doganale dell'Unione, sulla quale, però, è stato raggiunto un accordo lo scorso 26 marzo tra il Parlamento europeo e il Consiglio

Ue, prospettandone l’applicazione non oltre il **1° novembre** 2026.

Peraltro, alla *handling fee* dovrebbero potersi affiancare anche commissioni di gestione “nazionali”, istituite dagli Stati membri, purché destinate a coprire servizi differenti.

Il rinvio del contributo nazionale al 1° ottobre, dunque, non risolve le **criticità** legate all’incerta qualificazione del prelievo e al suo coordinamento con le altre misure previste a livello unionale, ma consente soltanto di prendere tempo in attesa di ulteriori soluzioni.

L’intervento normativo, infatti, risponde solo in parte alle istanze avanzate dalle imprese, e in particolare dal settore della logistica, che auspicavano, piuttosto, l’abrogazione del contributo, evidenziando come esso abbia già prodotto distorsioni sui traffici commerciali e logistici, spostando i flussi verso
Paesi Ue che non applicano contributi nazionali.

(MF/ms)