

Downloaded via the EU tax law app / web

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

16 febbraio 2017 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Regolamento (CEE) n. 2658/87 – Unione doganale e tariffa doganale comune – Classificazione doganale – Nomenclatura combinata – Validità – Regolamento (UE) n. 301/2012 – Voci 8703 e 8711 – Veicolo a tre ruote denominato “Spyder”»

Nella causa C?145/16,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Gerechtshof Amsterdam (Corte d’appello di Amsterdam, Paesi Bassi), con decisione dell’8 marzo 2016, pervenuta in cancelleria il 14 marzo 2016, nel procedimento

Aramex Nederland BV

contro

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, C.G. Fernlund e S. Rodin (relatore), giudici,

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Aramex Nederland BV, da W. de Wit e O.R.L. Gemin, adviseurs;
- per il governo dei Paesi Bassi, da M. Bulterman e M. Gijzen, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da A. Caeiros e P. Vanden Heede, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l’avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte, in sostanza, sull’interpretazione delle voci 8703 e 8711 della nomenclatura combinata contenuta nell’allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU 1987, L 256, pag. 1), nella versione risultante dal regolamento di esecuzione (UE) n. 927/2012 della Commissione, del 9 ottobre 2012 (GU 2012, L 304, pag. 1) (in

prosieguo: la «NC»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Aramex Nederland BV (in prosieguo: la «Aramex») e l'Inspecteur van de Belastingdienst/Douane, in ordine alla classificazione doganale nella NC di un veicolo a tre ruote denominato «Spyder».

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 La NC, istituita dal regolamento n. 2658/87, è fondata sul sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci (in prosieguo: il «SA»), elaborato dal Consiglio di cooperazione doganale, divenuto Organizzazione mondiale delle dogane (OMD), e istituito con la Convenzione internazionale sul sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci, conclusa a Bruxelles il 14 giugno 1983. Tale Convenzione è stata approvata, unitamente al relativo protocollo di emendamento del 24 giugno 1986, a nome della Comunità economica europea, con decisione 87/369/CEE del Consiglio, del 7 aprile 1987 (GU L 198, pag. 1).

4 La voce 8703 della NC è così articolata:

«8703

(...)

Autoveicoli da turismo ed altri autoveicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone (diversi da quelli della voce 8702), compresi gli autoveicoli del tipo “break” e le auto da corsa:

8703 21

— — di cilindrata inferiore o uguale a 1 000 cm³:

8703 21 10

— — — nuovi

8703 21 90

(...)».

— — — usati

5 La voce 8711 della NC è articolata come segue:

«8711

(...)

Motocicli (compresi i ciclomotori) e velocipedi con motore ausiliario, anche con carrozzini laterali; carrozzini laterali (“sidecar”):

8711 50 00

— con motore a pistone alternativo di cilindrata superiore a 800 cm³

(...)».

6 L'allegato al regolamento di esecuzione (UE) n. 301/2012 della Commissione, del 2 aprile 2012, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata, adottato in virtù dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 2658/87, classifica nella NC le merci descritte nella prima colonna della tabella in esso contenuta con il codice indicato per tali merci nella seconda colonna della stessa tabella. Relativamente alla sottovoce 8703 21 10 detta tabella prevede quanto segue:

Autoveicolo nuovo a tre ruote, a trazione posteriore, per il trasporto di persone, con motore a scoppio a movimento alternativo di cilindrata pari a 998 cm³.

Le ruote anteriori sono distanziate di circa 130 cm. Il veicolo non ha un differenziale.

Il veicolo ha un sistema direzionale di tipo automobilistico. Esso si guida mediante manubrio dotato di due manopole nelle quali sono integrati gli organi di comando.

Il veicolo ha cinque marce in avanti e una retromarcia.

8703 21 10

La classificazione è a norma delle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata e del testo dei codici NC 8703, 8703 21 e 8703 21 10.

I veicoli a tre ruote sono classificati alla voce 8711 a condizione che non abbiano le caratteristiche degli autoveicoli della voce 8703 (cfr. anche le note esplicative del SA della voce 8711, quinto comma).

La voce 8703 comprende i veicoli a tre ruote leggeri di struttura più semplice, come quelli muniti di un motore e ruote di motociclo, i quali, in virtù della loro struttura meccanica, possiedono le caratteristiche degli autoveicoli convenzionali, cioè il sistema direzionale di tipo automobilistico (cfr. anche le note esplicative del SA relative alla voce 8703, secondo comma).

Poiché il veicolo ha un sistema direzionale di tipo automobilistico, una caratteristica degli autoveicoli convenzionali contemplata alla voce 8703, è esclusa la classificazione alla voce 8711.

Il veicolo deve pertanto essere classificato come un nuovo autoveicolo costruito principalmente per il trasporto di persone di cui al codice NC 8703 21 10.

Le note esplicative del SA

7 In forza dell'articolo 6, paragrafo 1, della Convenzione internazionale sul sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci, è stato istituito, in seno al Consiglio di cooperazione doganale, un comitato denominato «comitato del sistema armonizzato», composto dai rappresentanti di ogni parte contraente. Il suo compito consiste, in particolare, nel proporre emendamenti alla suddetta convenzione e nel redigere note esplicative (in prosieguo: le «note esplicative del SA»), pareri di classificazione e altri pareri per l'interpretazione del SA.

8 La nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703 è redatta come segue:

«Esclusi gli autoveicoli per il trasporto di persone previsti nella voce 87.02, questa voce comprende gli autoveicoli di ogni tipo, compresi quelli anfibi per il trasporto di persone qualunque sia il motore che li aziona (motore a pistoni con accensione a scintilla o per compressione, elettrico, turbina a gas, ecc.).

Essa comprende altresì i veicoli leggeri a tre ruote di costruzione più semplice, quali in particolare:

– quelli che utilizzano motori e ruote di motocicli, ecc. che, per la loro struttura meccanica, presentano le caratteristiche delle automobili propriamente dette: presenza di un sistema di guida del tipo automobile o, contemporaneamente, di una retromarcia e di un differenziale;

– quelli montati su un telaio a forma di T di cui le due ruote posteriori sono mosse da motori elettrici separati, alimentati da batterie. Questi veicoli sono generalmente comandati da una loro centrale unica che permette, da una parte, l'avviamento e l'accelerazione o il rallentamento, l'arresto e la retromarcia e, d'altra parte, la svolta a destra o a sinistra mediante una differenziazione di coppia alle ruote motrici o mediante comando sulla ruota anteriore.

(...)

Appartengono in particolare a questa voce:

(...)

6) I veicoli a quattro ruote, con telaio tubolare, muniti di un sistema di direzione del tipo automobile, che si fonda, per esempio, sul principio Ackermann. (...)».

9 La nota esplicativa del SA relativa alla voce 8711 prevede quanto segue:

«Questa voce comprende, da una parte, un complesso di veicoli a motore, a due ruote, destinati essenzialmente al trasporto di persone.

(...)

Sono ugualmente classificati in questa voce i veicoli a tre ruote (per esempio, del tipo furgoncini a triciclo), a condizione che non presentino il carattere di un autoveicolo della voce 87.03 (v. la Nota esplicativa della voce 87.03).

(...)

Sono per contro esclusi:

(...)

I veicoli a quattro ruote, per il trasporto di persone, con telaio tubolare, muniti di un sistema di direzione del tipo automobile, che si fonda, per esempio, sul principio Ackermann (voce 87.03)».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 Il 17 aprile 2013, a seguito di una dichiarazione di immissione in libera pratica di un veicolo con la denominazione RD Spyder RS?S 990 SM5 DR 12 EUR (in prosieguo: lo «Spyder»), effettuata dalla Aramex, l'amministrazione fiscale olandese ha inviato a detta società un avviso di accertamento corrispondente alla classificazione doganale dello Spyder nella sottovoce 8703 21

10. Il 28 maggio 2013 la Aramex ha presentato un reclamo avverso tale avviso, affermando che lo Spyder doveva essere classificato nella sottovoce 8711 50 00. Tale reclamo è stato respinto il 10 settembre 2013.

11 Con sentenza dell'8 dicembre 2014 il ricorso proposto dalla Aramex dinanzi al Rechtbank Noord-Holland (tribunale della provincia Noord-Holland, Paesi Bassi) avverso tale avviso di accertamento è stato respinto in quanto infondato.

12 Il 16 gennaio 2015 la ricorrente ha proposto appello avverso tale sentenza dinanzi al Gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam, Paesi Bassi). Quest'ultimo giudice ritiene che non sia possibile stabilire in modo univoco se lo Spyder, in considerazione delle sue caratteristiche e proprietà oggettive, debba essere considerato un «motociclo» o un «autoveicolo».

13 Le parti nel procedimento dinanzi al giudice del rinvio non contestano il fatto che lo Spyder sia valso da modello per il regolamento di esecuzione n. 301/2012, in base al quale tale veicolo è stato classificato nella voce 8703. Tuttavia, la Aramex ritiene che tale regolamento sia invalido.

14 Il giudice del rinvio osserva, in primo luogo, che lo Spyder è dotato di ruote con pneumatici di dimensioni usuali per le automobili ma che tali pneumatici sono appositamente fabbricati per i motocicli a tre ruote.

15 In secondo luogo, lo Spyder presenta una geometria direzionale che soddisfa il principio Ackermann ed è dotato per il resto di un sistema di direzione molto diverso rispetto a quello di un'automobile. Anziché avere un volante di auto, esso è dotato di un manubrio per moto, con due manopole nelle quali sono integrati i comandi. Diversamente dal volante di un'auto, questo manubrio non può essere interamente ruotato, essendo l'angolazione massima verso sinistra e destra di circa 45 gradi, come per un motociclo. Mancano inoltre una forcella e una scatola dello sterzo che convertono, come in un'automobile, il movimento rotatorio dell'albero dello sterzo in un movimento lineare mentre il movimento rotatorio dell'albero dello sterzo dello Spyder è convertito nello stesso movimento lineare in altro modo, vale a dire mediante una biella oscillante. Le analogie con il sistema di direzione di un'automobile sono limitate alla presenza di un albero dello sterzo, barre di traino, ruote e la sopra menzionata geometria direzionale che soddisfa il principio Ackermann. Tuttavia, il giudice del rinvio ritiene che non risulti esplicitamente dal tenore della nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703 che la presenza, in un veicolo leggero a tre ruote, di un sistema di direzione fondato sul principio Ackerman sia sufficiente per poter parlare di sistema di direzione del tipo automobile come nel caso dei veicoli a quattro ruote secondo la nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703, punto 6.

16 Secondo il giudice del rinvio le caratteristiche evidenziate nei due precedenti punti della presente sentenza possono essere rilevanti al fine di stabilire se lo Spyder corrisponda alla categoria dei «veicoli leggeri a tre ruote» di cui al primo esempio della nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703. Tuttavia, tale giudice riconosce che tali esempi non sono limitativi.

17 Il giudice del rinvio sottolinea che, mentre la prima colonna dell'allegato al regolamento di esecuzione n. 301/2012 indica come caratteristica di fatto che lo Spyder sia dotato di un sistema di direzione del tipo automobile, nessuno degli elementi indicati nella terza colonna di tale allegato consente di sapere se la Commissione europea l'abbia effettivamente verificato e sulla base di quali criteri.

18 Alla luce di quanto precede, nutrendo dubbi sulla fondatezza della classificazione proposta dalla Commissione, il giudice del rinvio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il regolamento di esecuzione n. 301/2012 sia valido».

Sulla questione pregiudiziale

19 In limine, occorre ricordare che, secondo una costante giurisprudenza della Corte, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è stato investito. In tale prospettiva, spetta alla Corte, se necessario, riformulare le questioni che le sono sottoposte (v., in tal senso, sentenza del 13 ottobre 2016, M. e S., C-303/15, EU:C:2016:771, punto 16 e giurisprudenza ivi citata).

20 Con la sua questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la NC debba essere interpretata nel senso che un veicolo a tre ruote, come quello oggetto del procedimento principale, dotato di pneumatici fabbricati per i motocicli a tre ruote ma simili a quelli delle automobili, comandato da un manubrio e munito di un sistema di direzione fondato sul principio Ackerman, rientra nella voce 8703 della NC.

21 Al riguardo occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, il Consiglio dell'Unione europea ha attribuito alla Commissione, che agisce in cooperazione con gli esperti doganali degli Stati membri, un ampio potere discrezionale al fine di precisare il contenuto delle voci doganali che risultino rilevanti per la classificazione di una determinata merce. Tuttavia, il potere della Commissione di adottare le misure di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere a), b), d) ed e), del regolamento n. 2658/87, come l'elaborazione di note complementari, non autorizza la medesima a modificare il contenuto delle voci doganali stabilite in base al SA, istituito dalla Convenzione internazionale sul SA, la cui portata l'Unione europea si è impegnata a non modificare, in forza dell'articolo 3 della Convenzione medesima (v., in tal senso, sentenza del 12 febbraio 2015, Raytek e Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

22 Inoltre, per garantire la certezza del diritto e facilitare i controlli, il criterio decisivo per la classificazione doganale delle merci va ricercato, in linea di principio, nelle loro caratteristiche e proprietà oggettive, quali definite nel testo della voce della NC e delle note di sezione o di capitolo (sentenza dell'8 dicembre 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

23 Certamente, la destinazione di un prodotto può costituire un criterio oggettivo di classificazione sempreché sia inerente a detto prodotto, ove l'inerenza deve potersi valutare in funzione delle caratteristiche e delle proprietà oggettive dello stesso. Tuttavia, la destinazione del prodotto è un criterio rilevante solo qualora non possa essere effettuata una classificazione in base alle sole caratteristiche e proprietà oggettive del prodotto (sentenza del 9 giugno 2016, MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, punto 24).

24 Inoltre, occorre ricordare che le note esplicative del SA sono strumenti importanti per assicurare un'applicazione uniforme della tariffa doganale comune e forniscono, in quanto tali, validi elementi per la sua interpretazione (sentenza dell'8 dicembre 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, punto 37).

25 Al fine di accertare se un veicolo a tre ruote, come quello oggetto del procedimento principale, possa rientrare nella voce 8703 della NC, occorre constatare anzitutto che la classificazione dei veicoli a tre ruote nella voce 8711 è sussidiaria rispetto alla loro classificazione nella voce 8703, dal momento che, secondo la nota esplicativa del SA relativa alla voce 8711, quest'ultima comprende tali veicoli soltanto alla condizione che essi non presentino le

caratteristiche di un'automobile rientrante nella voce 8703.

26 In primo luogo, per quanto concerne la questione se, ai fini della classificazione di un veicolo a tre ruote nella voce 8703, occorra tener conto del fatto che quest'ultimo utilizzi o meno ruote di motocicli, va osservato che dalla nota esplicativa del SA relativa a tale voce risulta che in tale voce sono compresi, in particolare, i veicoli leggeri a tre ruote che utilizzano motori e ruote di motocicli e che, per la loro struttura meccanica, presentano le caratteristiche delle automobili propriamente dette.

27 A tal riguardo occorre constatare che la nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703 fornisce in tal modo esempi di veicoli a tre ruote che devono essere classificati in tale voce.

28 Pertanto, anche se i veicoli menzionati a titolo esemplificativo in tale nota presentano equipaggiamenti analoghi a quelli dei motocicli, segnatamente l'utilizzo di ruote di motocicli, l'esistenza di siffatti equipaggiamenti non costituisce un requisito per la classificazione nella voce 8703 dei veicoli a tre ruote, che, per la loro struttura meccanica, presentano le caratteristiche delle automobili. Ne consegue che la circostanza che un veicolo non utilizzi ruote di motociclo non osta alla classificazione dello stesso in tale voce.

29 In secondo luogo, riguardo alla questione se i veicoli a tre ruote, dotati di un sistema di direzione simile a quello in dotazione alle automobili soltanto perché fondato sul principio Ackerman, siano «muniti di un sistema di direzione del tipo automobile», ai sensi della nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703, occorre ricordare che in tale nota si afferma, in sostanza, che i veicoli compresi in detta voce sono i veicoli di ogni tipo che presentano talune caratteristiche tecniche quali ad esempio un sistema di direzione del tipo automobile fondato sul principio Ackerman (v., in tal senso, sentenza del 27 aprile 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C?15/05, EU:C:2006:259, punto 43).

30 Inoltre, se è pur vero che il primo esempio fornito dalla nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703 non definisce la nozione di «sistema di direzione del tipo automobile», tuttavia tale medesima nota prevede che rientrino in tale voce «i veicoli a quattro ruote, con telaio tubolare, muniti di un sistema di direzione del tipo automobile, fondato, ad esempio, sul principio Ackermann».

31 Ne consegue che i veicoli a tre ruote dotati di un sistema di direzione simile a quello in dotazione alle automobili soltanto perché fondato sul principio Ackerman sono «muniti di un sistema di direzione del tipo automobile», ai sensi della nota esplicativa del SA relativa alla voce 8703.

32 In terzo luogo, per quanto riguarda la classificazione di un veicolo a tre ruote dotato di un manubrio nella voce 8703, come previsto dal regolamento n. 301/2012, occorre constatare che tale caratteristica non figura né nel testo della voce 8711 né nella nota esplicativa del SA relativa a tale voce. Pertanto, la circostanza che un veicolo a tre ruote sia dotato di un manubrio non osta alla classificazione dello stesso nella voce 8703.

33 Poiché la circostanza che il sistema di direzione di un veicolo, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, si avvalga di un manubrio e si fondi sul principio Ackerman costituisce una caratteristica oggettiva dello stesso, che ne consente la classificazione nella voce 8703, la destinazione di un siffatto veicolo, contrariamente a quanto ha affermato la *Aramex*, non è un criterio pertinente ai fini della sua classificazione.

34 Riguardo alla validità del regolamento n. 301/2012, si deve constatare che dall'esame della questione pregiudiziale non è emerso alcun elemento idoneo ad inficiare la validità di tale regolamento nella parte in cui prevede che un autoveicolo nuovo a tre ruote, munito, in particolare,

di un sistema di direzione del tipo automobile comandato da un manubrio, sia classificato nella sottovoce 8703 21 00.

35 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che la NC deve essere interpretata nel senso che un veicolo a tre ruote, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, dotato di pneumatici fabbricati per i motocicli a tre ruote ma simili a quelli delle automobili, comandato da un manubrio e munito di un sistema di direzione fondato sul principio Ackerman, rientra nella voce 8703 della NC.

Sulle spese

36 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Sesta Sezione) dichiara:

La nomenclatura combinata contenuta nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, nella versione risultante dal regolamento di esecuzione (UE) n. 927/2012 della Commissione, del 9 ottobre 2012, deve essere interpretata nel senso che un veicolo a tre ruote, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, dotato di pneumatici fabbricati per i motocicli a tre ruote ma simili a quelli delle automobili, comandato da un manubrio e munito di un sistema di direzione fondato sul principio Ackerman, rientra nella voce 8703 di detta nomenclatura.

Firme

* Lingua processuale: il neerlandese.