

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

15 settembre 2005 *

Nel procedimento C-495/03,

avente ad oggetto una domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'art. 234 CE, proposta dallo Hoge Raad der Nederlanden (Paesi Bassi) con ordinanza 21 novembre 2003, pervenuta in cancelleria il 24 novembre 2003, nella causa

Intermodal Transports BV

contro

Staatssecretaris van Financiën,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai sigg. P. Jann, presidente di sezione, K. Lenaerts, K. Schiemann (relatore), E. Juhász e M. Ilešič, giudici,

* Lingua processuale: l'olandese.

avvocato generale: sig.ra C. Stix-Hackl

cancelliere: sig. R. Grass

vista la fase scritta del procedimento,

viste le osservazioni scritte presentate:

- per l'Intermodal Transports BV, dal sig. R. Tusveld e dall'avv. G. van Slooten, belastingadviseurs;

- per il governo dei Paesi Bassi, dalle sig.re H.G. Sevenster e C. ten Dam, in qualità di agenti;

- per il governo austriaco, dal sig. H. Dossi, in qualità di agente,

- per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. J. Schieferer e dalla sig.ra D.W.V. Zijlstra, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 12 aprile 2005,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 234 CE, nonché della voce 8709 della nomenclatura combinata riportata all'allegato I del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1987, n. 2658, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) della Commissione 26 ottobre 1998, n. 2261 (GU L 292, pag. 1; in prosieguo: la «NC»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la società Intermodal Transports BV (in prosieguo: la «Intermodal»), con sede in Amsterdam (Paesi Bassi), e lo Staatsecretaris van Financiën (Segretario di Stato alle Finanze) in merito alla classificazione nella NC di taluni veicoli designati come «Magnum ET120 Terminal Tractor». I detti veicoli sono muniti di un motore diesel di potenza pari a kW 132, per 2 500 giri al minuto, e di un cambio automatico a quattro marce ed una retromarcia. Inoltre essi hanno una cabina chiusa, nonché una piattaforma di sollevamento che può raggiungere un'altezza massima di cm 60, e hanno una capacità massima di kg 32 000, un raggio di sterzata molto limitato e sono concepiti per garantire lo spostamento di semirimorchi su terreni ed edifici industriali.
- 3 La prima questione pregiudiziale riguarda la rilevanza di un'informazione tariffaria vincolante rilasciata da un'autorità doganale di uno Stato membro per valutare l'eventuale esistenza, per i giudici nazionali di un altro Stato membro investiti di una questione di classificazione tariffaria, di un obbligo di interrogare la Corte in via pregiudiziale. La seconda questione attiene alla corretta classificazione dei veicoli di cui trattasi.

Contesto normativo

La nomenclatura combinata

- 4 La NC si basa sul sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci (in prosieguo: il «SA») elaborato dal Consiglio di cooperazione doganale, attualmente Organizzazione mondiale delle dogane, e istituito mediante la convenzione internazionale conclusa a Bruxelles il 14 giugno 1983 (in prosieguo: la «convenzione SA»), approvata, unitamente al relativo protocollo di modifica 24 giugno 1986, per conto della Comunità, con la decisione del Consiglio 7 aprile 1987, 87/369/CEE (GU L 198, pag. 1).

- 5 Le voci 8701 e 8709 sono riportate al capitolo 87 della sezione XVII della seconda parte della NC. Tale capitolo comprende vetture automobili, trattori, velocipedi, motocicli ed altri veicoli terrestri, loro parti ed accessori. Secondo la nota 2 del detto capitolo, «per “trattori” si intendono, ai sensi del presente capitolo, gli autoveicoli costruiti essenzialmente per tirare o spingere altre macchine, veicoli o carichi, anche se comportano alcuni adattamenti accessori ai fini del trasporto, in relazione al loro uso principale, di utensili, sementi, concimi, ecc. (...)».

- 6 Al momento dell’insorgere del debito doganale di cui trattasi nella causa principale, la voce 8701 era redatta nei termini seguenti: «trattori (esclusi i carrelli-trattori della voce 8709)». La sottovoce 8701 20 10 riguardava i «trattori stradali per semirimorchi». La voce 8709 riguardava invece gli «autocarrelli non muniti di un dispositivo di sollevamento, dei tipi utilizzati negli stabilimenti, nei depositi, nei porti o negli aeroporti, per il trasporto di merci su brevi distanze; carrelli-trattori dei tipi utilizzati nelle stazioni; loro parti».

- 7 Le regole generali per l'interpretazione della NC, che si trovano nella parte prima, titolo I, parte A, dispongono, in particolare, quanto segue:

«La classificazione delle merci nella nomenclatura combinata si effettua in conformità delle seguenti regole.

1. I titoli delle sezioni, dei capitoli o dei sottocapitoli sono da considerare come puramente indicativi, poiché la classificazione delle merci è determinata legalmente dal testo delle voci, da quello delle note premesse alle sezioni o ai capitoli e, occorrendo, dalle norme che seguono, purché queste non contrastino col testo di dette voci e note.

(...))»

- 8 In forza dell'art. 6, n. 1, della convenzione SA, all'interno del Consiglio di cooperazione doganale è stato istituito un comitato denominato «comitato per il sistema armonizzato», composto dai rappresentanti di ciascuna parte contraente. A termini dell'art. 7, n. 1, della convenzione SA, il compito di tale comitato consiste, in particolare, nel proporre modifiche alla detta convenzione e nel redigere note esplicative, pareri di classificazione e altri pareri per l'interpretazione del SA.

9 La nota esplicativa del SA relativa alla voce 8701 dispone quanto segue:

«Sono da considerare trattori, ai sensi di questa voce, i veicoli motori a ruote od a cingoli costruiti esclusivamente o essenzialmente per tirare o spingere altri congegni, veicoli o carichi. (...)

Ad eccezione dei carrelli-trattori dei tipi utilizzati nelle stazioni della voce n. 87.07, questa voce comprende i trattori di ogni tipo e per qualsiasi uso (trattori agricoli, trattori forestali, trattori stradali, trattori per lavori pubblici, trattori-verricello, ecc.), qualunque sia la forma di energia che li aziona (motore a scoppio, a combustione interna, a vapore, elettrico, ecc.) (...).

I veicoli compresi in questa voce (...) possono essere provvisti (...) di un dispositivo di traino per rimorchi o semirimorchi (specialmente su trattori e congegni simili (...)).

10 Secondo la nota esplicativa del SA relativa alla voce 8707:

«Questa voce comprende un insieme di autoveicoli utilizzati nelle officine, nei magazzini, nei porti, negli aeroporti per il trasporto su brevi distanze di carichi diversi (merci o containers) o per la trazione di piccoli rimorchi nelle stazioni.

(...)

Le caratteristiche essenziali comuni ai carrelli di questa voce, che permettono generalmente di distinguerli dai veicoli delle voci nn. 8701, 8703 o 8704, possono essere riassunte come segue:

- 1) Essi non possono a motivo della loro struttura e della sistemazione particolare di cui sono abitualmente forniti, essere utilizzati né per il trasporto di persone, né per il trasporto di merci su strada o su altre pubbliche vie.

- 2) La loro velocità massima d'impiego non supera generalmente i 30-35 chilometri orari.

- 3) Il loro raggio di sterzata è approssimativamente uguale alla lunghezza del carrello stesso.

I carrelli di piccole dimensioni non hanno normalmente una cabina di guida chiusa, riducendosi perfino lo spazio riservato al conduttore talvolta ad una piattaforma dove lo stesso sta in piedi per guidare il veicolo. Un dispositivo di protezione, a guisa di una armatura o un traliccio metallico, è disposto talvolta al di sopra del sedile del conduttore.

Restano ugualmente compresi in questa voce i carrelli della specie di quelli la cui guida è assicurata da un conducente a piedi.

(...)

I carrelli-trattori dei tipi utilizzati nelle stazioni sono essenzialmente costruiti per trainare o spingere altri veicoli, segnatamente piccoli rimorchi. Non trasportano essi stessi le merci. Consistono generalmente in dispositivi più leggeri e meno potenti dei trattori della voce n. 8701. Veicoli di questo tipo possono essere ugualmente utilizzati nelle banchine dei porti, nei depositi, ecc.

(...».

Le informazioni tariffarie

- 11 L'art. 4 del regolamento (CEE) del Consiglio 12 ottobre 1992, n. 2913, che istituisce un codice doganale comunitario (GU L 302, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 19 dicembre 1996, n. 82/97 (GU 1997, L 17, pag. 1, rettifica GU 1997, L 179, pag. 11; in prosieguo: il «CDC»), recita:

«Ai fini del presente codice, s'intende per:

(...)

- 5) **Decisione:** qualsiasi atto amministrativo, relativo alla normativa doganale, che deliberi su un caso particolare avente effetti giuridici per una o più persone determinate o determinabili; con questo termine si intende, tra l'altro, un'informazione vincolante a norma dell'articolo 12;

(...».

12 L'art. 9, n. 1, del CDC dispone quanto segue:

«Una decisione favorevole all'interessato è revocata o modificata quando (...) non ricorrevano o non ricorrono più uno o più presupposti per la sua adozione».

13 Ai sensi dell'art. 12 del CDC:

«(...)

2. L'informazione tariffaria vincolante o l'informazione vincolante in materia di origine obbliga l'autorità doganale nei confronti del titolare soltanto per quanto riguarda, rispettivamente, la classificazione tariffaria o la determinazione dell'origine di una merce.

(...)

3. Il titolare dell'informazione deve essere in grado di provare che vi è corrispondenza sotto tutti gli aspetti:

— in materia tariffaria: tra le merci dichiarate e quelle descritte nell'informazione,

(...)

5. Un'informazione vincolante cessa di essere valida:

a) in materia tariffaria:

- i) quando, in seguito all'adozione di un regolamento, non sia conforme al diritto che ne deriva;
- ii) quando non sia più compatibile con l'interpretazione di una delle nomenclature di cui all'articolo 20, paragrafo 6:

— sul piano comunitario, in seguito ad una modifica delle note esplicative della nomenclatura combinata ovvero in seguito a una sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee,

— sul piano internazionale, in seguito a un parere di classificazione o ad una modifica delle note esplicative della nomenclatura del [SA];

- iii) quando venga revocata o modificata a norma dell'articolo 9, a condizione che tale revoca o modifica sia notificata al titolare.

Per i casi di cui ai punti i) e ii), la data in cui l'informazione vincolante cessa di essere valida è la data di pubblicazione delle misure suddette ovvero, per quanto riguarda le misure internazionali, la data di una comunicazione della Commissione nella serie C della *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*;

(...))».

- 14 L'art. 5, n. 1, del regolamento (CEE) della Commissione 2 luglio 1993, n. 2454, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio n. 2913/92, che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 253, pag. 1), come modificato dal regolamento della Commissione 18 dicembre 1996, n. 12/97 (GU 1997, L 9, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento di esecuzione del CDC»), definisce l'informazione vincolante come «un'informazione tariffaria (...) che impegna le amministrazioni di tutti gli Stati membri della Comunità, quando siano soddisfatte le condizioni di cui agli articoli 6 e 7».
- 15 L'art. 10 del regolamento di esecuzione del CDC recita:

«1. Fatti salvi gli articoli 5 e 64 del [CDC], l'informazione vincolante può essere invocata soltanto dal titolare.

(...)

3. Il titolare di un'informazione vincolante può avvalersene per una determinata merce soltanto se si è potuto accertare:

a) in materia tariffaria: con soddisfazione dell'autorità doganale, l'esatta corrispondenza tra la merce suddetta e quella descritta nell'informazione presentata;

(...))»

16 L'art. 11 del regolamento di esecuzione del CDC dispone quanto segue:

«L'informazione tariffaria vincolante fornita dall'autorità doganale di uno Stato membro a partire dal 1° gennaio 1991 impegna le autorità competenti di tutti gli Stati membri alle stesse condizioni».

La controversia principale e le questioni pregiudiziali

17 Il 1° marzo 1999 la Intermodal ha presentato una dichiarazione relativa ad autoveicoli denominati «Magnum ET120 Terminal Tractors» ai fini della loro immissione in libera pratica. La detta dichiarazione classificava tali veicoli nella voce doganale 8709 della NC.

18 In seguito ad una verifica, le autorità doganali olandesi hanno tuttavia ritenuto che i detti veicoli rientrassero nella sottovoce 8701 20 10 della NC. Di conseguenza, esse hanno emesso una cartella di pagamento supplementare nei confronti della Intermodal.

19 A sostegno del ricorso da essa introdotto dinanzi al Gerechtshof te Amsterdam, la Intermodal ha prodotto, in particolare, un'informazione tariffaria vincolante (in prosieguo: la «ITV») rilasciata il 14 maggio 1996 dalle autorità doganali finlandesi. Il detto documento, ancora valido all'epoca, designava la società Sisu Terminal Systems Oy, con sede in Tampere (Finlandia), come titolare e classificava i veicoli designati «Sisu-Terminaltraktori» alla voce 8709 della NC.

- 20 Tale giudice ha respinto il ricorso con sentenza 21 maggio 2002. Ritenendo che dalla regola generale per l'interpretazione della NC riportata nella parte prima, titolo I, A, punto 1, di quest'ultima, e dalla giurisprudenza costante della Corte risulti che, per garantire la certezza del diritto e facilitare i controlli, il criterio decisivo per la classificazione tariffaria 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 delle sezioni o dei capitoli di cui trattasi, esso ha considerato che, non essendo stati concepiti per trasportare merci, né adatti al traino di carrelli da banchina, i veicoli in questione non potevano essere classificati alla voce 8709.
- 21 Considerando quindi che la classificazione alla sottovoce 8701 20 10 si imponesse in modo chiaro, e giudicando che la diversa ITV rilasciata dalle autorità finlandesi ad un terzo per un bene simile non era idonea ad incidere su tale valutazione, il Gerechtshof te Amsterdam non ha ritenuto opportuno investire la Corte della questione a titolo pregiudiziale.
- 22 L'Intermodal ha proposto ricorso per cassazione contro tale decisione dinanzi allo Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 Pur giudicando che risulta dagli artt. 4, n. 5, e 12, nn. 2 e 3, del CDC, nonché 10 del regolamento di esecuzione del CDC, che la Intermodal non può trarre alcun diritto da un'ITV di cui non è titolare e che riguarda una merce diversa, lo Hoge Raad der Nederlanden si chiede se, in circostanze come quelle della controversia principale, un giudice nazionale il quale consideri che una tale ITV rilasciata ad un terzo contenga una classificazione manifestamente errata alla luce della NC, non sia obbligato ad investire la Corte di una questione pregiudiziale. Secondo il giudice remittente, potrebbe deporre eventualmente a favore di una soluzione affermativa di tale questione la circostanza secondo cui, ai sensi dell'art. 12, n. 5, lett. a), sub ii), primo trattino, del CDC, un'ITV cessa di essere valida quando non sia più compatibile con l'interpretazione della NC in seguito a una sentenza della Corte.

- 24 Lo stesso giudice desidera inoltre sapere se la voce 8709 debba essere interpretata in modo restrittivo, in modo da escluderne i veicoli di cui trattasi nella causa principale in quanto non trasportano merci e non sono carrelli trattori dei tipi utilizzati nelle stazioni o motori analoghi, ovvero se la detta voce debba essere interpretata più estensivamente, come suggerito dalle note esplicative della SA, che estendono la nozione di «carrelli trattori», comprendendovi quelli utilizzati per tirare o spingere altri veicoli, non solo nelle stazioni, ma anche nei porti, nei depositi, ecc.
- 25 Pertanto, lo Hoge Raad der Nederlanden ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se, nel caso in cui un interessato, nell'ambito di una controversia pendente dinanzi a un giudice nazionale e vertente sulla classificazione di una determinata merce nella NC, si richiami alla valutazione espressa da un'autorità doganale nell'ambito di un'[ITV] rilasciata ad un terzo per una merce analoga, e il giudice sia del parere che questa [ITV] non sia conforme alla NC, tale giudice nazionale debba sollevare, dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee, una questione vertente sull'interpretazione della detta NC.
- 2) Se la voce 8709 della NC debba essere interpretata nel senso che comprende veicoli quali quelli controversi nel caso di specie».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

- 26 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede se un giudice nazionale investito di una controversia in merito alla classificazione di una merce nella NC e dinanzi al

quale viene fatta valere un'ITV relativa ad una merce analoga rilasciata dalle autorità doganali di un altro Stato membro ad un terzo rispetto alla detta controversia, abbia l'obbligo di proporre questioni interpretative alla Corte qualora ritenga che la detta ITV non sia conforme alla NC e intenda accogliere una classificazione tariffaria diversa da quella effettuata nell'ITV.

- 27 A tale riguardo occorre precisare, in via preliminare, che il giudice del rinvio ha giustamente considerato come dall'art. 12 del CDC risulti che un'ITV crea diritti solo in capo al suo titolare e nei confronti delle sole merci in essa descritte. Come emerge dal punto 23 della presente sentenza, il detto giudice ne ha quindi giustamente dedotto che, nell'ambito della controversia dinanzi ad esso pendente, la Intermodal non poteva avvalersi di alcun diritto personale basato sull'ITV rilasciata dalle autorità finlandesi.
- 28 Quanto alla questione pregiudiziale e per quanto riguarda, in primo luogo, i giudici nazionali le cui decisioni possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno, dall'art. 234, secondo comma, CE, come rammentato dal governo olandese e dalla Commissione delle Comunità europee, emerge che tali giudici hanno la facoltà, e non l'obbligo, di adire la Corte di una questione pregiudiziale di interpretazione qualora ritengano una decisione su tale punto necessaria per pronunciare la loro sentenza.
- 29 Al riguardo, occorre ricordare, in particolare, che l'obbligo di investire la Corte di una questione pregiudiziale previsto dall'art. 234, terzo comma, CE nei confronti dei giudici nazionali le cui decisioni non possono essere oggetto di ricorso mira in particolare ad evitare che in uno Stato membro si consolidi una giurisprudenza nazionale in contrasto con le norme comunitarie (v., segnatamente, sentenza 22 febbraio 2001, causa C-393/98, Gomes Valente, Racc. pag. I-1327, punto 17 e giurisprudenza ivi citata).

30 Ora, un siffatto obiettivo è raggiunto quando sono soggetti a tale obbligo di rinvio, fatti salvi i limiti riconosciuti dalla Corte (sentenza 6 ottobre 1982, causa 283/81, Cilfit e a., Racc. pag. 3415), le Corti supreme, nonché tutti i giudici nazionali avverso le cui decisioni non possa essere proposto ricorso giurisdizionale (v. sentenza 4 giugno 2002, causa C-99/00, Lyckeskog, Racc. pag. I-4839, punti 14 e 15 e giurisprudenza ivi citata).

31 Invece, i giudici nazionali avverso le cui decisioni può essere proposto ricorso giurisdizionale di diritto interno sono liberi di valutare l'eventuale necessità di adire la Corte di una domanda di pronuncia pregiudiziale.

32 Il fatto che le autorità doganali di un altro Stato membro abbiano rilasciato, ad un terzo rispetto alla controversia di cui è investito un tale giudice e per un prodotto simile a quello di cui trattasi nella detta controversia, un'ITV menzionata da una disposizione di diritto derivato come l'art. 12 del CDC non può pregiudicare la libertà di valutazione di cui beneficia il detto giudice ai sensi dell'art. 234 CE.

33 Per quanto riguarda, in secondo luogo, i giudici nazionali avverso le cui decisioni non può essere proposto ricorso giurisdizionale di diritto interno, si deve ricordare che, ai sensi di una giurisprudenza costante, l'art. 234, terzo comma, CE deve essere interpretato nel senso che tali giudici sono tenuti, qualora una questione di diritto comunitario si ponga dinanzi ad essi, ad adempiere il loro obbligo di rinvio, salvo che non abbiano constatato che la questione non è pertinente, o che la disposizione comunitaria di cui è causa ha già costituito oggetto di interpretazione da parte della Corte, ovvero che la corretta applicazione del diritto comunitario si impone con tale evidenza da non lasciar adito a ragionevoli dubbi. La configurabilità di tale eventualità va valutata in funzione delle caratteristiche proprie del diritto comunitario, delle particolari difficoltà che la sua interpretazione presenta e del rischio di divergenze di giurisprudenza all'interno della Comunità.

- 34 A tal riguardo, il fatto che le autorità doganali di un altro Stato membro abbiano rilasciato, ad un soggetto terzo rispetto alla controversia di cui è investito tale giudice, un'ITV per una merce determinata che sembra corrispondere ad una diversa interpretazione delle voci della NC rispetto a quella che il detto giudice ritiene di dover accogliere nei confronti di un prodotto simile di cui trattasi nella detta controversia, deve certamente incoraggiare tale giudice ad essere particolarmente attento nella sua valutazione relativa ad un'eventuale assenza di ragionevole dubbio in merito alla corretta applicazione della NC, tenendo conto, segnatamente, dei tre elementi di valutazione menzionati al punto precedente.
- 35 Invece, contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione e dalla Intermodal, e come fatto valere giustamente dai governi austriaco e dei Paesi Bassi, l'esistenza di una siffatta ITV non può di per sé impedire ad un giudice nazionale di concludere, al termine di un esame conforme ai requisiti ricordati ai punti 33 e 34 della presente sentenza, nel senso che la corretta applicazione, in un determinato caso, di una voce doganale della NC si impone con tale evidenza da non lasciare adito, in particolare alla luce dei criteri interpretativi costanti elaborati dalla Corte in materia di classificazione nella NC, ad alcun ragionevole dubbio sul modo di risolvere il quesito posto, né impedirgli, in un caso analogo, di decidere di astenersi dall'investire la Corte a titolo pregiudiziale e di risolvere il detto quesito sotto la propria responsabilità (sentenza Cilfit e a., cit., punto 16).
- 36 Occorre infatti rammentare, in primo luogo, che un'applicazione eventualmente divergente della normativa in taluni Stati membri non può influire sull'interpretazione della tariffa doganale comune, la quale si basa sul testo delle voci doganali (sentenza 7 maggio 1991, causa C-120/90, Post, Racc. pag. I-2391, punto 24).
- 37 In secondo luogo, e salvo le indicazioni risultanti dalla sentenza 30 settembre 2003, causa C-224/01 (Köbler, Racc. pag. I-10239), la giurisprudenza sancita con la sentenza Cilfit e a., cit., lascia unicamente al giudice nazionale il compito di valutare

se la corretta applicazione del diritto comunitario si imponga con un'evidenza tale da non lasciare adito ad alcun ragionevole dubbio e, di conseguenza, di decidere di astenersi dal sottoporre alla Corte una questione di interpretazione del diritto comunitario che è stata sollevata dinanzi ad esso (sentenza 17 maggio 2001, causa C-340/99, TNT Traco, Racc. pag. I-4109, punto 35).

38 In terzo luogo, l'obbligo di adire la Corte, stabilito dall'art. 234, terzo comma, CE, rientra nell'ambito della cooperazione istituita al fine di garantire la corretta applicazione e l'interpretazione uniforme del diritto comunitario nell'insieme degli Stati membri, fra i giudici nazionali, in quanto incaricati dell'applicazione delle norme comunitarie, e la Corte di giustizia (v., segnatamente, sentenze Cilfit e a., cit., punto 7; 4 novembre 1997, causa C-337/95, Parfums Christian Dior, Racc. pag. I-6013, punto 25, e Gomes Valente, cit., punto 17). Come rammentato al punto 29 della presente sentenza, esso mira in particolare ad evitare che, in un qualsiasi Stato membro, si consolidi una giurisprudenza nazionale in contrasto con le norme comunitarie.

39 Di conseguenza, la Corte ha dichiarato, certo, che prima di accertare che la corretta applicazione di una disposizione comunitaria si impone con tale evidenza da non lasciar adito a ragionevoli dubbi sul modo di risolvere il quesito posto e di astenersi quindi dal sottoporre alla Corte una domanda pregiudiziale, il giudice nazionale deve essere convinto, in particolare, che la stessa evidenza si imporrebbe altresì ai giudici degli altri Stati membri ed alla Corte di giustizia (sentenza Cilfit, cit., punto 16). Non si può però esigere che tale giudice accerti che tale evidenza si imponga ad organi non aventi natura giurisdizionale, come le autorità amministrative.

40 In quarto luogo, si deve rammentare che il meccanismo di rinvio istituito dall'art. 234 CE mira in particolare, come emerge dallo stesso tenore letterale di tale disposizione, a consentire ad un giudice nazionale adito di una controversia di disporre dei chiarimenti necessari per risolverla. Il ricorso al detto meccanismo non

può invece essere imposto ad un giudice nazionale per il solo motivo che l'interpretazione eventualmente accolta dalla Corte in merito ad una determinata voce doganale potrebbe privare di validità, ai sensi di una disposizione di diritto derivato come l'art. 12 del CDC, un'ITV rilasciata dalle autorità doganali di un altro Stato membro o di porre fine ad una prassi imputabile alle dette autorità, considerato che né l'ITV né la prassi costituiscono l'oggetto della controversia di cui è adito tale giudice.

- 41 Quanto alla circostanza che potrebbero eventualmente coesistere una prassi amministrativa ed una giurisprudenza divergenti in due Stati membri, il che, come sottolinea la Commissione, nuocerebbe all'esigenza di uniforme applicazione della tariffa doganale comune ed avrebbe la conseguenza, sottolineata dalla Intermodal, che prodotti analoghi formerebbero oggetto di diverse classificazioni, a seconda che l'operatore interessato li importi in uno o l'altro di tali Stati membri, occorre rilevare, come sottolineato dai governi olandese e austriaco, che esistono diversi meccanismi diretti a garantire il carattere provvisorio di siffatte contraddizioni.
- 42 Anzitutto, dagli artt. 9 e 12, n. 5, lett. a), sub iii), del CDC risulta che un'ITV può essere revocata qualora non fossero o non siano più soddisfatti i presupposti per la sua concessione. Ne consegue che, se un'autorità doganale considera un'interpretazione da essa inizialmente ritenuta erronea, in seguito ad un errore di valutazione o di un'evoluzione delle nozioni in materia di classificazione tariffaria, essa può legittimamente ritenere che una delle condizioni previste per il rilascio di un'ITV non sussista più e revocare la detta ITV al fine di modificare la classificazione tariffaria delle merci di cui trattasi (v., in tal senso, sentenza 22 gennaio 2004, cause riunite C-133/02 e C-134/02, Timmermans Transport e Hoogenboom Production, Racc. pag. I-1125, punti 21-25).
- 43 Si deve poi ricordare che, ai sensi dell'art. 12, n. 5, lett. a), sub i), del CDC, un'ITV cessa di essere valida, in particolare, quando, in seguito all'adozione di un

regolamento, non sia conforme al diritto che ne deriva. Secondo l'art. 9, n. 1, del regolamento n. 2658/87, la Commissione può adottare tali regolamenti di classificazione, conformemente alle modalità procedurali fissate all'art. 10 del detto regolamento.

44 Infine, anche supponendo che le divergenze così verificatesi possano perpetuarsi nonostante tutto, un ricorso alla Corte potrebbe essere proposto sulla base dell'art. 226 CE. A tal riguardo, si deve rammentare, segnatamente, che una prassi amministrativa può costituire oggetto di ricorso per inadempimento, qualora risulti in una certa misura costante e generale (v., segnatamente, sentenza 29 aprile 2004, causa C-387/99, Commissione/Germania, Racc. pag. I-3751, punto 42 e 26 aprile 2005, causa C-494/01, Commissione/Irlanda, Racc. pag. I-3331, punto 28).

45 Considerato quanto precede, si deve risolvere la prima questione dichiarando che l'art. 234 CE deve essere interpretato nel senso che, qualora, nell'ambito di una controversia relativa alla classificazione tariffaria di una determinata merce pendente dinanzi ad un giudice nazionale, venga prodotta un'ITV relativa ad una merce analoga e rilasciata ad un terzo rispetto alla detta controversia dalle autorità doganali di un altro Stato membro, e il detto giudice ritenga erronea la classificazione tariffaria operata con tale ITV, queste due circostanze:

- non possono avere la conseguenza, qualora si tratti di un giudice le cui decisioni possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno, di obbligare quest'ultimo a sottoporre questioni d'interpretazione alla Corte;

- non possono, di per sé, avere la conseguenza automatica, qualora si tratti di un giudice le cui decisioni non possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno, di obbligare quest'ultimo a sottoporre questioni d'interpretazione alla Corte.

Il giudice le cui decisioni non possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno è tuttavia tenuto, qualora una questione di diritto comunitario si ponga dinanzi ad esso, ad adempiere il suo obbligo di rinvio, salvo che non abbia constatato che la questione non è pertinente, o che la disposizione comunitaria di cui è causa ha già costituito oggetto di interpretazione da parte della Corte, ovvero che la corretta applicazione del diritto comunitario si impone con tale evidenza da non lasciar adito a ragionevoli dubbi; la configurabilità di tale eventualità va valutata in funzione delle caratteristiche proprie del diritto comunitario, delle particolari difficoltà che la sua interpretazione presenta e del rischio di divergenze di giurisprudenza all'interno della Comunità. A tal riguardo, l'esistenza dell'ITV sopra menzionata, in particolare, deve indurre il detto giudice ad essere particolarmente attento nella sua valutazione relativa ad un'eventuale assenza di ragionevole dubbio in merito alla corretta applicazione della NC, tenendo conto, segnatamente, dei tre elementi di valutazione sopra menzionati.

Sulla seconda questione

- 46 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la voce 8709 della NC debba essere interpretata nel senso che un veicolo che presenta le caratteristiche di quello di cui trattasi nella causa principale rientra nella detta voce.
- 47 Secondo costante giurisprudenza, per garantire la certezza del diritto e facilitare i controlli, il criterio decisivo per la classificazione tariffaria 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 delle sezioni o dei capitoli (v., segnatamente, sentenza 16 settembre 2004, causa C-396/02, DFDS, Racc. pag. I-8439, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

- 48 Le note esplicative della NC, come quelle del SA, forniscono da parte loro un rilevante contributo all'interpretazione della portata delle varie voci doganali, senza però essere giuridicamente vincolanti (v., segnatamente, sentenza DFDS, cit., punto 28). Il tenore letterale delle dette note dev'essere conforme alle disposizioni della NC e non può modificarne la portata (v., segnatamente, sentenze 9 febbraio 1999, causa C-280/97, ROSE Elektrotechnik, Racc. pag. I-689, punto 23, e 26 settembre 2000, causa C-42/99, Eru Portuguesa, Racc. pag. I-7691, punto 20).
- 49 Nel caso di specie, la voce 8709 della NC menziona gli «autocarrelli non muniti di un dispositivo di sollevamento, dei tipi utilizzati negli stabilimenti, nei depositi, nei porti o negli aeroporti, per il trasporto di merci su brevi distanze» ed i «carrelli-trattori dei tipi utilizzati nelle stazioni», nonché le loro parti.
- 50 Un tenore letterale del genere contiene una distinzione tra due categorie di veicoli, entrambe definite in funzione, segnatamente, di talune loro caratteristiche fisiche e/o degli impieghi che possono esserne fatti.
- 51 Per quanto riguarda gli «autocarrelli», tale menzione contiene altresì le precisazioni in base alle quali deve trattarsi di veicoli dei tipi utilizzati negli stabilimenti, nei depositi, nei porti o negli aeroporti, che non possono essere muniti di un dispositivo di sollevamento e che servono per il trasporto di merci. Le note esplicative del SA precisano inoltre, a tale riguardo, che tali autocarrelli sono muniti, ad esempio, di una piattaforma o di una cassa su cui sono caricate le merci.
- 52 Sebbene siano utilizzati su siti e depositi industriali, i veicoli di cui trattasi nella causa principale non soddisfano quindi manifestamente le condizioni previste, in quanto, come giustamente sottolineato dal governo olandese, dall'ordinanza di

rinvio risulta che i detti veicoli non possono, di per sé, garantire il trasporto di merci, bensì servono esclusivamente a trainare semirimorchi con l'ausilio di una piattaforma di sollevamento.

- 53 Per quanto riguarda i «carrelli-trattori», si deve anzitutto rammentare che la voce 8701, dedicata ai «trattori», essi stessi definiti alla nota 2 del capitolo 87 come «autoveicoli costruiti essenzialmente per tirare o spingere altre macchine, veicoli o carichi», specifica che la detta posizione copre tutti i trattori così definiti, salvo i carrelli-trattori menzionati alla voce 8709.
- 54 Quanto a quest'ultima posizione, il suo tenore letterale menziona i carrelli-trattori dei tipi utilizzati nelle stazioni. Talune versioni linguistiche come, in particolare, le versioni inglese ed olandese fanno un più specifico riferimento alle banchine delle stazioni ferroviarie.
- 55 Occorre al riguardo rammentare che, secondo la giurisprudenza della Corte, la destinazione del prodotto può costituire un criterio oggettivo di classificazione sempreché sia inerente a detto prodotto, e detta inerenza deve potersi valutare in funzione delle caratteristiche e delle proprietà obiettive dello stesso (v., segnatamente, sentenza 17 marzo 2005, causa C-467/03, Ikegami, Racc. pag. I-2389, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).
- 56 La voce 8709 attribuisce un'importanza determinante al fatto che i veicoli di cui trattasi devono essere del tipo di quelli utilizzati a fini di traino nelle stazioni e in particolare, secondo talune versioni linguistiche, sulle banchine.

- 57 Un criterio siffatto rinvia alle caratteristiche oggettive del carrello, che devono essere tali per cui quest'ultimo è naturalmente idoneo ad un utilizzo nelle stazioni, in particolare sulle banchine, ed è identico o simile ai veicoli effettivamente utilizzati in tali luoghi.
- 58 Da parte loro, le note esplicative del SA confermano che i veicoli menzionati alla voce 8709 sono del tipo di quelli utilizzati per il traino, nelle stazioni, di piccoli rimorchi.
- 59 Nel caso di specie, come constatato dal giudice del rinvio, i veicoli di cui trattasi nella causa principale sono muniti di un motore diesel di potenza pari a kW 132, per 2 500 giri al minuto, e di un cambio automatico a quattro marce ed una retromarcia. Inoltre essi hanno una cabina chiusa, nonché una piattaforma di sollevamento, che può raggiungere un'altezza massima di cm 60, ed hanno una capacità massima di kg 32 000, un raggio di sterzata molto limitato e sono concepiti per garantire lo spostamento di semirimorchi.
- 60 Da tali caratteristiche oggettive risulta che i veicoli di cui trattasi nella causa principale non sono manifestamente né simili a veicoli effettivamente utilizzati a fini di traino nelle stazioni, in particolare sulle banchine, né idonei, per loro natura, ad un tale uso.
- 61 Ne consegue che, come giustamente fatto valere dal governo olandese, e contrariamente alla tesi sostenuta dalla Intermodal e dalla Commissione, veicoli siffatti non possono rientrare nell'ambito di applicazione della voce 8709.

- 62 Si può inoltre osservare che tale conclusione è confermata da altre precisazioni contenute nelle note esplicative del SA. Infatti, queste ultime indicano che le caratteristiche che consentono di distinguere i veicoli menzionati alla voce 8709 dai trattori di cui alla voce 8701 riguardano, in particolare, la velocità massima limitata dei primi, che di regola non supera i 30-35 km/h, il loro raggio di sterzata, approssimativamente pari alla lunghezza del carrello stesso, il fatto che, considerati i loro equipaggiamenti speciali e la loro struttura, essi non possono essere utilizzati per il trasporto delle merci su strada o, ancora, il fatto che sono generalmente più leggeri e meno potenti dei secondi. Tali note precisano altresì che i carrelli menzionati alla voce 8709 non dispongono normalmente di una cabina di guida chiusa, riducendosi perfino lo spazio riservato al conduttore talvolta ad una piattaforma dove lo stesso sta in piedi per guidare il veicolo.
- 63 Ora, è giocoforza constatare che tali caratteristiche menzionate dalle note esplicative del SA mancano nel caso dei veicoli di cui trattasi nella causa principale.
- 64 Considerato quanto precede, si deve risolvere la seconda questione dichiarando che la voce 8709 della NC dev'essere interpretata nel senso che essa non comprende un veicolo equipaggiato di un motore diesel di potenza pari a kW 132, per 2 500 giri al minuto, e di un cambio automatico a quattro marce ed una retromarcia, munito di una cabina chiusa, nonché di una piattaforma di sollevamento che può raggiungere un'altezza massima di cm 60, e ha una capacità massima di kg 32 000, un raggio di sterzata molto limitato ed è concepito per garantire lo spostamento di semirimorchi su terreni ed edifici industriali. Un veicolo siffatto non costituisce infatti né un'autocarrello utilizzato per il trasporto di merci, né un carrello-trattore dei tipi utilizzati nelle stazioni, ai sensi della detta voce.

Sulle spese

⁶⁵ Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute per presentare osservazioni alla Corte, diverse da quelle delle dette parti, non possono dar luogo a rifusione.

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

1) L'art. 234 CE deve essere interpretato nel senso che, qualora, nell'ambito di una controversia relativa alla classificazione tariffaria di una determinata merce pendente dinanzi ad un giudice nazionale, venga prodotta un'informazione tariffaria vincolante relativa ad una merce analoga e rilasciata ad un terzo rispetto alla detta controversia dalle autorità doganali di un altro Stato membro, e il detto giudice ritenga erronea la classificazione tariffaria operata con tale informazione, queste due circostanze:

- **non possono avere la conseguenza, qualora si tratti di un giudice le cui decisioni possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno, di obbligare quest'ultimo a sottoporre questioni d'interpretazione alla Corte;**

- non possono, di per sé, avere la conseguenza automatica, qualora si tratti di un giudice le cui decisioni non possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno, di obbligare quest'ultimo a sottoporre questioni d'interpretazione alla Corte.

Il giudice le cui decisioni non possono essere oggetto di un ricorso giurisdizionale di diritto interno è tuttavia tenuto, qualora una questione di diritto comunitario si ponga dinanzi ad esso, ad adempiere il suo obbligo di rinvio, salvo che non abbia constatato che la questione non è pertinente, o che la disposizione comunitaria di cui è causa ha già costituito oggetto di interpretazione da parte della Corte, ovvero che la corretta applicazione del diritto comunitario si impone con tale evidenza da non lasciar adito a ragionevoli dubbi; la configurabilità di tale eventualità va valutata in funzione delle caratteristiche proprie del diritto comunitario, delle particolari difficoltà che la sua interpretazione presenta e del rischio di divergenze di giurisprudenza all'interno della Comunità. A tal riguardo, l'esistenza dell'informazione tariffaria vincolante sopra menzionata, in particolare, deve indurre il detto giudice ad essere particolarmente attento nella sua valutazione relativa ad un'eventuale assenza di ragionevole dubbio in merito alla corretta applicazione della nomenclatura combinata, riportata all'allegato I del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1987, n. 2658, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, come modificato dal regolamento (CE) della Commissione 26 ottobre 1998, n. 2261, tenendo conto, segnatamente, dei tre elementi di valutazione sopra menzionati.

- 2) La voce 8709 della nomenclatura combinata dev'essere interpretata nel senso che essa non comprende un veicolo equipaggiato di un motore diesel di potenza pari a kW 132, per 2 500 giri al minuto, e di un cambio automatico a quattro marce ed una retromarcia, munito di una cabina

chiusa, nonché di una piattaforma di sollevamento, che può raggiungere un'altezza massima di cm 60, ed ha una capacità massima di kg 32 000, un raggio di sterzata molto limitato ed è concepito per garantire lo spostamento di semirimorchi su terreni ed edifici industriali. Un veicolo siffatto non costituisce infatti né un'autocarrello utilizzato per il trasporto di merci, né un carrello-trattore dei tipi utilizzati nelle stazioni, ai sensi della detta voce.

Firme