

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

27 aprile 2006*

Nel procedimento C-15/05,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Gerechtshof te Amsterdam (Paesi Bassi), con ordinanza 28 dicembre 2004, pervenuta in cancelleria il 19 gennaio 2005, nella causa tra

Kawasaki Motors Europe NV

e

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dal sig. J. Makarczyk, presidente di sezione, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta e dal sig. P. Kūris (relatore), giudici,

* Lingua processuale: l'olandese.

avvocato generale: sig. P. Léger

cancelliere: sig. R. Grass

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Kawasaki Motors Europe NV, dai sigg. J.A.H. Hollebeek, adviseur, e K. Winters, advocaat;
- per il governo olandese, dalle sig.re H. Sevenster e C. Wissels, in qualità di agenti;
- per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra J. Hottiaux e dal sig. F. Tuytschaever, 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, da un lato, sulla validità del punto 5 della tabella contenuta nell'allegato del regolamento (CE) della Commissione 23 novembre 1998, n. 2518, relativo alla classificazione di talune merci nella

nomenclatura combinata (GU L 315), e, dall'altro, sull'interpretazione delle sottovoci della tariffa doganale comune (in prosieguito: la «TDC») che in caso di invalidità dovrebbero essere prese in considerazione per le merci menzionate in tale punto.

- 2 Tale questione è stata sollevata nell'ambito di una controversia che vede opposti la Kawasaki Motors Europe NV (in prosieguito: la «Kawasaki») all'inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam (in prosieguito: l'«inspecteur») riguardo alla classificazione dei veicoli nuovi fuoristrada Kawasaki All Terrain Vehicles (in prosieguito: gli «ATV»).

Contesto normativo

Il diritto internazionale

- 3 Con decisione del Consiglio 7 aprile 1987, 87/369/CEE, relativa alla conclusione della convenzione internazionale sul sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci e del relativo protocollo di emendamento (GU L 198, pag. 1), è stata approvata, in nome della Comunità, la detta convenzione firmata a Bruxelles il 14 giugno 1983, come modificata dal protocollo d'emendamento di tale convenzione del 24 giugno 1986 (in prosieguito: «convenzione sul SA»).
- 4 Ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), della detta convenzione, ciascuna parte contraente si impegna a far sì che le sue nomenclature tariffarie e statistiche siano conformi al detto sistema armonizzato (in prosieguito: il «SA») e, a tal fine, ad utilizzare tutte le

voci e le sottovoci di quest'ultimo, senza aggiunte o modifiche, nonché i relativi codici numerici e a seguire l'ordine di numerazione del detto sistema. Tale disposizione prevede anche l'obbligo per ciascuna parte contraente di applicare le regole generali per l'interpretazione del detto sistema, nonché tutte le note di sezioni, di capitoli e di sottovoci di quest'ultimo e di non modificarne la portata.

- 5 L'art. 7, n. 1, lett. b), della convenzione sul SA dispone, in sostanza, che il comitato del sistema armonizzato (in prosieguo: il «comitato») è incaricato, tenuto conto delle disposizioni dell'art. 8 della convenzione, in particolare, di prendere decisioni riguardanti le note esplicative, i pareri di classificazione e gli altri pareri per l'interpretazione del SA.
- 6 L'art. 8, n. 2, della convenzione sul SA enuncia sostanzialmente che tali note esplicative, tali pareri di classificazione e i detti altri pareri referentisi all'interpretazione del SA e le raccomandazioni dirette a garantire l'interpretazione e l'applicazione uniforme del SA che sono stati redatti nel corso di una sessione del Comitato sono considerati approvati dal Consiglio di cooperazione doganale, creato dalla convenzione internazionale fatta a Bruxelles il 15 dicembre 1950, che istituisce un Consiglio di cooperazione doganale, divenuto Organizzazione mondiale delle dogane (in prosieguo: l'«OMD»), se, prima della fine del secondo mese successivo a quello nel corso del quale è stata chiusa tale sessione, nessuna parte contraente della detta convenzione abbia notificato al segretario generale dell'OMD una richiesta di sottoporre la questione a quest'ultima organizzazione.
- 7 L'OMD approva le decisioni adottate dal comitato nei termini stabiliti all'art. 8, n. 3, della convenzione sul SA.
- 8 La nomenclatura riportata all'allegato di quest'ultima contiene una sezione XVII, intitolata «Materiale da trasporto», comprendente un capitolo 87, intitolato a sua

volta «Vetture automobili, trattori, velocipedi, motocicli ed altri veicoli terrestri, loro parti ed accessori». In tale capitolo compaiono, in particolare, le voci 87.01, «Trattori (esclusi i carrelli-trattori della voce 87.09)» e 87.03, «Autoveicoli da turismo ed altri autoveicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone (diversi da quelli della voce 87.02), compresi gli autoveicoli del tipo "break" e le auto da corsa».

- 9 La nota 2 del detto capitolo 87, relativa alla voce 87.01, è formulata nei seguenti termini:

«On entend par *tracteurs*, au sens du présent Chapitre, les véhicules moteurs essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges, même s'ils comportent certains aménagements accessoires permettant le transport, en corrélation avec leur usage principal, d'outils, de semences, d'engrais, etc.

Les engins et organes de travail conçus pour équiper les tracteurs du n° 87.01 en tant que matériel interchangeable suivent leur régime propre, même s'ils sont présentés avec le tracteur, qu'ils soient montés ou non sur celui-ci».

[Ai sensi di questo capitolo per «trattori» si intendono 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.

Le macchine e gli organi di lavoro costruiti per attrezzare i trattori della voce n. 87.01 come pure i materiali intercambiabili seguono il regime loro proprio, anche se sono presentati col trattore, siano essi montati o no su questo].

- 10 La nota esplicativa dell'OMD alla voce 87.03 enuncia quanto segue:

«À l'exception des véhicules automobiles pour le transport des personnes visés sous le n° 87.02, la présente position comprend les voitures automobiles de tous types, y compris les véhicules automobiles amphibies pour le transport des personnes, quel que soit le moteur qui les actionne (moteur à piston à allumage par étincelles ou par compression, électrique, turbine à gaz, etc.).

(...)

Relèvent notamment de la présente position:

(...)

- 6) Les véhicules à quatre roues, à châssis tubulaire, munis d'un système de direction du type automobile, par exemple reposant sur le principe Ackerman.

(...)

[Esclusi gli autoveicoli per il trasporto di persone previsti nella voce n. 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 pistone, con accensione a scintilla o per compressione, elettrico, turbina a gas ecc.).

(...)

Appartengono segnatamente a questa voce:

(...)

- 6) I veicoli a quattro ruote, con telaio tubolare, muniti di un meccanismo di direzione di tipo automobilistico che si basa, ad esempio, sul principio di Ackerman.

(...)].

- 11 *La Raccolta dei pareri di classificazione del sistema armonizzato* (in prosieguo: la «raccolta del SA»), pubblicata dall'OMD, contiene l'elenco numerico dei pareri di classificazione adottati da tale organizzazione, redatto secondo l'ordine delle voci e sottovoci del SA. In tale raccolta compare il seguente parere di classificazione, risultante dalla decisione adottata dal Comitato in occasione della sua 23^a sessione, tenutasi nel maggio 1999:

«8703.21 2. Véhicule tout terrain à quatre roues motrices et à châssis tubulaire, muni d'une selle du type motorcycle, d'un guidon pour le diriger et de pneumatiques à basse pression. La direction peut braquer les deux roues avant comme dans un véhicule automobile traditionnel (principe d'Ackerman). Le véhicule est doté d'une boîte à cinq vitesses à double gamme de rapports avec une marche arrière, ainsi que de freins à tambour double à l'avant et de freins à tambour unique à

l'arrière. Il est propulsé par un moteur monocylindrique à quatre temps d'une cylindrée de 386 cm³, la transmission étant assurée vers l'avant et l'arrière par des arbres. Il est équipé d'un porte-bagages conçu pour le transport des marchandises (la capacité totale de chargement est de 120 kg, à l'exclusion du chauffeur) et d'une barre d'attelage. Sa capacité de traction est de 410 kg, le véhicule ayant un poids de 273 kg».

[Veicolo fuoristrada a quattro ruote motrici con telaio tubolare, equipaggiato con sellino di tipo motociclistico, manubrio per la direzione e pneumatici a bassa pressione. La direzione è effettuata sterzando le due ruote anteriori come in un'automobile (principio di Ackerman). Il veicolo è dotato di trasmissione a cinque velocità dual range e retromarcia, doppio freno anteriore a tamburo e singolo freno posteriore a tamburo. È dotato di motore a quattro tempi monocilindrico con una cilindrata di 386 cc, la trasmissione alle ruote anteriori e posteriori avviene mediante alberi. Dispone di bagagliai per il trasporto di oggetti (portata complessiva di 120 kg, escluso il conducente) e di una barra d'aggancio. Il veicolo ha una capacità di traino di 410 kg, mentre il suo stesso peso è di 273 kg].

Il diritto comunitario

- 12 Il 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), ha instaurato, tanto per le esigenze della TDC, quanto per le statistiche del commercio esterno della Comunità europea, una nomenclatura delle merci denominata «nomenclatura combinata» (in prosieguo: la «NC»), che si basa sul SA. Ciascuna sottovoce della NC è abbinata ad un codice numerico le cui prime sei cifre corrispondono ai codici attribuiti alle voci e sottovoci del SA, cui sono aggiunte due cifre che costituiscono suddivisioni proprie alla detta nomenclatura.
- 13 La versione della NC vigente all'epoca dei fatti della causa principale è quella contenuta nell'allegato I del detto regolamento come modificata dal regolamento (CE) della Commissione 13 ottobre 2000, n. 2388 (GU L 264, pag. 1, e, rettifica, GU 2000, L 276, pag. 92). Nella seconda parte di tale allegato compare, alla sezione XVII, intitolata «Materiale da trasporto», il capitolo 87, a sua volta intitolato «Vetture automobili, trattori, velocipedi, motocicli ed altri veicoli terrestri, loro parti ed accessori».

14 Tale capitolo contiene le seguenti voci e sottovoci:

«8701 Trattori (esclusi i carrelli-trattori della voce 8709)

(...)

8701 90 — altri

— — trattori agricoli e trattori forestali (esclusi i motocoltivatori), a ruote:

— — — nuovi, di potenza del motore:

8701 90 11 — — — — inferiore o uguale a 18 kW

8701 90 20 — — — — superiore a 18 kW ed inferiore o uguale a 37 kW

(...)

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

(...».

15 Il regolamento n. 2658/87 abilita la Commissione delle Comunità europee a chiarire il contenuto di una voce tariffaria. L'art. 9, n. 1, del detto regolamento così dispone:

«Le misure relative alle seguenti materie sono adottate in base alla procedura prevista all'articolo 10:

a) applicazione della nomenclatura combinata e della [tariffa integrata delle Comunità europee], con particolare riguardo:

— alla classifica delle merci nelle nomenclature di cui all'articolo 8,

— alle note esplicative;

- b) modifiche della nomenclatura combinata per tener conto dell'evoluzione dei bisogni in materia di statistiche o di politica commerciale;

(...)

- d) modifiche della nomenclatura combinata e adeguamenti dei dazi conformemente alle decisioni adottate dal Consiglio o dalla Commissione;

- e) modifiche della nomenclatura combinata intese ad adeguarla all'evoluzione tecnologica o commerciale o ad armonizzare ed esplicitare i testi;

(...))»

¹⁶ Il detto art. 9 costituisce il fondamento del regolamento n. 2518/98. In conformità del punto 5 della tabella che compare nell'allegato di tale regolamento vanno classificate alla voce NC 8703 21 10 le merci corrispondenti alla seguente descrizione:

«Veicoli nuovi (fuoristrada) a quattro ruote, con motore a quattro tempi ad un solo cilindro di 395 cm³ di cilindrata, con accensione elettrica, dotati di un cambio a cinque marce e di retromarcia, di freni idraulici anteriori a doppio circuito. Il veicolo dispone di un unico sedile per il guidatore e gli organi di comando sono montati sul manubrio. Il meccanismo di direzione si basa sul principio di Ackerman.

Questi veicoli sono equipaggiati di portabagagli e di un dispositivo di attacco ed offrono la possibilità di trainare dei carichi di 880 kg (frenati).

Essi sono equipaggiati di un contatore di ore di utilizzazione, di un sistema di raffreddamento ad olio e di un differenziale.

Le dimensioni sono (lunghezza, larghezza, altezza) di 1 944 mm, 1 156 mm e 1 080 mm, ed il peso a vuoto è di 249 kg».

17 La motivazione del detto punto 5 è formulata in questi termini:

«La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata [enunciate al titolo I della prima parte dell'allegato I del regolamento n. 2658/87], nonché dal testo dei codici NC 8703, 8703 21 e 8703 21 10.

I veicoli che sono adatti nello stesso tempo sia al trasporto di persone su terreni difficili (utilizzati, per esempio, durante il tempo libero) sia per tirare o spingere altre macchine, veicoli o carichi, non soddisfano le condizioni della nota 2 del capitolo 87, in quanto non sono costruiti essenzialmente per tirare o spingere altre macchine, veicoli o carichi».

La controversia principale e le questioni pregiudiziali

- 18 Nel corso dell'anno 1992, la Kawasaki ha proposto ricorso contro la decisione con la quale la dogana olandese aveva corretto la voce tariffaria indicata per gli ATV dei tipi KLF 300-B5, KLF 300-C3 e KLF 400-B1, menzionando la voce 8703 21 10 propria ai veicoli destinati al trasporto di persone.
- 19 Con la sua decisione in data 10 marzo 1995, n. 13 013 (UTC 1995/39), la commissione tariffaria di cui trattasi ha deciso che tali veicoli dovevano essere classificati alla voce doganale 8701 90 11, riguardante «altri» trattori con motore di potenza inferiore o uguale a 18 kW.
- 20 Il 28 aprile 1995 la dogana olandese ha rilasciato all'interessata per gli ATV di cui trattasi informazioni tariffarie vincolanti (in prosieguo: le «ITV») conformi alla detta decisione.
- 21 Il 21 maggio 2001 l'inspecteur ha comunicato all'interessata che tali informazioni tariffarie, che erano valide per sei anni, erano scadute a partire dal 28 aprile 2001.
- 22 Il 20 giugno 2001 la Kawasaki ha presentato all'inspecteur otto moduli di richiesta di ITV per otto tipi di ATV, menzionando una classificazione auspicata alle voci tariffarie 8701 90 11 o 8701 90 20 a seconda che la potenza sviluppata dai motori in dotazione ai veicoli di cui trattasi fosse rispettivamente inferiore o uguale a 18 kW, oppure superiore a tale potenza.

- 23 Il 21 agosto 2001 l'inspecteur ha rilasciato otto ITV, che classificavano tutti gli ATV alla sottovoce NC 8703 21 10, riguardante gli autoveicoli da turismo ed altri autoveicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone la cui cilindrata non supera i 1000 cm³.
- 24 Il 14 marzo 2002 la Kawasaki ha presentato ricorso dinanzi al Gerechtshof te Amsterdam contro la decisione dell'inspecteur che respingeva il reclamo di cui erano state in precedenza oggetto le ITV.
- 25 Nell'ambito del procedimento così avviato, l'inspecteur ha inteso segnatamente giustificare la classificazione adottata nelle ITV di cui trattasi nella causa principale facendo riferimento al punto 5 dell'allegato del regolamento n. 2518/98.
- 26 In proposito risulta dalla decisione di rinvio che gli ATV sono muniti di trasmissione per giunto cardanico. Taluni modelli dispongono di quattro ruote motrici (in prosieguo: i «4x4»). Gli ATV dei modelli KLF 220 e KLF 300 dispongono di un cambio automatico a cinque marce e di retromarcia. I veicoli del modello KLF 300 4x4 dispongono inoltre di marce ridotte.
- 27 I veicoli dei modelli KVF 400, KVF 400 4x4 e KVF 650 4x4 sono dotati del cosiddetto «sistema di trasmissione a variazione continua» e marce ridotte. Tutti questi tipi di ATV dispongono del pari di un cambio automatico e di retromarcia.

- 28 Tutti i veicoli sono dotati di un sistema di frenatura sulle ruote anteriori e posteriori. I veicoli del modello KLF 220 presentano freni a tamburo sulle quattro ruote. I veicoli dei modelli KLF 300, KLF 300 4x4, KVF 300, KVF 300 4x4, KVF 400 e KVF 400 4x4 presentano freni a disco sulle ruote anteriori e freni a tamburo sulle ruote posteriori; i veicoli del modello KVF 650 4x4 dispongono di freni a disco sulle ruote anteriori e del cosiddetto sistema di frenatura «a bagno d'olio» sulle ruote posteriori.
- 29 Tutti i veicoli si guidano mediante manubrio dotato di due manopole nelle quali sono integrati gli organi di comando. La velocità massima è di 70 km/h.
- 30 Il motore dei detti veicoli è studiato appositamente per essere usato su terreni difficili, potendo fornire a basso regime sufficiente capacità di traino per gli attrezzi attaccati. La capacità di traino degli ATV ammonta, rispettivamente, a 740 kg per il modello KLF 220, a 916 kg per il modello KLF 300 e a più di 1 000 kg per tutti gli altri modelli.
- 31 Gli pneumatici di cui sono equipaggiati i veicoli presentano un profilo scolpito adatto espressamente per l'uso su terreni non asfaltati. Tutti i veicoli di cui trattasi sono dotati di sospensioni anteriori e posteriori. Essi dispongono di un unico sedile per il conducente, consistente in un sellino analogo ai sellini presenti sui motoveicoli. I veicoli sono inoltre tutti equipaggiati di serie con portabagagli e con dispositivi per l'aggancio sull'asse posteriore. La portata massima di carico varia tra i 20 kg e i 40 kg per il portabagagli anteriore e tra i 30 kg e i 70 kg per il portabagagli posteriore.
- 32 Secondo la Kawasaki le caratteristiche tecniche degli ATV e il loro impiego abbinato ad apparecchiature quali rimorchi o falciatrici li distinguono dagli Sport Utility Vehicles (Sports Quads), che fanno parte di un altro ramo industriale. Gli ATV costituirebbero in realtà un'alternativa di qualità e a prezzo più contenuto rispetto ai trattori usuali.

33 Di conseguenza, il Gerechtshof te Amsterdam ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se il regolamento [n. 2518/98] sia valido nella parte in cui i veicoli a quattro ruote fuoristrada nuovi, descritti al punto 5 dell'allegato, sono classificati come veicoli costruiti per il trasporto di persone ai sensi della voce 8703 21 della TDC.

- 2) Qualora tale regolamento non fosse valido, se la TDC possa essere interpretata nel senso che le merci controverse possono essere classificate in una delle sottovoci della voce 8701 90 della TDC».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

34 Con la prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se nel classificare alla voce doganale 8703 il veicolo fuoristrada, di cui riporta la descrizione, che è equiparabile a quella dei veicoli di cui trattasi nella causa principale, il regolamento n. 2518/98 non abbia irregolarmente esteso la portata della detta voce.

35 In via preliminare, occorre ricordare che il Consiglio ha attribuito alla Commissione, la quale agisce di concerto con gli esperti doganali degli Stati membri, un ampio potere discrezionale quanto alla precisazione del contenuto delle voci doganali di cui

tener conto per la classificazione di una determinata merce. Tuttavia, il potere della Commissione di adottare misure di cui all'art. 9, n. 1, lett. a), b), d) ed e), del regolamento n. 2658/87 non autorizza la medesima a modificare il contenuto delle voci doganali, stabilite in base al SA istituito dalla convenzione, di cui la Comunità si è impegnata a non modificare la portata in forza dell'art. 3 della convenzione medesima (v. sentenza 14 dicembre 1995, causa C-267/94, Francia/Commissione, Racc. pag. I-4845, punti 19 e 20; 28 marzo 2000, causa C-309/98, Holz Geenen, Racc. pag. I-1975, punto 13, e 7 luglio 2005, cause riunite C-304/04 e C-305/04, Jacob Meijer e Eagle International Freight, Racc. pag. I-6251, punto 22).

³⁶ Inoltre, pur non essendo giuridicamente vincolanti, nell'ambito della classificazione di tale prodotto nella NC, i pareri dell'OMD che classificano una merce nel SA costituiscono indici che contribuiscono in maniera rilevante ad interpretare la portata delle diverse voci della NC (v., in tal senso, ordinanza 19 gennaio 2005, causa C-206/03, SmithKline Beecham, Racc. pag. I-415, punto 26).

³⁷ Del pari, 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 16 settembre 2004, causa C-396/02, DFDS, Racc. pag. I-8439, punto 28). Il tenore letterale delle dette note deve quindi 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; 26 settembre 2000, causa C-42/99, Eru Portuguesa, Racc. pag. I-7691, punto 20, e 15 settembre 2005, causa C-495/03, Intermodal Transports, Racc. pag. I-8151, punto 48).

³⁸ È infine costante giurisprudenza che, al fine di 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 della sezione o del capitolo (v., segnatamente, citate sentenze DFDS, punto 27, e Intermodal Transports, punto 47).

- 39 Nella fattispecie si deve constatare che i termini in cui sono formulate le voci e le sottovoci riguardanti tanto i trattori corrispondenti alla voce 8701 quanto i veicoli rientranti nella voce 8703 sono identici nel SA e nella NC.
- 40 Alla luce di quanto precede, la classificazione di un veicolo alla voce 8701 ovvero alla voce 8703 dipende dalla sua destinazione quale risulta dalle sue caratteristiche e proprietà oggettive.
- 41 Per determinare tale destinazione si devono interpretare le voci tariffarie sopra citate prendendo in considerazione le note esplicative ad esse referentisi.
- 42 Va in proposito rilevato che la nota 2 del capitolo 87, relativa alla voce NC 8701, che è identica alla nota 2 dello stesso capitolo del SA, definisce i trattori come gli autoveicoli costruiti essenzialmente per tirare o spingere altre macchine, veicoli o carichi.
- 43 Con riferimento alla posizione 87.03, la nota esplicativa del SA enuncia, in sostanza, che i veicoli compresi nella detta voce sono le automobili di tutti tipi, incluse le automobili anfibe per il trasporto di persone, indipendentemente dal motore che le aziona, che presentano anche talune caratteristiche tecniche quali ad esempio un sistema direzionale di tipo automobilistico basato sul principio di Ackerman.
- 44 Con riguardo alla determinazione della destinazione dei veicoli descritti al punto 5 dell'allegato al regolamento n. 2518/98 per la loro classificazione in una delle voci sopra menzionate, si deve rilevare che, nel corso della 22^a sessione tenutasi nell'agosto 1998, il Comitato è stato invitato ad emettere un parere sulla

classificazione di un veicolo fuoristrada a quattro ruote che presenta caratteristiche analoghe ai veicoli fuoristrada dello stesso tipo di quelli controversi nella causa principale, ma con potenza inferiore a questi ultimi, a seguito delle divergenze interpretative sorte tra le Parti contraenti della convenzione sul SA riguardo alla classificazione del detto veicolo in una delle voci 87.01 oppure 87.03.

45 Il parere di classificazione emanato dal comitato, che è stato pubblicato nella raccolta del SA nel 1999, ha optato per la sottovoce 8703 21, in quanto le caratteristiche tecniche del veicolo di cui trattasi sono tali da renderlo inidoneo a tirare o spingere carichi pari ad almeno due volte il proprio peso.

46 Si può pertanto dedurre che siffatta capacità di traino di un veicolo costituisca la proprietà oggettiva che consente di determinare se esso sia costruito essenzialmente per il traino o la spinta di altre macchine, veicoli o carichi o invece per il trasporto di persone.

47 Nella fattispecie, si deve constatare che le caratteristiche tecniche degli ATV sono analoghe a quelle del veicolo descritto nel parere di classificazione sopra menzionato. Tali ATV sono, infatti, costituiti da un telaio tubolare provvisto di quattro ruote, dispongono di un sedile per il conducente, sono muniti di un manubrio che consente di sterzare le ruote direzionali secondo il principio di Ackermann, nonché di un cambio a cinque marce avanti e sono inoltre equipaggiati di portabagagli.

48 Orbene, va rilevato, da un lato, che il punto 5 dell'allegato al regolamento n. 2518/98 descrive veicoli che possiedono caratteristiche tecniche analoghe a quelle menzionate nel punto precedente.

- 49 D'altro lato, il detto punto 5 indica una capacità di traino di carichi frenati del peso di 880 kg per veicoli con peso a vuoto pari a 249 kg, facendo così apparire che questi ultimi sono stati costruiti per il traino o la spinta di macchine, veicoli o carichi di un peso tre volte e mezzo superiore al loro stesso peso.
- 50 Pertanto, classificando nella voce 8703 un veicolo atto a trainare o a spingere carichi di peso uguale o superiore al doppio del proprio peso, la Commissione ha ristretto la portata della voce 8701 e ha superato, quindi, i limiti del proprio potere discrezionale. Di conseguenza, il punto 5 della tabella contenuta all'allegato del regolamento n. 2518/98 deve essere dichiarato invalido.
- 51 La prima questione va quindi risolta dichiarando che il punto 5 della tabella contenuta all'allegato del regolamento n. 2518/98, menzionando per i veicoli descritti nella sottovoce 8703 21 10 della NC una capacità di traino di carichi di peso almeno tre volte superiore al loro stesso peso, diversa da quella contenuta nel parere di classificazione, e estendendo così la portata della voce riguardante i veicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone, è invalido.

Sulla seconda questione

- 52 Con la seconda questione il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se in caso di invalidità del regolamento n. 2518/98 nella parte riguardante la classificazione dei veicoli descritti al punto 5 del suo allegato, gli ATV possano essere classificati in una delle sottovoci NC della voce 8701 riguardante i trattori.
- 53 Dalla regola generale per l'interpretazione della NC n. 1 risulta che la classificazione delle merci è determinata in base ai termini in cui sono formulate le voci e le note di sezione o di capitolo nonché, laddove non siano contrarie ai termini delle dette voci

e note, in base alle altre regole generali di interpretazione. Per quanto riguarda la classificazione delle merci nelle sottovoci di una stessa posizione, la regola generale n. 6 precisa, da un lato, che solo le sottovoci dello stesso livello possono essere comparate e, dall'altro, che sono applicabili anche, salvo disposizioni contrarie, le note di sezione e di capitolo.

- 54 È costante giurisprudenza che la destinazione del prodotto può costituire un criterio oggettivo di classificazione sempreché sia inerente al 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).
- 55 Per quanto riguarda gli ATV, le caratteristiche e le proprietà oggettive di tali veicoli appaiono corrispondenti ai termini della nota 2 del capitolo 87 della NC, in quanto essi sono stati costruiti essenzialmente per il traino o la spinta di altri motori, veicoli o carichi. L'applicazione della regola generale per l'interpretazione della NC n. 1 porta pertanto a classificare i detti ATV nella voce 8701.
- 56 In applicazione della regola generale per l'interpretazione della NC n. 6, si deve operare una classificazione nelle sottovoci della voce 8701 alla luce delle caratteristiche tecniche dei diversi modelli di veicoli di cui trattasi.
- 57 In proposito, la sottovoce 8701 90 della NC, intitolata «altri», comprende segnatamente la sottovoce 8701 90 11, relativa ai veicoli il cui motore ha una potenza inferiore o uguale a 18 kW, e la sottovoce 8701 90 20, relativa ai veicoli il cui motore ha potenza superiore ai 18 kW ma inferiore o uguale ai 37 kW.

- 58 Tenuto conto delle caratteristiche tecniche dei diversi modelli di ATV di cui alla causa principale, è compito del giudice del rinvio procedere alla loro classificazione nella sottovoce 8701 90 della NC, e, più precisamente, nelle sottovoci 8701 90 11 e 8701 90 20 a seconda della potenza dei motori di cui sono dotati.
- 59 La seconda questione posta dal giudice del rinvio va risolta dichiarando che i veicoli nuovi fuoristrada a quattro ruote che dispongono di un solo sedile, sono muniti di un sistema direzionale di tipo Ackerman azionato mediante manubrio e dotati di un dispositivo di aggancio, e le cui caratteristiche tecniche consentono loro la spinta di pesi almeno due volte superiori al loro stesso peso devono essere classificati nella sottovoce 8701 90 della NC. Spetta a tale giudice procedere alla classificazione dei detti veicoli nelle sottovoci corrispondenti alla potenza del loro motore.

Sulle spese

- 60 Nei confronti delle parti della causa principale il presente procedimento 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 (Quinta Sezione) dichiara:

- 1) Il punto 5 della tabella contenuta nell'allegato del regolamento (CE) della Commissione 23 novembre 1998, n. 2518, relativo alla classificazione di**

talune merci nella nomenclatura combinata, menzionando per i veicoli descritti nella sottovoce 8703 21 10 della nomenclatura combinata una capacità di traino di carichi di peso almeno tre volte superiore al loro stesso peso, diversa da quella contenuta nel parere di classificazione del comitato del sistema armonizzato 1999, e estendendo così la portata della voce riguardante i veicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone, è invalido.

- 2) I veicoli nuovi fuoristrada a quattro ruote che dispongono di un solo sedile, muniti di un sistema direzionale di tipo Ackerman azionato mediante manubrio, dotati di un dispositivo di aggancio e le cui caratteristiche tecniche consentono loro la spinta di pesi almeno due volte superiori al loro stesso peso, devono essere classificati nella sottovoce 8701 90 della detta nomenclatura. Spetta al Gerechtshof te Amsterdam procedere alla classificazione dei detti veicoli nelle sottovoci corrispondenti alla potenza del loro motore.**

Firme