

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

11 gennaio 2007^{*}

Nel procedimento C-400/05,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale, proposta alla Corte ai sensi dell'art. 234 CE, dalla Hoge Raad der Nederlanden (Paesi Bassi) con decisione 11 novembre 2005, pervenuta in cancelleria il 16 novembre 2005, nella causa

B.A.S. Trucks BV

contro

Staatssecretaris van Financiën,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dal sig. R. Schintgen, presidente di sezione, dai sigg. A. Borg Barthet (relatore) e E. Levits, giudici,

^{*} Lingua processuale: l'olandese.

avvocato generale: sig. J. Mazák

cancelliere: sig. R. Grass

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 16 novembre 2006,

considerate le osservazioni presentate:

- per la B.A.S. Trucks BV, dai sigg. H. de Bie e M. Ouwehand, advocaten;
- per il governo olandese, dalle sig.re H.G. Sevenster e C. ten Dam, nonché dal sig. P. van Ginneken, in qualità di agenti;
- per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra J. Hottiaux, in qualità di agente, assistita dal sig. F. Tuytschaever, advocaat,

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 sull'interpretazione della sottovoce 8704 10 della nomenclatura combinata, figurante 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 B.A.S Trucks BV (in prosieguo: la «BAS Trucks»), e l'Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam (ufficio doganale di Rotterdam) riguardo alla classificazione doganale di due autoveicoli, denominati «Dumptrucks», nella sottovoce 8704 10 della NC come autocarri a cassone ribaltabile costruiti per essere utilizzati fuori dalla rete stradale.

Contesto normativo

Diritto internazionale

- 3 La convenzione internazionale che ha instaurato il sistema armonizzato di designazione e codificazione delle merci (in prosieguo: il «SA»), stipulata a Bruxelles il 14 giugno 1983, ed il suo protocollo di modifica del 24 giugno 1986 (in prosieguo: la «convenzione sul SA»), sono stati approvati a nome della Comunità con la decisione del Consiglio 7 aprile 1987, 87/369/CEE (GU L 198, pag. 1).
- 4 Ai sensi dell'art. 3, n. 1, della detta convenzione, ciascuna parte contraente si impegna a far sì che le sue nomenclature tariffarie e statistiche siano conformi al SA, a 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. Ciascuna parte contraente si impegna altresì ad applicare le regole generali per l'interpretazione del SA, nonché tutte le sue note di sezione, di capitolo e di sottovoce, e a non modificarne la portata.

- 5 Il Consiglio di cooperazione doganale, divenuto Organizzazione mondiale delle dogane, istituito dalla convenzione internazionale recante la creazione del detto Consiglio, stipulata a Bruxelles il 15 dicembre 1950, approva, alle condizioni fissate all'art. 8 della convenzione sul SA, le note esplicative del SA adottate dal comitato del SA, previsto all'art. 6 della detta convenzione.
- 6 La nota esplicativa del SA relativa alla voce 8704 del SA dispone quanto segue:

«Questo gruppo comprende (...) particolarmente:

- 1) i tombarelli a motore [autocarri a cassone ribaltabile] [che] sono veicoli di costruzione robusta con cassone ribaltabile o col fondo apribile, costruiti per il trasporto di sterro o di materiali diversi [...]. Tali congegni, con telaio rigido o articolato, attrezzati generalmente con un treno di ruote del tipo agrario, possono circolare su terreni mobili (...).

(...)».

7 Riguardo alla sottovoce 8704 10, la nota esplicativa del SA prevede quanto segue:

«Gli autocarri a cassone ribaltabile di questa sottovoce si distinguono generalmente dagli altri veicoli destinati al trasporto delle merci (in particolare, gli autocarri a benna) perché presentano le caratteristiche seguenti:

- (...);
- assenza di sospensione per gli assali;
- un dispositivo di frenaggio rinforzato;
- una velocità massima ed un raggio di azione limitati;
- pneumatici speciali per terreni mobili;
- (...)

Occorre tuttavia notare che taluni autocarri della specie sono costruiti specialmente per essere utilizzati nelle miniere o nelle gallerie, quali, per esempio, quelli aventi un cassone a fondo apribile (...)».

Diritto comunitario

- 8 La nomenclatura combinata, introdotta dal regolamento n. 2658/87 tanto ai fini della tariffa doganale comune quanto ai fini delle statistiche del commercio estero della Comunità, è basata sul SA, di cui riprende le voci e le sottovoci a sei cifre. Solo la settima e l'ottava cifra rappresentano suddivisioni proprie alla detta nomenclatura.
- 9 La versione della nomenclatura combinata applicabile all'epoca dei fatti di cui alla causa principale è riportata all'allegato I del regolamento n. 2261/98. La seconda parte di tale allegato comprende la sezione XVII, intitolata «Materiale da trasporto». Tale sezione contiene, tra gli altri, il capitolo 87, rubricato «Vetture automobili, trattori, velocipedi, motocicli ed altri veicoli terrestri, loro parti ed accessori». In tale capitolo figura la voce 8704, che contiene, in particolare, le seguenti sottovoci:

«8704 Autoveicoli per il trasporto di merci:

8704 10 — Autocarri a cassone ribaltabile detti «dumpers» costruiti per essere utilizzati fuori dalla rete stradale:

— — azionati da motore a pistoncini con accensione per compressione (diesel o semi-diesel) o con accensione a scintilla:

8704 10 11 — — — azionati da motore a pistone con accensione per compressione (diesel o semi-diesel) di cilindrata superiore a 2500 cm³ o con accensione a scintilla di cilindrata superiore a 2800 cm³.

(...)

— altri, azionati da motore a pistone con accensione per compressione (diesel o semi-diesel):

(...)

8704 23 — — di peso a pieno carico superiore a 20 t:

(...)

— — — altri:

(...)

8704 23 99 — — — — usati».

¹⁰ Tutte le sezioni e, all'interno di ogni sezione, tutti i capitoli della NC sono preceduti da alcune note, ossia note di sezione o di capitolo.

¹¹ La sezione XVII non contiene note rilevanti nell'ambito del procedimento in esame.

- 12 Tuttavia, la Commissione delle Comunità europee ha pubblicato le note esplicative della nomenclatura combinata, in conformità all'art. 10, n. 1, del regolamento n. 2658/87 (GU 1998, C 287, pag. 1). Nella loro versione applicabile all'epoca dei fatti di cui alla causa principale, le dette note esplicative dispongono, in particolare, quanto segue in merito alle sottovoci da 8704 10 11 a 8704 10 90 della NC:

«In queste sottovoci rientrano soprattutto i veicoli dotati di cassone ribaltabile dalla parte anteriore o posteriore oppure apribile dal basso, appositamente costruiti per il trasporto di sabbia, ghiaia, terra, pietre, ecc. in cave e miniere o nei cantieri edili, [stradali], aeroportuali e portuali (...)».

- 13 Le regole generali per l'interpretazione della NC, che si trovano nella parte prima, titolo I, parte A, di essa, 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.

(...)

3. Qualora (...) una merce sia ritenuta classificabile in due o più voci, la classificazione è effettuata in base ai seguenti principi:

a) La voce più specifica deve avere la priorità sulle voci di portata più generale. (...)

(...)

6. La classificazione delle merci nelle sottovoci di una stessa voce è determinata legalmente dal testo di queste sottovoci e dalle note di sottovoci, nonché, *mutatis mutandis*, dalle regole di cui sopra, tenendo conto del fatto che possono essere comparate soltanto le sottovoci dello stesso valore. Ai fini di questa regola, le note di sezioni o di capitoli sono, salvo disposizioni contrarie, parimenti applicabili».

Causa principale e questioni pregiudiziali

¹⁴ La BAS Trucks importa nell'Unione europea, tra l'altro, autocarri a cassone ribaltabile di seconda mano. Nel corso del giugno 1998, essa ha presentato due richieste di informazioni doganali vincolanti aventi ad oggetto, rispettivamente, un veicolo della marca MAN ed un veicolo della marca Scania.

¹⁵ Con informazioni doganali del 30 luglio 1998, le autorità doganali olandesi hanno classificato i due veicoli in questione nella sottovoce 8704 23 99 della NC.

16 La BAS Trucks, ritenendo che i detti veicoli dovessero essere classificati nella sottovoce 8704 10 11 della NC, ha proposto un ricorso contro le dette informazioni doganali vincolanti, che è stato respinto. Essa ha quindi proposto appello avverso la decisione di rigetto, che è stata confermata dal Gerechtshof te Amsterdam. A questo punto, la BAS Trucks ha presentato un ricorso in cassazione dinanzi allo Hoge Raad der Nederlanden.

17 Il giudice del rinvio descrive i prodotti in oggetto nei seguenti termini:

«Entrambi i veicoli sono dotati di una cabina di pilotaggio e di un cassone ribaltabile a fondo piatto e sono destinati al trasporto di sabbia, pietre, detriti, ecc. La parete anteriore del cassone ribaltabile arriva fino al limite superiore della cabina. I veicoli sono inoltre provvisti di un telaio rigido e rinforzato a cui sono attaccati quattro assi, i due assi anteriori sono assi di trasmissione. Gli assi sono provvisti di una riduzione del mozzo per consentire maggiore potenza alle ruote su terreni accidentati.

I veicoli sono dotati di ruote da 22 ovvero da 24 pollici con copertoni di tipo speciale (profilo a zig-zag) per l'uso su terreni mobili. A vuoto possono viaggiare ad una velocità massima di 85 km/h. Con un serbatoio di 300 l ovvero, rispettivamente, di 400 l ed un consumo medio di 1:1,3, i veicoli hanno un raggio d'azione rispettivamente di 400 km o 550 km. L'efficienza frenante dei veicoli è di 4 100 kW, quindi superiore a quella di un normale autocarro (da 1 900 a 2 400 kW). I veicoli hanno un motore con accensione per compressione. La cilindrata del veicolo Scania P 133 8x4 è di 11 028 cm³; quella del veicolo MAN 41 372 8x4 è di 22 967 cm³.

Il peso a vuoto del veicolo Scania P 133 8x4 è pari a 14 800 kg, la sua capacità di carico a 21 200 kg. Il peso a vuoto del veicolo MAN 41 372 8x4 ammonta a 14 420 kg, la sua capacità di carico a 21 580 kg. Il rapporto tra il peso a vuoto e la capacità di carico utile per entrambi i veicoli non è superiore a 1:1,6».

- 18 Il giudice del rinvio ritiene che i termini della sottovoce 8704 10 della NC non diano indicazioni sufficienti per effettuare una classificazione doganale certa dei veicoli controversi, anche alla luce delle informazioni riguardo alla voce 8704 fornite dalla Organizzazione mondiale delle dogane e dalla Comunità europea. Esso ritiene inoltre che, se è vero che la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee 16 settembre 2004, causa C-396/02, DFDS (Racc. pag. I-8439), non lascia dubbi relativamente alla qualificazione di «autocarri a cassone ribaltabile» ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC, tuttavia tale sentenza non precisa il modo in cui interpretare il criterio «costruiti per essere utilizzati fuori dalla rete stradale», anch'esso menzionato in tale sottovoce.
- 19 Sulla base di tali fatti, lo Hoge Raad der Nederlanden ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se la circostanza che gli autocarri a cassone ribaltabile siano costruiti anche per l'uso su strade pubbliche pavimentate, considerate le loro caratteristiche, ne ostacoli la classificazione nella voce 8704 10 della [NC]».

Sulla questione pregiudiziale

Osservazioni presentate alla Corte

- 20 La BAS Trucks sostiene che gli autocarri a cassone ribaltabile controversi sono costruiti per essere utilizzati fuori dalla rete stradale. A suo avviso, il fatto che i detti autocarri possano viaggiare su strade pubbliche pavimentate non esclude che essi

siano costruiti per essere utilizzati fuori dalla rete stradale. Essa afferma che né le note relative al capitolo 87, né la sottovoce 8704 10 della NC precisano che gli autocarri a cassone ribaltabile debbano essere costruiti esclusivamente per essere utilizzati fuori dalle strade pubbliche. Aggiunge che, sebbene i detti autocarri possano circolare su strada, sotto il profilo economico ciò non risulta redditizio, alla luce degli elevati costi e del loro raggio d'azione limitato rispetto ai normali camion.

21 Di conseguenza, la BAS Trucks suggerisce alla Corte di risolvere la questione pregiudiziale nel senso che la circostanza che autocarri a cassone ribaltabile costruiti per essere utilizzati fuori dalla strada pubblica possano anche — occasionalmente — viaggiare su tale tipo di strada grazie alle caratteristiche che posseggono, non impedisce di classificarli nella sottovoce 8704 10 della NC.

22 Il governo olandese sostiene che il testo della sottovoce 8704 10 della NC presuppone che un veicolo debba soddisfare due requisiti cumulativi per poter essere classificato in tale sottovoce, ossia essere un «autocarro a cassone ribaltabile» ed essere costruito per l'utilizzo fuori dalla rete stradale. Il detto governo ritiene che questo secondo requisito costituisce una condizione autonoma che deve sussistere indipendentemente dalla prima e che la circostanza che tali autocarri non sono destinati unicamente ad essere utilizzati fuori dalla rete stradale, ma anche sulla strada pubblica, non consente di classificarli nella sottovoce 8704 10 della NC. Tale governo interpreta i termini «costruiti per essere utilizzati fuori dalla rete stradale» nel senso che gli autocarri a cassone ribaltabile, per poter rientrare nella sottovoce 8704 10 della NC, devono essere costruiti esclusivamente per essere utilizzati fuori dalla rete stradale.

23 Pertanto, il governo olandese invita la Corte a risolvere la questione pregiudiziale nel senso che la circostanza che autocarri a cassone ribaltabile siano costruiti per essere utilizzati anche su strade pubbliche pavimentate, considerate le loro caratteristiche, impedisce di classificarli nella sottovoce 8704 10 della NC.

- 24 La Commissione ritiene che né dal testo della voce della NC vera e propria, né dalle note esplicative della NC, né da quelle del SA emerge che gli autocarri a cassone ribaltabile devono essere costruiti esclusivamente per essere utilizzati fuori dalla rete stradale. Ad avviso di tale istituzione, le competenti autorità nazionali devono, in pratica, verificare caso per caso se l'autocarro a cassone ribaltabile è costruito in primo luogo per essere utilizzato fuori dalla rete stradale o sulle strade pubbliche pavimentate. In quest'ultimo caso, andrà esclusa la sua classificazione nella sottovoce 8704 10 della NC.
- 25 La Commissione suggerisce pertanto di risolvere la questione pregiudiziale nel senso che il fatto che autocarri a cassone ribaltabile siano costruiti per essere utilizzati anche sulle strade pubbliche pavimentate, considerate le loro caratteristiche, non impedisce, di per sé, di classificarli nella sottovoce 8704 10 della NC. Essa aggiunge che spetta al giudice nazionale verificare, in base al complesso delle caratteristiche degli autocarri a cassone ribaltabile, tenendo conto delle pertinenti note esplicative della NC e del SA, se questi ultimi rientrano o meno nella sottovoce 8704 10 della NC.

Risposta della Corte

- 26 Il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la circostanza che «autocarri a cassone ribaltabile» ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC siano costruiti in modo tale da poter essere utilizzati anche sulle strade pubbliche pavimentate impedisca di classificarli nella detta sottovoce.
- 27 Si deve ricordare, prima di tutto, che, secondo una 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

nomenclatura combinata e delle note delle sezioni o dei capitoli (v., segnatamente, sentenza DFDS, cit., punto 27; 15 settembre 2005, causa C-495/03, Intermodal Transports, Racc. pag. I-8151, punto 47, e 8 dicembre 2005, causa C-445/04, Possehl Erzkontor, Racc. pag. I-10721, punto 19).

- 28 Le note esplicative elaborate, per quanto riguarda la nomenclatura combinata, dalla Commissione e, per quanto riguarda il SA, dall'Organizzazione mondiale delle dogane, forniscono un rilevante contributo all'interpretazione della portata delle varie voci doganali, senza però essere giuridicamente vincolanti (v. sentenza 28 aprile 1999, causa C-405/97, Mövenpick Deutschland, Racc. pag. I-2397, punto 18).
- 29 Inoltre, la destinazione del 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 obiettive dello stesso (v. sentenza 1° giugno 1995, causa C-459/93, Thyssen Haniel Logistic, Racc. pag. I-1381, punto 13).
- 30 Come la Corte ha rilevato al punto 31 della citata sentenza DFDS, il tenore letterale della sottovoce 8704 10 della NC presuppone che un veicolo soddisfi due requisiti per potervi rientrare, vale a dire essere un «autocarro a cassone ribaltabile» ed essere costruito per un utilizzo al di fuori dalla rete stradale.
- 31 Occorre constatare che l'unico criterio di cui si è avvalso il governo olandese per rifiutarsi di classificare i veicoli controversi come autocarri a cassone ribaltabile ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC è il fatto che i detti autocarri non sono costruiti per essere usati esclusivamente fuori dalla rete stradale, bensì anche per un uso su strade pubbliche pavimentate.

- 32 Dal testo della sottovoce 8704 10 della NC emerge che si tratta di una voce specifica per i veicoli costruiti per un particolare uso, ossia il carico e lo scarico di materiali diversi fuori dalla rete stradale. Le altre categorie di autoveicoli destinati al trasporto merci rientrano in sottovoci generali che operano una distinzione non in funzione dell'uso cui sono destinati, bensì delle specifiche caratteristiche tecniche dei detti veicoli. Ne consegue che, come ha sottolineato l'avvocato generale Stix-Hackl al paragrafo 33 delle conclusioni nella citata causa DFDS, la particolare destinazione d'uso degli autocarri a cassone ribaltabile costituisce il criterio decisivo per la classificazione alla sottovoce 8704 10 della NC.
- 33 Le note esplicative della nomenclatura combinata relative alle sottovoci da 8704 10 11 a 8704 10 90 descrivono gli autocarri a cassone ribaltabile come veicoli «appositamente costruiti per il trasporto di sabbia, ghiaia, terra, pietre, ecc. in cave e miniere o nei cantieri edili, [stradali], aeroportuali e portuali».
- 34 Le note esplicative del SA relative alle sottovoci 8704 e 8704 10 descrivono gli autocarri a cassone ribaltabile come veicoli «attrezzati generalmente con un treno di ruote del tipo agrario [e che] possono circolare su terreni mobili», con una velocità massima ed un raggio di azione limitati rispetto ai veicoli costruiti, innanzitutto, per essere utilizzati su strade pubbliche pavimentate ed equipaggiati, in generale, con pneumatici speciali per terreni mobili.
- 35 In via generale, tenuto conto delle caratteristiche degli autocarri a cassone ribaltabile di cui alla sottovoce 8704 10 della NC, in particolare delle ruote di tipo agrario, dei pneumatici speciali per terreni mobili, e della velocità massima e raggio d'azione limitati, emerge che siffatti veicoli sono destinati principalmente a trasportare materiali nelle cave, nelle miniere o nei cantieri edili, ossia al di fuori dalla rete

stradale. Tali caratteristiche li distinguono dagli altri veicoli destinati al trasporto di merci in quanto, diversamente da questi ultimi, essi sono destinati principalmente a circolare su terreni diversi dalla strada pubblica pavimentata.

36 Da quanto precede risulta che, per poter essere classificati nella sottovoce 8704 10 della NC, gli autocarri a cassone ribaltabile devono essere stati specialmente costruiti per il trasporto e lo scarico di materiali fuori dalla rete stradale.

37 Tuttavia, né dal testo della sottovoce 8704 10 della NC, né dalle note esplicative della nomenclatura combinata e del SA si evince che i detti autocarri debbano essere stati costruiti in modo tale da poter essere utilizzati esclusivamente fuori dalla rete stradale.

38 Contrariamente a quanto sostiene il governo olandese, la caratteristica principale degli autocarri a cassone ribaltabile di cui alla sottovoce 8704 10 della NC non è il fatto che la loro possibilità di circolare sulla rete stradale deve essere esclusa, quanto la circostanza che essi sono costruiti principalmente per poter circolare su terreni più o meno accidentati. Il fatto che taluni autocarri a cassone ribaltabile siano costruiti in modo tale da essere idonei, occasionalmente, a percorrere strade pubbliche pavimentate non è, quindi, un elemento determinante ai fini della loro classificazione nella NC.

39 Da quanto precede risulta che il fatto che un autocarro a cassone ribaltabile sia costruito in modo tale da essere idoneo a circolare non solo fuori dalla rete stradale, ma anche su strade pubbliche pavimentate, non è sufficiente ad escludere la classificazione del detto veicolo come autocarro a cassone ribaltabile ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC.

- 40 È compito delle autorità nazionali verificare, caso per caso, sotto il controllo del giudice, se un autocarro a cassone ribaltabile è costruito specialmente e principalmente per essere utilizzato fuori dalla rete stradale o se, al contrario, è costruito principalmente per essere utilizzato su strade pubbliche pavimentate. A tal fine, è necessario determinare, alla luce del complesso delle peculiarità del veicolo in questione, se esso presenta o no le caratteristiche essenziali elencate nelle note esplicative della nomenclatura combinata e nelle pertinenti note del SA.
- 41 Pertanto, la questione sottoposta va risolta dichiarando che la sottovoce 8704 10 della NC deve essere interpretata nel senso che vi rientrano gli autocarri a cassone ribaltabile ai sensi della detta sottovoce costruiti specialmente e principalmente per essere utilizzati fuori dalle strade pubbliche pavimentate. La circostanza che autocarri a cassone ribaltabile presentino caratteristiche che li rendono idonei a circolare, occasionalmente, sulle strade pubbliche pavimentate non impedisce che siano classificati come autocarri a cassone ribaltabile ai sensi di tale sottovoce.

Sulle spese

- 42 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 da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

La sottovoce 8704 10 della nomenclatura combinata, figurante 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, deve essere interpretata nel senso che vi rientrano gli autocarri a cassone ribaltabile ai sensi della detta sottovoce costruiti specialmente e principalmente per essere utilizzati fuori dalle strade pubbliche pavimentate. La circostanza che autocarri a cassone ribaltabile presentino caratteristiche che li rendono idonei a circolare, occasionalmente, sulle strade pubbliche pavimentate non impedisce di classificarli come autocarri a cassone ribaltabile ai sensi di tale sottovoce.

Firme