



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

22 settembre 2016*

«Rinvio pregiudiziale — Sindacato di validità — Regolamento (CE) n.°1051/2009 — Tariffa doganale comune — Classificazione doganale — Nomenclatura combinata — Voce 8701 — Trattori — Sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 39 — Trattori agricoli e trattori forestali (esclusi i motocoltivatori), a ruote, nuovi — Veicoli fuoristrada leggeri a quattro ruote destinati ad essere utilizzati come trattori»

Nella causa C-91/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam, Paesi Bassi), con decisione del 12 febbraio 2015, pervenuta in cancelleria il 25 febbraio 2015, nel procedimento

Kawasaki Motors Europe NV

contro

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da D. Šváby (relatore), presidente di sezione, J. Malenovský e M. Safjan, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Kawasaki Motors Europe NV, da J.A.H. Hollebeek, M. van der Knaap e E. van Doornik, advocaten;
- per il governo dei Paesi Bassi, da M. Bulterman e B. Koopman, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da J.-F. Brakeland e A. Caeiros, in qualità di agenti,

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

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il neerlandese.

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sulla validità del regolamento (CE) n. 1051/2009 della Commissione, del 3 novembre 2009, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata (GU 2009, L 290, pag. 56).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia fra la Kawasaki Motors Europe NV (in prosieguo: la «KME») e l'Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (ispettore del servizio tributario/doganale, Paesi Bassi) (in prosieguo: l'«Inspecteur») relativamente a tre informazioni tariffarie vincolanti rilasciate da quest'ultimo riguardanti veicoli fuoristrada leggeri a quattro ruote destinati ad essere utilizzati come trattori.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 2658/87

- 3 In conformità all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), primo trattino, e all'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU 1987, L 256, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n.°254/2000 del Consiglio, del 31 gennaio 2000 (GU 2000, L 28, pag. 16) (in prosieguo: il «regolamento n.°2658/87»), la Commissione europea, assistita dal comitato del codice doganale, adotta le misure relative all'applicazione della nomenclatura combinata, che costituisce l'allegato I del regolamento n.°2658/87, con particolare riguardo alla classificazione delle merci. È sulla base della prima di tali disposizioni che il regolamento n.°1051/2009 è stato adottato.
- 4 La summenzionata nomenclatura combinata, come modificata dal regolamento (CE) n. 948/2009 della Commissione, del 30 settembre 2009 (GU 2009, L 287, pag. 1) (in prosieguo: la «NC»), contiene nella prima parte, titolo I, sezione A, un insieme di regole generali per l'interpretazione di tale nomenclatura (in prosieguo: le «regole generali»). Tale sezione dispone 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 per il dispositivo della regola 2 b) o per qualsiasi altra ragione 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».
- 5 Nella seconda parte della NC, intitolata «Tabella dei dazi», il capitolo 87 concerne «[v]etture automobili, trattori, velocipedi, motocicli ed altri veicoli terrestri, loro parti ed accessori». Ai sensi della nota 2 di tale 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.».
- 6 Tale capitolo ricomprende la voce 8701, il cui tenore letterale è il seguente:

«8701	Trattori (esclusi i carrelli-trattori della voce 8709)
8701 10 00	– Motocoltivatori
8701 20	– Trattori stradali per semirimorchi
(...)	
8701 30 00	– Trattori a cingoli
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
8701 90 25	– – – – superiore a 37 kW ed inferiore o uguale a 59 kW
8701 90 31	– – – – superiore a 59 kW ed inferiore o uguale a 75 kW
8701 90 35	– – – – superiore a 75 kW ed inferiore o uguale a 90 kW
8701 90 39	– – – – superiore a 90 kW
8701 90 50	– – – usati
8701 90 90	– – altri»

- 7 L'aliquota dei dazi doganali all'importazione applicabile alla sottovoce doganale 8701 90 90 è del 7%, mentre gli apparecchi rientranti nelle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50 godono di un'esenzione dal dazio.

Regolamento n. 1051/2009

- 8 Il regolamento n. 1051/2009 è entrato in vigore il 26 novembre 2009. Detto regolamento procede alla classificazione di due macchine, in conformità dei dati che compaiono nell'allegato del medesimo.
- 9 Le summenzionate macchine, descritte entrambe come «un veicolo nuovo a quattro ruote (cosiddetto “veicolo fuoristrada”) avente un motore a pistone con accensione comandata a combustione interna di potenza pari a circa 15 kW e un peso a secco di circa 310 kg», sono classificate, rispettivamente, nelle sottovoci 8701 90 11 e 8701 90 90 della NC.
- 10 Secondo le precisazioni riportate nella loro descrizione, i due veicoli di cui trattasi hanno in comune le seguenti caratteristiche:
- un unico sedile avente una lunghezza di circa 600 mm destinato al solo conducente,

- un sistema sterzante del tipo per automobile basato sul principio di Ackerman azionato mediante manubrio,
 - freni sulle ruote anteriori e posteriori,
 - cambio automatico e retromarcia,
 - un motore studiato appositamente per essere usato su terreni difficili e capace di fornire a basso regime una potenza sufficiente,
 - un asse di trasmissione della potenza alle ruote posteriori,
 - pneumatici con profilo adatto all'uso fuoristrada,
 - un foro che consente di agganciare diversi dispositivi di attacco, e
 - una capacità di traino di circa 1 170 kg (non frenato).
- 11 Per contro, conformemente alle succitate precisazioni, soltanto il primo veicolo è munito di un «un verricello permanente adatto al trasporto di tronchi». Si indica che «[i]l veicolo è costruito essenzialmente per realizzare lavori forestali».
- 12 In conformità della motivazione presente nell'allegato in parola, le classificazioni così effettuate sono determinate dalle disposizioni delle regole generali 1 e 6, dalla nota 2 del capitolo 87 della seconda parte della NC e dal testo della voce 8701 e della sottovoce 8701 90 nonché delle sottovoci a otto cifre corrispondenti alla classificazione rispettiva di ciascun veicolo.
- 13 Nella motivazione in parola sono parimenti riportate le indicazioni seguenti per i due veicoli:
- «Il veicolo è dotato di un foro che consente di agganciare diversi dispositivi di attacco e di un asse per la trasmissione alle ruote ed è pertanto destinato ad effettuare lavori su terreni difficili, a tirare o spingere altre macchine, veicoli o carichi (nota 2 del capitolo 87)».
 - «La classificazione alla voce 8703 è esclusa, in quanto il veicolo corrisponde alla definizione della nota 2 del capitolo 87 e può tirare o spingere almeno il doppio del suo peso a secco (non frenato) (cfr. inoltre le note esplicative della NC per le sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 90)».
- 14 Nondimeno, compare la distinzione seguente al penultimo comma della motivazione relativa alla classificazione di ciascun veicolo:
- Con riguardo al primo veicolo, classificato nella sottovoce 8701 90 11 della NC, è indicato che «[i]l verricello conferisce al veicolo il carattere di un trattore per silvicoltura (cfr. inoltre le note esplicative della NC per le sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50)».
 - Con riguardo al secondo veicolo, classificato nella sottovoce 8701 90 90 della NC, è invece indicato che «[l]a classificazione come trattore agricolo o trattore forestale è esclusa, in quanto il veicolo non presenta una presa di forza e neppure un dispositivo di sollevamento idraulico o un verricello (cfr. inoltre le note esplicative della NC per le sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50)».

15 Alla data di adozione del regolamento n. 1051/2009, il 3 novembre 2009, le note esplicative della nomenclatura combinata delle Comunità europee (GU 2008, C 133, pag. 1) erano così redatte per quanto concerne le sottovoci rilevanti:

— Relativamente al complesso della sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 90:

«Rientrano in queste sottovoci i cosiddetti “veicoli fuoristrada”, destinati ad essere utilizzati come trattori, aventi le seguenti caratteristiche:

- un sedile singolo per il guidatore,
- un dispositivo di aggancio standard,
- un sistema di guida mediante manubrio dotato di due manopole nelle quali sono integrati gli organi di comando,
- il cambio di direzione si effettua sterzando le due ruote anteriori ed è basato su un sistema direzionale di tipo automobilistico (principio di Ackerman),
- un sistema di frenatura su tutte le ruote,
- un cambio automatico e una retromarcia,
- un motore studiato appositamente per l’uso su terreni difficili, capace di fornire a basso regime sufficiente capacità di traino per gli attrezzi attaccati,
- una potenza trasmessa alle ruote mediante alberi e non mediante una catena,
- i pneumatici di cui sono equipaggiati i veicoli presentano un profilo scolpito adatto all’uso su terreni non asfaltati,
- una capacità di traino di un rimorchio non frenato di peso uguale o superiore al doppio del peso del veicolo. Se presentano tutte le caratteristiche sopra indicate e sono conformi alle note esplicative delle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50, i veicoli vanno classificati come trattori agricoli o forestali. Altrimenti rientrano nella sottovoce 8701 90 90. Se non presentano tutte le caratteristiche sopra indicate, i “veicoli fuoristrada” vanno classificati nella voce 8703. Non rientrano in queste sottovoci neanche i cosiddetti “veicoli Quad” [voce 8703 o sottovoce 9503 00 10 (v. le note esplicative di tale sottovoce)]».

— Relativamente alle sottovoci da 87019011 a 87019050, riguardanti trattori agricoli e trattori forestali (esclusi i motocoltivatori), a ruote:

«Rientrano in queste sottovoci i trattori agricoli o forestali a tre o più ruote, che per costruzione e attrezzatura sono manifestamente destinati ad essere impiegati nelle aziende agricole, orticole e forestali. Detti veicoli hanno una velocità massima limitata (in genere, non oltre i 25 chilometri all’ora su strada). I trattori agricoli sono generalmente muniti di un dispositivo idraulico che permette di alzare ed abbassare attrezzi agricoli (erpici, aratri, ecc.), di una presa di forza che permette di utilizzare la potenza del motore per far funzionare altre macchine utensili e di un dispositivo di attacco per rimorchi. Essi possono essere muniti di un dispositivo idraulico destinato ad azionare apparecchi di manutenzione (caricatori di fieno, caricatori di letame, ecc.) nella misura in cui questi ultimi possono essere considerati come accessori. Rientrano ugualmente in queste sottovoci i trattori agricoli di costruzione speciale quali i trattori a telai sopraelevati (trattori a cavaliere) utilizzati nei vigneti e nei vivai nonché i trattori per terreni in pendenza ed i trattori porta-attrezzi. I congegni agricoli intercambiabili presentati con il trattore agricolo devono sempre seguire il regime proprio (voci 8432,

8433, ecc.), anche se sono fissati sul trattore. I trattori forestali sono caratterizzati inoltre da un verricello fisso che permette di scaricare gli alberi abbattuti. Conformemente alla nota 2 del presente capitolo, i trattori di queste sottovoci possono ugualmente comportare alcuni adattamenti accessori ai fini del trasporto, correlativamente all'uso principale, di macchine agricole o forestali, di utensili, di concimi, di sementi, ecc. Sono escluse in particolare dalle presenti sottovoci le tosatrici da prato o giardino (denominate talvolta tosatrici per prati a sedile, o trattori per prati o per giardini), munite di un organo da taglio fisso e con una sola presa di forza usata unicamente per azionare l'organo da taglio (vedi la nota esplicativa della voce 8433)».

— Relativamente alla sottovoce 8701 90 90, intitolata «altri»:

«Tra i trattori rientranti in questa sottovoce si possono citare:

- 1) i trattori per lavori pubblici;
- 2) i trattori monoassiali per autoveicoli articolati».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

¹⁶ La controversia di cui al procedimento principale verte sulla classificazione doganale di tre modelli di veicolo fuoristrada (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 e KVF-750 4x4) di marca Kawasaki. Detti modelli presentano le seguenti caratteristiche comuni:

- motore a pistone a combustione interna con accensione comandata, con raffreddamento ad aria per il primo veicolo, con raffreddamento a liquido per gli altri due, di potenza pari, rispettivamente, a 15,7 kW, 30,9 kW e 37,1 kW;
- sedile singolo e studiato per essere utilizzato da una sola persona;
- peso a secco de, rispettivamente, 274,5 kg, 273 kg e 275 kg;
- sistema sterzante basato sul principio di Ackerman azionato mediante manubrio;
- freni sulle ruote anteriori e posteriori;
- cambio automatico e retromarcia;
- motore studiato appositamente per essere usato su terreni difficili e capace di fornire a basso regime una potenza sufficiente;
- propulsione garantita da asse posteriore o dalle quattro ruote;
- pneumatici con profilo adatto all'uso fuoristrada;
- dispositivo di aggancio per trainare rimorchi;
- capacità di traino non frenato pari a, rispettivamente, 620 kg, 567 kg e 567 kg, e capacità di traino frenato pari a, rispettivamente, 1 028 kg, 1 096 kg e 1 098 kg;
- trasmissione tramite asse di trasmissione;
- cambio automatico (trasmissione continua variabile), e
- mancanza di presa di forza, di dispositivo di sollevamento idraulico o verricello.

- 17 Il 28 aprile 2010 la KME ha richiesto informazioni tariffarie vincolanti per i tre modelli di veicolo fuoristrada summenzionati, chiedendone la classificazione, rispettivamente, nelle sottovoci 8701 90 11, 8701 90 20 e 8701 90 25 della NC, relative ai trattori agricoli e ai trattori forestali; la distinzione effettuata relativamente alla classificazione auspicata dipendeva dalla potenza del motore di ciascun modello.
- 18 L'11 maggio seguente sono state rilasciate informazioni tariffarie vincolanti; i modelli sono stati tutti classificati nella sottovoce 8701 90 90.
- 19 Dopo un reclamo infruttuoso la KME ha proposto un ricorso avverso le decisioni da cui derivano le informazioni tariffarie in parola, ricorso di cui il Gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam) è stato investito in sede di appello.
- 20 Detto giudice fa presente che l'origine della controversia di cui al procedimento principale si colloca nel 1992, anno nel corso del quale l'amministrazione competente aveva deciso di classificare veicoli analoghi o identici a quelli attualmente in discussione nella controversia di cui trattasi nella sottovoce 8703 21 10 della NC, in quanto veicoli costruiti per il trasporto di persone. L'istanza a quell'epoca competente per statuire sulle controversie in materia di classificazione doganale aveva tuttavia ritenuto errata siffatta classificazione e aveva considerato che i veicoli interessati dovessero essere classificati nella sottovoce 8701 90 11, corrispondente a i trattori agricoli e trattori forestali, a ruote, nuovi, di una potenza del motore non superiore a 18 kW. Erano state rilasciate informazioni tariffarie conformi alla menzionata decisione.
- 21 Dopo la perdita di validità delle menzionate informazioni, la KME ha presentato nuove richieste di informazioni tariffarie vincolanti per veicoli del medesimo tipo, fra cui il veicolo fuoristrada di modello KVF-650 4x4, che è uno dei tre modelli attualmente in discussione nella procedimento principale. Nelle informazioni tariffarie vincolanti rilasciati a seguito delle citate richieste, l'Inspecteur ha nuovamente classificato i veicoli in parola nella sottovoce 8703 21 10 della NC, riguardante gli «autoveicoli da turismo ed altri autoveicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone, nuovi, di cilindrata inferiore o uguale a 1 000 cm³». Tale classificazione era stata effettuata con riferimento al regolamento (CE) n. 2518/98 della Commissione, del 23 novembre 1998, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata (GU 1998, L 315, pag. 3).
- 22 Nell'ambito del procedimento giurisdizionale avviato dalla KME relativamente alle suddette informazioni tariffarie vincolanti, il Gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam) pone interrogativi alla Corte quanto alla validità del regolamento in parola nonché, eventualmente, quanto alle sottovoci in cui occorrerebbe classificare i veicoli interessati.
- 23 Con la sentenza del 27 aprile 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), la Corte ha constatato l'invalidità del regolamento n. 2518/98. Essa ha dichiarato, al punto 2 del dispositivo di tale sentenza, che 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 NC, dovendosi procedere alla classificazione dei detti veicoli nelle sottovoci corrispondenti alla potenza del loro motore.
- 24 A seguito di tale sentenza l'Inspecteur ha rilasciato, il 12 gennaio 2009, nuove informazioni tariffarie vincolanti con cui i veicoli interessati venivano classificati nelle sottovoci 8701 90 11 o 8701 90 20 della NC, in funzione della potenza dei rispettivi motori.

- 25 Nondimeno, a partire dal 3 dicembre seguente, esso ha comunicato che suddette informazioni avevano perso validità a causa dell'entrata in vigore del regolamento n. 1051/2009, ed è stato sulla base di tale regolamento che ha rilasciato le informazioni tariffarie vincolanti attualmente in discussione nel procedimento principale, con cui i veicoli interessati venivano classificati nella sottovoce 8701 90 90 della NC.
- 26 Come le parti del procedimento principale, il giudice del rinvio considera che, senza essere identici, il veicolo di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009 e quelli in discussione nel procedimento principale sono simili e che, di conseguenza, detto regolamento risulta applicabile per analogia a questi ultimi veicoli, con riferimento alla sentenza del 4 marzo 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122).
- 27 Detto giudice dubita tuttavia della validità del regolamento menzionato nei limiti in cui da esso deriva che tali veicoli devono essere classificati nella sottovoce 8701 90 90 della NC sulla base del rilievo che i medesimi non dispongono né di una presa di forza, né di un dispositivo di sollevamento idraulico, né di un verricello.
- 28 Il giudice in parola considera difatti il punto 2 del dispositivo della sentenza del 27 aprile 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), pronunciato nel contesto di un procedimento principale vertente segnatamente su di un modello di veicolo identico ad uno di quelli in discussione nel procedimento principale, ossia il modello KVF-650 4x4, può essere interpretato soltanto nel senso che la Corte ha qualificato siffatti veicoli come «trattori agricoli e trattori forestali», poiché, nella sottovoce 8701 90 della NC, è per quest'unica categoria di trattori che detta nomenclatura precisa le sottovoci in funzione della potenza di motore (sottovoci a otto cifre da 8701 90 11 a 8701 90 39).
- 29 Peraltro, il Gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam) rileva che le note esplicative relative alle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50, cui si fa riferimento nella motivazione del punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009, sulla validità del quale vertono gli interrogativi attualmente posti alla Corte, enunciano, effettivamente, che i trattori forestali sono caratterizzati dalla presenza di un verricello, ma che, per quanto riguarda i trattori agricoli, questi ultimi sono soltanto «generalmente» muniti di un dispositivo di sollevamento idraulico e di una presa di forza, il che non escluderebbe di classificare come trattore agricolo dei veicoli fuoristrada come quelli in discussione nel procedimento principale non muniti di un dispositivo di sollevamento idraulico o di una presa di forza.
- 30 Alla luce di queste considerazioni, il Gerechtshof Amsterdam ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il regolamento (...) n. 1051/2009 (...) sia valido».

Sulla questione pregiudiziale

Ricevibilità della questione pregiudiziale

- 31 La Commissione afferma che la questione pregiudiziale sarebbe irricevibile, con la motivazione che il regolamento n. 1051/2009, sulla validità del quale la Corte è chiamata ad esprimersi, non inciderebbe sull'esito della controversia di cui al procedimento principale. Come risulterebbe dalla decisione di rinvio, infatti, i veicoli in discussione in tale controversia non sono identici, bensì soltanto paragonabili a quello di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento in parola, cosicché il suddetto regolamento sarebbe privo di conseguenze giuridiche dirette sulla classificazione dei veicoli in discussione nel procedimento principale.

- 32 In proposito il giudice del rinvio opererebbe una lettura errata della sentenza del 4 marzo 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122). Non risulterebbe difatti da quest'ultima che un'applicazione per analogia di un regolamento di classificazione a prodotti paragonabili a quelli di cui tratta il regolamento in parola sarebbe obbligatoria, considerato che la sentenza menzionata presenta piuttosto siffatto regolamento come una fonte di ispirazione nella prospettiva di favorire un'interpretazione coerente della NC e la parità di trattamento degli operatori economici.
- 33 Inoltre, detto giudice non giustificherebbe perché i veicoli in discussione nel procedimento principale sarebbero paragonabili a quello di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009.
- 34 La summenzionata eccezione di irricevibilità dev'essere respinta.
- 35 A tale riguardo occorre rilevare, in via preliminare, che il giudice del rinvio ha utilizzato esattamente il medesimo termine impiegato al punto 35 della sentenza del 4 marzo 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), nella versione in neerlandese, e cioè l'aggettivo «vergelijkbaar», cui corrisponde l'aggettivo «analogues» nella versione in lingua francese della medesima sentenza e il verbo «entsprechen» nella versione in tedesco, lingua del procedimento pregiudiziale nel cui contesto è stata pronunciata detta sentenza.
- 36 Quanto al resto, appare, da un lato, che il giudice in parola non si è limitato a constatare che i prodotti in discussione nel procedimento principale sono analoghi a quello descritto al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009, valutazione di natura fattuale che rientra nell'ambito della sua competenza esclusiva, ma di tali prodotti ha inoltre fornito una descrizione precisa, che corrisponde peraltro, sostanzialmente, alla descrizione che compare nel summenzionato allegato per quanto riguarda il prodotto considerato al punto 2 dell'allegato stesso. Dalle descrizioni riportate ai punti da 9 a 11 e al punto 16 della presente sentenza deriva quindi che i veicoli in discussione nel procedimento principale sono analoghi a quello considerato al punto 2 dell'allegato del regolamento di cui trattasi. In sostanza, detto giudice ha constatato che tutti i suddetti veicoli presentano nel complesso le caratteristiche richieste al fine di essere considerati come «trattori» ai sensi della voce 8701 della NC e che non sono dotati né di presa di forza, né di dispositivo idraulico di sollevamento, né di verricello.
- 37 In tal modo il giudice del rinvio ha soddisfatto i requisiti di cui all'articolo 94, lettere a) e c), del regolamento di procedura della Corte, esponendo nella decisione di rinvio un'illustrazione dei fatti rilevanti, quali da esso accertati, che consente di conoscere i motivi che l'hanno indotto a interrogarsi sulla validità della parte in discussione del menzionato regolamento.
- 38 D'altro lato, è sufficiente rilevare che, nella sentenza del 4 marzo 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), mentre la decisione di rinvio concerneva prodotti che non erano identici, bensì soltanto analoghi a quelli di cui si trattava nella parte rilevante dell'allegato del regolamento di classificazione sulla validità del quale si ponevano interrogativi alla Corte (v. i punti 34 e 35 di tale sentenza), essa si è nondimeno pronunciata sulla validità del regolamento in parola (v. il punto 1 del dispositivo della citata sentenza).
- 39 Dalla costante giurisprudenza della Corte risulta, infatti, che se un regolamento di classificazione non è direttamente applicabile a prodotti che non sono identici, bensì soltanto analoghi al prodotto indicato da tale regolamento, quest'ultimo è applicabile per analogia a siffatti prodotti (v., in tal senso, segnatamente, sentenze del 4 marzo 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, punti 34 e 35, e del 13 luglio 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, punti da 31 a 33). Pertanto, allorché un giudice nazionale dubita della validità di un regolamento di classificazione che deve applicare per analogia a prodotti sufficientemente analoghi a quelli di cui tratta tale regolamento, può giustificatamente sottoporre alla Corte una domanda di pronuncia pregiudiziale affinché sia valutata la validità del medesimo (v., in tal senso, segnatamente, sentenza del 19 febbraio 2009, Kamino International Logistics (C-376/07, EU:C:2009:105, punto 69).

40 Occorre di conseguenza fornire una risposta alla questione pregiudiziale.

Nel merito

- 41 Si deve rammentare che, al punto 2 del dispositivo della sentenza del 27 aprile 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), la Corte ha dichiarato che «[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 [(Corte d'appello di Amsterdam)] procedere alla classificazione dei detti veicoli nelle sottovoci corrispondenti alla potenza del loro motore».
- 42 La sottovoce 8701 90 della NC, relativa ai trattori diversi dai motocoltivatori, dai trattori stradali per semirimorchi e dai trattori a cingoli, che rientrano nelle sottovoci da 8701 10 a 8701 30, concerne due categorie di trattori, ossia:
- da un lato, i trattori agricoli e i trattori forestali (esclusi i motocoltivatori), a ruote, e
 - dall'altro, i trattori diversi, al contempo, dai trattori inclusi nelle sottovoci da 8701 10 a 8701 30 e dai trattori agricoli e forestali (in prosieguo: gli «altri trattori»).
- 43 Gli altri trattori sono considerati da una sottovoce a otto cifre unica, vale a dire la sottovoce 8701 90 90.
- 44 Per contro, i trattori agricoli e i trattori forestali sono considerati da diverse sottovoci a otto cifre. Innanzitutto, si distinguono a seconda della circostanza che siano usati, e in questo caso rientrano nella sottovoce 8701 90 50, oppure nuovi. Inoltre, i trattori agricoli e i trattori forestali, nuovi, sono ripartiti in sei sottovoci a otto cifre in funzione della potenza del loro motore, vale a dire le sottovoci 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 e 8701 90 39.
- 45 La sottovoce 8701 90 della NC non presenta altre sottovoci a otto cifre in aggiunta a quelle menzionate ai due precedenti punti della presente sentenza.
- 46 Da tale constatazione risulta che il punto 2 del dispositivo della sentenza del 27 aprile 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), riguarda esclusivamente le sottovoci a otto cifre da 8701 90 11 a 8701 90 39 della NC, relative ai trattori agricoli e ai trattori forestali, nuovi, giacché la Corte ha interpretato dette sottovoci nel senso che le stesse devono essere considerate rilevanti per la classificazione doganale di veicoli come quelli descritti al summenzionato punto 2, risultando la sottovoce specifica, fra queste ultime, determinata dalla potenza del motore del veicolo da classificare. Di conseguenza, la sottovoce 8701 90 90, relativa agli altri trattori, deve essere esclusa per la classificazione di siffatti veicoli.
- 47 Si deve peraltro constatare che il veicolo descritto al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009 è analogo a quelli in discussione nella causa all'origine della sentenza del 27 aprile 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), tenuto conto della descrizione riportata ai punti da 26 a 31 della citata sentenza. Tale constatazione è corroborata dal fatto che uno dei modelli di veicoli in discussione nel procedimento principale nella causa decisa con la summenzionata sentenza, ossia il modello KVF-650 4x4, è del pari in discussione nell'attuale controversia di cui al procedimento principale. Orbene, come osservato al punto 36 della presente sentenza, i veicoli attualmente in discussione nel procedimento principale, senza distinzione, sono analoghi a quello descritto al punto 2 dell'allegato in parola.

- 48 Pertanto, dalle constatazioni effettuate ai punti 46 e 47 della presente sentenza deriva che il regolamento n. 1051/2009, nella misura in cui classifica il veicolo descritto al punto 2 del suo allegato nella sottovoce 801 90 90 della NC, e non in una delle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 39 di quest'ultimo in funzione della potenza del motore di tale veicolo, è incompatibile con la portata di queste ultime sottovoci quale risulta dal punto 2 del dispositivo della sentenza del 27 aprile 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259).
- 49 Le obiezioni sollevate dalla Commissione non sono tali da inficiare la constatazione dell'invalidità che deve di norma derivare da siffatta incompatibilità.
- 50 In proposito è d'uopo constatare, in primo luogo, che al punto 2 del dispositivo della sentenza del 27 aprile 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), la Corte si è limitata a interpretare le sottovoci a otto cifre di cui alla sottovoce 8701 90 della NC in considerazione delle caratteristiche dei veicoli descritti dal giudice del rinvio, come chieste da tale giudice con la sua seconda questione, invitando detto giudice a procedere esso stesso alla classificazione dei veicoli in discussione.
- 51 In secondo luogo, non si può seguire il ragionamento della Commissione allorché sostiene che il motivo decisivo per la classificazione del veicolo descritto al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009 alla sottovoce 8701 90 90, ossia che la «classificazione come trattore agricolo o forestale è esclusa, giacché il veicolo non ha né presa di forza, né dispositivo idraulico di sollevamento, né verricello», discenderebbe dalle note esplicative della NC, poiché queste ultime precisano, relativamente alle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50, che i «trattori agricoli sono generalmente muniti di un dispositivo idraulico che permette di alzare ed abbassare attrezzi agricoli (erpici, aratri, ecc.), di una presa di forza che permette di utilizzare la potenza del motore per far funzionare altre macchine utensili e di un dispositivo di attacco per rimorchi» e che i «trattori forestali sono caratterizzati (...) da un verricello fisso che permette di scaricare gli alberi abbattuti».
- 52 L'interesse delle menzionate note esplicative è riconosciuto dalla giurisprudenza della Corte, dal momento che le stesse forniscono un rilevante contributo all'interpretazione della portata delle varie voci doganali, senza però essere giuridicamente vincolanti (v. in tal senso, segnatamente, sentenza del 17 luglio 2014, *Sysmex Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).
- 53 Al riguardo si deve rilevare, da un lato, che i passaggi delle note esplicative della NC cui la Commissione fa riferimento non hanno una portata assoluta. Difatti, relativamente alla presenza di un dispositivo idraulico che permette di alzare ed abbassare attrezzi agricoli e di una presa di forza che permette di utilizzare la potenza del motore per far funzionare altre macchine o utensili, per quanto riguarda i trattori agricoli, è semplicemente indicato che questi ultimi ne sono «generalmente» muniti. Orbene, come ha posto in rilievo il giudice del rinvio, da siffatta formulazione discende che la mancanza di tali elementi non è sufficiente per escludere la destinazione agricola dei trattori. La spiegazione fornita dalla Commissione, secondo la quale siffatta formulazione corrisponderebbe ad un capovolgimento dell'onere della prova della destinazione del veicolo, non può essere accolta. Tale portata, infatti, non risulta dalle summenzionate note esplicative, il che è del resto corroborato dalla mancanza, nella motivazione della classificazione effettuata al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009, di una constatazione per cui le altre caratteristiche del veicolo interessato non stabilirebbero la sua destinazione agricola.
- 54 D'altro lato, in conformità alla regola generale 1, la classificazione è determinata legalmente dal testo delle voci, da quello delle note premesse alle sezioni o ai capitoli, in aggiunta alle altre regole generali purché queste non contrastino col testo di dette voci e note. La regola generale 6 dispone che la classificazione delle merci nelle sottovoci di una stessa voce è determinata legalmente dal testo di tali sottovoci e dalle note di sottovoci nonché, *mutatis mutandis*, dalle altre regole generali. Infine, dalla regola generale 3, lettera a), deriva che, qualora una merce sia ritenuta classificabile in due voci, la voce più specifica deve avere la priorità sulle voci di portata più generale.

- 55 Nella fattispecie è pacifico che i veicoli commerciali come quelli di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009 devono essere qualificati come «trattori» ai sensi della sottovoce 8701 90, che riguarda esclusivamente veicoli commerciali. La distinzione principale effettuata all'interno della menzionata sottovoce è basata sulla destinazione, agricola o forestale, o altra, dei trattori interessati.
- 56 Secondo la giurisprudenza della Corte, la destinazione del prodotto può costituire un criterio oggettivo di classificazione purché essa sia inerente al prodotto stesso, inerente che deve potersi valutare in funzione delle caratteristiche e delle proprietà oggettive di quest'ultimo (sentenza del 17 luglio 2014, *System Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).
- 57 Inoltre, tenuto conto della portata della regola generale 3, lettera a), allorché un trattore presenta siffatte caratteristiche oggettive, esso deve essere classificato nella sottovoce più specifica.
- 58 Nel caso di specie, e come risulta del resto dalle note esplicative della NC, la destinazione agricola o forestale dei trattori può risultare dalla loro concezione e dalla presenza di dispositivi o di attrezzature che li destinano ad essere utilizzati nel contesto di aziende agricole od orticole, senza che occorra collegare a priori siffatta destinazione alla presenza di certi dispositivi o attrezzature elencati in modo limitativo.
- 59 Orbene, come risulta dalla descrizione dei tipi di veicoli in discussione nella sentenza del 27 aprile 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), che corrispondono essenzialmente a quella del veicolo di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009, i veicoli in discussione in tale sentenza sono caratterizzati, oltre che dalla loro significativa capacità di traino, dalla loro concezione speciale, in particolare per quanto riguarda il motore, i pneumatici e la sospensione, tali da consentire loro di spostarsi in terreni naturali difficili in associazione con attrezzi che possono essere loro attaccati per mezzo di diversi dispositivi di connessione o di attacco. Tutte siffatte caratteristiche sono generali, oggettive e visibili.
- 60 In terzo luogo, è priva di rilevanza la circostanza che, come menzionato dalla Commissione, trattori che hanno apparentemente una destinazione agricola o forestale possano essere utilizzati a fini di svago. Si deve infatti ricordare che, poiché la caratteristica obiettiva di un prodotto può essere verificata al momento dello sdoganamento, il fatto che un altro utilizzo di questo prodotto sia anch'esso prevedibile non è tale da escluderne la qualificazione giuridica. Per la sua classificazione doganale, non è necessario che questo prodotto sia unicamente o esclusivamente destinato all'uso corrispondente alla detta caratteristica obiettiva. È sufficiente che questo uso costituisca la sua destinazione essenziale (sentenza del 13 luglio 2006, *Anagram International*, C-14/05, EU:C:2006:465, punto 26). In ogni caso, siffatta obiezione non può giustificare la classificazione dei tipi di veicoli in discussione nella sottovoce 8701 90 90 che, come tutte le sottovoci della voce 8701 della NC, riguarda veicoli commerciali.
- 61 In quarto e ultimo luogo, la classificazione di veicoli come quelli di cui al punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009 nelle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 50 non ha la conseguenza di comportare un'interpretazione della sottovoce 8701 90 90 tale che quest'ultima sarebbe priva di contenuto. In proposito è sufficiente constatare che le note esplicative della NC relative a quest'ultima sottovoce menzionano, a titolo di esempio di veicoli inclusi nella medesima, i trattori per lavori pubblici e i trattori monoassiali per autoveicoli articolati.
- 62 Dal complesso delle suesposte considerazioni risulta che, avendo adottato il regolamento n. 1051/2009, nei limiti in cui quest'ultimo procede a classificare il veicolo descritto al punto 2 del suo allegato alla sottovoce 8107 90 90 della NC, e non a quella delle sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 39 che corrisponde alla potenza del motore di tale veicolo, la Commissione ha modificato, diminuendola, la portata di dette ultime sottovoci e, pertanto, ha travalicato le competenze ad essa attribuite dall'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 2658/87 (v. in tal senso, segnatamente, sentenza del 4 marzo 2004, *Krings*, C-130/02, EU:C:2004:122, punto 26).

- 63 È di conseguenza necessario rispondere alla questione posta dichiarando che il punto 2 dell'allegato del regolamento n. 1051/2009 è invalido in quanto classifica il veicolo ivi descritto nella sottovoce 8107 90 90 della NC, e non in quella fra le sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 39 della NC che corrisponde alla potenza del motore del veicolo in parola.

Sulle spese

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

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

Il punto 2 dell'allegato del regolamento (CE) n. 1051/2009 della Commissione, del 3 novembre 2009, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata, è invalido in quanto classifica il veicolo ivi descritto nella sottovoce 8107 90 90 della menzionata nomenclatura combinata, come modificata dal regolamento (CE) n. 948/2009 della Commissione, del 30 settembre 2009, e non in quella fra le sottovoci da 8701 90 11 a 8701 90 39 della nomenclatura combinata che corrisponde alla potenza del motore del veicolo in parola.

Firme