

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)
3 dicembre 1998 ^{*}

Nel procedimento C-247/97,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dalla Cour de cassation (Belgio), nella causa dinanzi ad essa pendente tra

Marcel Schoonbroodt,

Marc Schoonbroodt,

Transports A. M. Schoonbroodt SPRL

e

Stato belga,

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 112 del regolamento (CEE) del Consiglio 28 marzo 1983, n. 918, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali (GU L 105, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 3 maggio 1988, n. 1315, che modifica inoltre il regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica e alla Tariffa doganale comune (GU L 123, pag. 2),

^{*} Lingua processuale: il francese.

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai signori P. Jann (relatore), presidente di sezione, D. A. O. Edward e L. Sevón, giudici,

avvocato generale: F. G. Jacobs

cancelliere: H. von Holstein, cancelliere aggiunto

viste le osservazioni scritte presentate:

- per i signori Schoonbroodt e per la Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, dall'avv. Ghislain Royen, del foro di Verviers;
- per il governo belga, dal signor Jan Devadder, consigliere generale presso il ministero degli Affari esteri, del Commercio con l'estero e della Cooperazione allo sviluppo, in qualità di agente, assistito dall'avv. Bernard van de Walle de Ghelcke, del foro di Bruxelles;
- per il governo francese, dalla signora Kareen Rispal-Bellanger, vicedirettore presso la direzione Affari giuridici del ministero degli Affari esteri, e dal signor Romain Nadal, segretario aggiunto agli affari esteri presso la stessa direzione, in qualità di agenti;
- per il governo finlandese, dal signor Holger Rotkirch, ambasciatore, capo del servizio affari giuridici del ministero degli Affari esteri, in qualità di agente;
- per la Commissione delle Comunità europee, dal signor Michel Nolin, membro del servizio giuridico, in qualità di agente,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali dei signori Schoonbroodt e della Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, del governo belga e della Commissione, all'udienza del 30 aprile 1998,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 25 giugno 1998,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

¹ Con ordinanza 25 giugno 1997, pervenuta in cancelleria il 7 luglio successivo, la Cour de cassation ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE, una questione pregiudiziale relativa all'interpretazione dell'art. 112 del regolamento (CEE) del Consiglio 28 marzo 1983, n. 918, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali (GU L 105, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 3 maggio 1988, n. 1315, che modifica inoltre il regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica e alla tariffa doganale comune (GU L 123, pag. 2).

² Tale questione è stata sollevata nell'ambito di una controversia tra la società Transports A. M. Schoonbroodt (in prosieguo: la «Schoonbroodt»), con sede in Herve (Belgio), i suoi due amministratori delegati, i signori Marcel e Marc Schoonbroodt, e lo Stato belga in merito al pagamento dell'accisa speciale all'importazione di gasolio per autotrazione.

Contesto giuridico

La normativa belga

- 3 Gli artt. 1 e 2 del decreto ministeriale belga 17 febbraio 1960, che disciplina le franchigie sulle accise all'importazione (*Moniteur belge* 18 febbraio 1960, pag. 1041), prevedono che tali franchigie sono concesse per i prodotti ivi contemplati, tra i quali figurano i combustibili che si trovano a bordo di mezzi di trasporto, «nei medesimi limiti e alle medesime condizioni» delle franchigie sui dazi all'importazione.

Il diritto comunitario

- 4 Per quanto riguarda merci importate nel territorio doganale della Comunità, le condizioni e i limiti di franchigia applicabili per quanto riguarda il combustibile a bordo di autoveicoli a motore terrestri sono fissati dall'art. 112 del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88. Tale articolo dispone:

«1. Fatti salvi gli articoli 113, 114 e 115, sono ammessi in franchigia dai dazi all'importazione:

a) il carburante contenuto nei serbatoi normali:

— degli autoveicoli da turismo, degli autoveicoli commerciali e dei motocicli,

— dei contenitori per usi speciali,

che entrano nel territorio doganale della Comunità;

(...)

2. Ai sensi del paragrafo 1, si intende:

a) per “autoveicolo commerciale”, ogni veicolo stradale a motore (ivi compresi i trattori con o senza rimorchio) che, per il suo tipo di costruzione e il suo equipaggiamento, è atto e destinato al trasporto con o senza compenso:

— di oltre nove persone, compreso il conducente,

— di merci,

nonché ogni veicolo stradale per uso speciale diverso dal trasporto propriamente detto;

(...)

c) per “serbatoi normali”:

- i serbatoi che sono fissati in modo stabile dal costruttore su tutti gli autoveicoli dello stesso tipo del veicolo considerato e la cui sistemazione permanente consente l'utilizzazione diretta del carburante, sia per la trazione dei veicoli sia, all'occorrenza, per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di refrigerazione e degli altri sistemi.

(...)

- i serbatoi che sono fissati in modo stabile dal costruttore su tutti i contenitori dello stesso tipo del contenitore considerato e la cui sistemazione permanente consente l'utilizzazione diretta del carburante per il funzionamento, durante il trasporto, dei sistemi di refrigerazione e degli altri sistemi di cui sono dotati i contenitori per usi speciali;

d) per "contenitori per usi speciali", ogni contenitore munito di dispositivi specialmente adattati per sistemi di refrigerazione, ossigenazione, isolamento termico e simili».

- 5 Per quanto riguarda l'ammissione in franchigia del carburante contenuto nei serbatoi degli autoveicoli industriali immatricolati in uno Stato membro, che attraversano frontiere comuni tra gli Stati membri, le disposizioni applicate sono state uniformate «per armonizzare le condizioni di concorrenza fra i vettori dei diversi Stati membri» con la direttiva del Consiglio 19 luglio 1968, 68/297/CEE, concernente l'uniformazione delle disposizioni relative all'ammissione in franchigia del carburante contenuto nel serbatoio degli autoveicoli industriali (GU L 175, pag. 15).

- 6 L'art. 2 della direttiva 68/297, come modificata dalla direttiva del Consiglio 8 luglio 1985, 85/347/CEE (GU L 183, pag. 22), fornisce le seguenti definizioni delle nozioni di «autoveicolo industriale» e di «serbatoi normali»:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

— “autoveicolo industriale”, ogni veicolo stradale a motore che, per il suo tipo di costruzione ed il suo equipaggiamento, è atto e destinato ai trasporti con o senza compenso:

a) di oltre nove persone, compreso il conducente;

b) di merci,

— “serbatoi normali”, i serbatoi che sono fissati in modo stabile dal costruttore su tutti gli autoveicoli dello stesso tipo del veicolo considerato e la cui sistemazione permanente consente l'utilizzazione diretta del carburante, sia per la trazione dei veicoli sia, all'occorrenza, per il funzionamento dei sistemi di refrigerazione.

(...)».

La controversia di cui alla causa a qua

7 La Schoonbroodt, specializzata nel trasporto internazionale di merci a temperatura controllata, dispone di trattori e di rimorchi muniti di impianto frigorifero. Da quanto accertato nell'ordinanza di rinvio emerge che tali rimorchi, originariamente equipaggiati con un serbatoio della capacità di 100 litri, destinato all'alimentazione dell'impianto frigorifero, sono stati equipaggiati da concessionari o da carrozzieri con un serbatoio addizionale della capacità di circa 700 litri. Tali serbatoi addizionali, una volta fissati, sono strutturati in modo che il loro contenuto possa essere utilizzato, mediante una pompa elettrica comandata da un interruttore sito sul rimorchio, sia per il funzionamento del sistema di refrigerazione che per alimentare di carburante i trattori.

8 A seguito di un controllo degli autoveicoli della Schoonbroodt, l'amministrazione dell'ispettorato speciale delle imposte ha constatato che i serbatoi addizionali non rispondevano alla definizione di «serbatoi normali» figurante all'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88. Ha di conseguenza proceduto al calcolo dei quantitativi di carburante importati dal Lussemburgo in Belgio contenuti in tali serbatoi e che non erano stati oggetto della dichiarazione prevista dalla normativa belga sulle dogane e accise.

9 I signori Schoonbroodt sono stati successivamente perseguiti penalmente dinanzi al Tribunal correctionnel di Verviers per essersi sottratti al pagamento dell'accisa speciale sull'importazione di 85 848 litri di gasolio per autotrazione. La società di trasporti è stata altresì citata in qualità di responsabile civile.

10 Con sentenza 17 maggio 1995 i prevenuti sono stati assolti per il motivo, in particolare, che non era stato dimostrato che i serbatoi controversi non costituivano serbatoi normali ai sensi dell'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88.

11 Il pubblico ministero e lo Stato belga interponevano appello avverso tale sentenza e la Cour d'appel di Liegi, con sentenza 31 gennaio 1996, ha precisato che il periodo d'infrazione si estendeva dal 17 febbraio al 24 dicembre 1992, e quindi, con sentenza 8 maggio 1996, ha condannato gli interessati con la motivazione che i serbatoi di cui trattasi non corrispondevano al concetto di serbatoi normali definito all'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88.

12 La Cour de cassation, alla quale era stato proposto ricorso, ha considerato che si doveva sospendere il procedimento e sottoporre alla Corte la seguente questione:

«Se i serbatoi fissati sui contenitori dotati di impianto frigorifero e destinati al trasporto stradale su lunga distanza debbano essere considerati serbatoi “normali” ai sensi dell'art. 112 del regolamento CE n. 918/83, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali, come modificato dal regolamento CE n. 1315/88, quando 1) detti serbatoi siano stati fissati in modo stabile da un concessionario del costruttore o da un carrozziere, con una sistemazione permanente che consente l'utilizzazione diretta del carburante sia per la trazione dei veicoli che per il funzionamento dell'impianto frigorifero, e 2) tale sistemazione miri a dotare il mezzo di trasporto (motrice e contenitore) di un'autonomia che consenta la realizzazione dei seguenti obiettivi:

a) prevenire le difficoltà di rifornimento nei paesi in cui la distribuzione di carburante è precaria, o la scadente qualità della sua raffinazione lo rende pericoloso per i veicoli;

b) evitare di doversi rifornire a prezzi talvolta proibitivi in paesi in cui il carburante è troppo caro;

c) evitare le difficoltà derivanti dall'obbligo di esperire la pratica di recupero dell'IVA nei paesi in cui è riscossa;

- d) raggruppare per quanto possibile i punti di rifornimento, per poter negoziare con le compagnie petrolifere prezzi più vantaggiosi».

Sulla competenza della Corte

- 13 Il governo belga e la Commissione rilevano che, poiché la controversia di cui alla causa a qua ha ad oggetto le franchigie in materia di accise all'importazione e non in materia di dazi doganali, le disposizioni di diritto comunitario trovano applicazione a questa controversia solo in virtù della normativa interna belga.
- 14 Si deve a questo proposito ricordare che, come riconosciuto dal governo belga e dalla Commissione, la Corte si è ripetutamente dichiarata competente a statuire su domande di pronuncia pregiudiziale vertenti su disposizioni comunitarie in situazioni in cui i fatti della causa principale si collocavano al di fuori dell'ambito di applicazione del diritto comunitario, ma nelle quali tali disposizioni di diritto comunitario erano state rese applicabili dal diritto nazionale (v., da ultimo, sentenze 17 luglio 1997, causa C-28/95, *Leur-Bloem*, Racc. pag. I-4161, punto 27, e causa C-130/95, *Giloy*, Racc. pag. I-4291, punto 23).
- 15 Tale è il caso nella fattispecie di cui alla causa a qua, dove le pertinenti disposizioni della normativa belga rinviano alle soluzioni accolte dal diritto comunitario.
- 16 Si deve pertanto dare soluzione alla questione sollevata.

Sulla questione pregiudiziale

- 17 Il giudice a quo vuole in sostanza sapere se la definizione della nozione di «serbatoi normali» data dall'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88, possa essere interpretata nel senso che in essa rientrano i serbatoi fissati su contenitori dotati di un impianto frigorifero e destinati al trasporto su strada a lunga distanza, qualora tali serbatoi siano stati fissati da un concessionario del costruttore o da un carrozziere al fine di realizzare taluni obiettivi di ordine economico.
- 18 Si deve in limine anzitutto rilevare che se è vero che il regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88, disciplina le condizioni relative all'ammissione in franchigia del carburante contenuto nei serbatoi degli autoveicoli provenienti da paesi terzi, la direttiva 68/297, come modificata dalla direttiva 85/347, disciplina l'ammissione in franchigia del carburante contenuto nei serbatoi degli autoveicoli immatricolati in uno Stato membro e che attraversano frontiere comuni tra gli Stati membri.
- 19 Si deve poi rilevare che, secondo quanto risulta constatato nell'ordinanza di rinvio, i serbatoi di cui trattasi potrebbero essere stati fissati non già su contenitori ai sensi dell'art. 112, n. 2, lett. d), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88, ma su rimorchi, cioè su autoveicoli industriali ai sensi dell'art. 112, n. 2, lett. a), dello stesso regolamento e dell'art. 2 della direttiva 68/297, come modificato dalla direttiva 85/347.
- 20 Tuttavia, le definizioni della nozione di «serbatoi normali» fornite nelle varie disposizioni che possono rivelarsi pertinenti non presentano divergenze significative nel contesto della fattispecie di cui alla causa a qua.

- 21 Gli interessati precisano che l'installazione dei serbatoi di cui trattasi risponde a un obiettivo di sana amministrazione dell'impresa, conforme allo spirito della normativa comunitaria, il cui scopo è quello di impedire l'importazione disordinata e pericolosa di carburanti in serbatoi di fortuna. La riscossione di accise sul carburante contenuto in serbatoi come quelli di cui trattasi costituirebbe un ostacolo alla libera circolazione delle merci e si risolverebbe in una violazione, a danno dei vettori belgi, delle norme sulla libera concorrenza fra vettori.
- 22 I governi belga, francese e finlandese, come pure la Commissione, ritengono, per contro, che la nozione di «serbatoi normali» dev'essere intesa in maniera restrittiva. Dal momento che i serbatoi di cui trattasi nella causa a qua non sono stati fissati fin dall'origine su tutti i veicoli del medesimo tipo dal costruttore, ma lo sono stati successivamente su taluni veicoli ad opera di un concessionario o di un carrozziere, essi non potrebbero essere considerati serbatoi normali ai sensi delle menzionate disposizioni.
- 23 Si deve ricordare che, quando emana norme che concedono sospensioni di dazi doganali, il Consiglio deve tener conto delle esigenze della certezza del diritto e delle difficoltà alle quali devono far fronte le amministrazioni doganali nazionali (sentenza 18 marzo 1986, causa 58/85, Ethicon, Racc. pag. 1131, punto 12). Ne consegue che siffatte disposizioni devono essere interpretate restrittivamente, conformemente alla loro formulazione, sicché non possono essere applicate, in contrasto con il loro tenore letterale, a prodotti che non sono da esse menzionati (sentenza 12 dicembre 1996, cause riunite da C-47/95 a C-50/95, C-60/95, C-81/95, C-92/95 e C-148/95, Olasagasti e a., Racc. pag. I-6579, punto 20).
- 24 Come rilevato dai governi che hanno presentato osservazioni alla Corte e dalla Commissione, la formulazione della definizione di «serbatoi normali» figurante sia all'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88, sia all'art. 2 della direttiva 68/297, come modificato dalla direttiva 85/347, è chiara. Per costituire oggetto di una siffatta qualifica, tali serbatoi devono essere, in particolare, fissati dal costruttore e su tutti i veicoli o contenitori del medesimo tipo.

- 25 Orbene, è pacifico che, nella fattispecie di cui alla causa a qua, i serbatoi di cui trattasi sono stati fissati da concessionari o da carrozzieri.
- 26 A questo proposito, gli interessati deducono che questi ultimi, al giorno d'oggi, effettuano in pratica parte del lavoro di costruzione. Mentre i costruttori di rimorchi si limiterebbero, in genere, alla costruzione del solo châssis, i carrozzieri sarebbero incaricati in equivalenti condizioni di sicurezza e di competenza dell'equipaggiamento finale, in funzione della destinazione del rimorchio.
- 27 Anche ammettendo che tale sia effettivamente il caso, e che i cambiamenti constatati nella ripartizione dei compiti tra i costruttori, da una parte, e i carrozzieri o i concessionari, dall'altra, possono portare a ritenere che questi ultimi agiscano in quanto agenti del costruttore nel processo di fabbricazione, è al legislatore comunitario che spetta trarne le conseguenze.
- 28 È altrettanto pacifico che serbatoi come quelli di cui trattasi nella causa a qua erano offerti in opzione, cioè che essi non erano fissati su tutti i veicoli o contenitori dello stesso tipo, ma unicamente su taluni modelli, su richiesta dell'acquirente.
- 29 Si deve pertanto risolvere la questione sollevata nel senso che la definizione della nozione di «serbatoi normali» fornita dall'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento n. 918/83, come modificato dal regolamento n. 1315/88, non copre i serbatoi fissati su contenitori dotati di un impianto frigorifero e destinati al trasporto su strada a lunga distanza, quando detti serbatoi sono stati fissati da un concessionario del costruttore o da un carrozziere al fine di realizzare taluni obiettivi di ordine economico.

Sulle spese

30 Le spese sostenute dai governi belga, francese e finlandese nonché dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifu-
sione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento
costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi
statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Prima Sezione),

pronunciandosi sulla questione sottoposta dalla Cour de cassation con ordinanza
25 giugno 1997, dichiara:

L'art. 112, n. 2, lett. c), del regolamento (CEE) del Consiglio 28 marzo 1983,
n. 918, relativo alla fissazione del regime comunitario delle franchigie doganali,
come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 3 maggio 1988, n. 1315,
che modifica inoltre il regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomencla-
tura tariffaria e statistica e alla tariffa doganale comune, deve essere interpre-
tato come segue:

la definizione da esso fornita della nozione di «serbatoi normali» non copre i
serbatoi fissati su contenitori dotati di un impianto frigorifero e destinati al
trasporto su strada a lunga distanza, quando detti serbatoi sono stati fissati da
un concessionario del costruttore o da un carrozziere al fine di realizzare taluni
obiettivi di ordine economico.

Jann

Edward

Sevón

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 3 dicembre 1998.

Il cancelliere

Il presidente della Prima Sezione

R. Grass

P. Jann